

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 29.10.2009  
COM(2009)611 definitief

2009/0170 (COD)

Voorstel voor een

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

**inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart**

SEC(2009)1478  
SEC(2009)1477

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND

Onafhankelijk onderzoek van ongevallen is van essentieel belang om de veiligheid van het vervoer te verbeteren. Analyses van de omstandigheden van ongevallen leiden tot aanbevelingen die herhaling van dergelijke dramatische voorvallen kunnen helpen voorkomen.

Hoewel de burgerluchtvaart nog niet zo heel lang bestaat, heeft deze sector een traditie uitgebouwd op het vlak van ongevallenonderzoek. De verplichting om ongevallen in de burgerluchtvaart te onderzoeken, is vastgelegd in het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, waar alle lidstaten partij bij zijn. In bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago en de bijbehorende richtsnoeren zijn gedetailleerde normen en aanbevolen praktijken op dit gebied vastgesteld.

Dat de Europese Gemeenschap het belang van ongevallenonderzoek erkent, blijkt uit het feit dat zij al in 1980 Richtlijn 80/1266/EEG inzake samenwerking en onderlinge bijstand van de lidstaten op het gebied van het onderzoek van de oorzaken van luchtvaartongevallen<sup>1</sup> heeft vastgesteld. Deze richtlijn uit 1980 is later vervangen door Richtlijn 94/56/EG<sup>2</sup>. Bovendien is in 2003 Richtlijn 2003/42/EG van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart<sup>3</sup> aangenomen.

Krachtens Richtlijn 94/56/EG moeten de lidstaten ervoor zorgen dat elk ongeval of ernstig incident in de burgerluchtvaart door een onafhankelijke instantie wordt onderzocht en dat dit onderzoek alleen tot doel heeft toekomstige ongevallen te voorkomen en niet schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. Deze richtlijn verleent de onderzoekers ook aanvullende rechten die hen in staat stellen hun taken efficiënter uit te voeren. Ten slotte zijn in deze richtlijn de basisbeginselen inzake publicatie van rapporten en verspreiding van veiligheidsaanbevelingen vastgesteld.

Door steun te verlenen voor het opzetten van systemen voor verplichte melding van voorvallen heeft Richtlijn 2003/42/EG aanzienlijk bijgedragen tot het bevorderen van een “cultuur van billijkheid” in de Europese burgerluchtvaart. Beroepsmensen uit de luchtvaartsector zijn nu verplicht om voorvallen in hun dagelijkse activiteiten te melden; bovendien zijn maatregelen genomen om te garanderen dat de meegedeelde informatie kan worden uitgewisseld en verspreid, zodat uit deze informatie veiligheidslessen kunnen worden getrokken. Ook de vaststelling van vrijwillige rapporteringssystemen wordt door de richtlijn ondersteund en aangemoedigd.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 80/1266/EEG van de Raad van 16 december 1980 inzake de toekomstige samenwerking en onderlinge bijstand van de lidstaten op het gebied van het onderzoek naar de oorzaken van luchtvaartongevallen, PB L 375 van 31.12.1980, blz. 32.

<sup>2</sup> Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart, PB L 319 van 12.12.1994, blz. 14.

<sup>3</sup> Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart, PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

## 2. VERANDERING IS NOODZAKELIJK

In zijn huidige vorm functioneert het communautaire systeem voor het onderzoeken van ongevallen en het meedelen van voorvallen in de burgerluchtvaart niet optimaal. Het regelgevingskader voor ongevallenonderzoek, d.w.z. Richtlijn 94/56/EG, is al 15 jaar oud en beantwoordt niet meer aan de behoeften van de Gemeenschap en de lidstaten, met name op de volgende punten:

- er zijn nu veel grotere verschillen in de onderzoekscapaciteit van de lidstaten dan in 1994. Met name na de recente uitbreidingen van de EU in 2004 en 2007 is de onderzoekscapaciteit geconcentreerd in slechts enkele lidstaten;
- doordat luchtvaartuigen en hun systemen steeds complexer worden, lopen de deskundigheid en de middelen die vereist zijn voor het onderzoek van ongevallen in de luchtvaart ook veel sterker uiteen dan tien jaar geleden;
- de interne luchtvaartmarkt van de EU is de afgelopen tien jaar sterk gegroeid, zowel in omvang (27 lidstaten) als complexiteit (operatoren met meerdere vestigingen, steeds meer outsourcing van onderhoud, ontwerp en productie op multinationale schaal), waardoor nieuwe uitdagingen op het gebied van veiligheidstoezicht zijn ontstaan;
- door de toename van de omvang en complexiteit van de interne luchtvaartmarkt, moest de Gemeenschap ook steeds meer verantwoordelijkheid nemen voor de veiligheid van de luchtvaart. Het institutionele en juridische kader van de EU is aanzienlijk gewijzigd sinds de vaststelling van Richtlijn 94/56/EG. Veiligheidsnormen worden nu bijna uitsluitend op EU-niveau vastgesteld en in 2002 is het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart opgericht, dat namens de lidstaten verantwoordelijk is voor de certificering van luchtvaartuigen in de Gemeenschap<sup>4</sup>;
- de EU en haar lidstaten hebben aanzienlijke praktijkervaring opgedaan bij de toepassing van Richtlijn 94/56/EG. Daaruit moeten lessen worden getrokken om de efficiëntie van het huidige regelgevingssysteem te verbeteren.

## 3. PROBLEEMOMSCHRIJVING

Alvorens dit voorstel in te dienen, heeft de Commissie de huidige situatie op het gebied van onderzoek van ongevallen en melding van voorvallen in de burgerluchtvaart in de EU grondig geanalyseerd, met name via openbare raadplegingen van de belanghebbenden en de instanties van de lidstaten. Alle respondenten waren het er volledig of gedeeltelijk mee eens dat het onderzoek van ongevallen en de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart momenteel zwakke punten vertoont in de EU. Tegelijk voerden de meeste respondenten echter aan dat het te vroeg is om Richtlijn 2003/42/EG uitgebreid te herzien en dat vooral aandacht moet worden besteed aan het verbeteren van de efficiëntie van het regelgevingskader voor ongevallenonderzoek.

---

<sup>4</sup> Effectbeoordeling van de wijziging van Richtlijnen 94/56/EG en 2003/42/EG (Kaderovereenkomst voor ex-ante evaluaties en effectbeoordelingen, TREN/A1/46-2005), eindverslag, Rotterdam, 20 juli 2007.

Daarnaast baseerde de Commissie zich op de resultaten van een externe effectbeoordeling uit 2007, waarin rekening is gehouden met de resultaten van openbare raadplegingen en met:

- (1) een gedetailleerde vragenlijst die rechtstreeks door een externe consultant is verspreid onder een groot aantal belanghebbenden;
- (2) een aantal interviews die door een externe consultant zijn afgenomen bij een beperkte steekproef van belanghebbenden.

Op basis daarvan heeft de Commissie zelf een effectbeoordeling uitgevoerd, die de volgende specifieke problemen aan het licht heeft gebracht:

- (1) een gebrek aan uniforme onderzoekscapaciteit in de EU;
- (2) spanningen tussen veiligheidsonderzoeken en andere procedures;
- (3) de onduidelijke rol van de Gemeenschap bij veiligheidsonderzoeken;
- (4) tekortkomingen bij de tenuitvoerlegging van veiligheidsaanbevelingen;
- (5) gebrek aan gemeenschappelijke normen voor het beheer van passagierslijsten en de ondersteuning van slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun families.

#### **4. BELEIDSOPTIES**

Om de huidige tekortkomingen te verhelpen, heeft de Commissie een aantal beleidsopties geanalyseerd:

- (1) het bevorderen van vrijwillige samenwerking;
- (2) een Europees netwerk van instanties voor veiligheidsonderzoek in de burgerluchtvaart;
- (3) een Europese raad voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

Al deze opties zijn afgewogen tegen elkaar en tegen de optie "niets doen", die als referentiepunt voor de analyse van de veiligheids-, economische, milieutechnische, sociale en andere effecten is gebruikt. Uit deze analyse bleek duidelijk dat de beleids optie "Europees netwerk van instanties voor veiligheidsonderzoek in de burgerluchtvaart", namelijk een combinatie van het bevorderen van vrijwillige samenwerking en een aantal in een juridisch bindend kader vastgelegde beginselen, de meest kosteneffectieve manier is om de communautaire doelstellingen te verwezenlijken, zonder verder te gaan dan wat uit proportionaliteitsoogpunt strikt noodzakelijk is.

## **5. INHOUD VAN HET VOORSTEL**

### **5.1. Het bevorderen van vrijwillige samenwerking**

Het voorstel bevordert vrijwillige samenwerking; de doelstellingen van deze samenwerking zijn vastgelegd in een bindend rechtskader. Het voorstel is gebaseerd op de middelen die al voorhanden zijn in de lidstaten en op de ervaringen met de bestaande informele samenwerking tussen de nationale instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart. In de verordening wordt voorgesteld deze informele samenwerking om te vormen tot een Europees netwerk van instanties voor veiligheidsonderzoek in de burgerluchtvaart (het netwerk).

“Het netwerk” zal bijdragen tot grotere uniformiteit en betere tenuitvoerlegging en handhaving van de communautaire wetgeving inzake onderzoek van ongevallen in de burgerluchtvaart. Het zal ook de onderzoekscapaciteit van de EU en het preventieve effect van ongevallenonderzoek versterken door meer gestructureerde samenwerking tussen de nationale instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart, de Commissie en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart aan te moedigen, en tegelijk een onafhankelijk statuut te behouden.

Om te vermijden dat een nieuw communautair orgaan moet worden opgericht, heeft “het netwerk” geen rechtspersoonlijkheid en is zijn mandaat, dat duidelijk omschreven is in de voorgestelde verordening, beperkt tot advies en coördinatie. “Het netwerk” is een orgaan dat een doelstelling van algemeen Europees belang nastreeft, in de zin van artikel 108, lid 1, onder b), van Verordening (EG, Euratom) nr. 1605/2002 van de Raad van 25 juni 2002 (de financiële verordening)<sup>5</sup>, waardoor de Gemeenschap de activiteiten van het netwerk kan ondersteunen met een jaarlijkse subsidie, op basis van een overeengekomen jaarlijks werkprogramma.

### **5.2. Op basis van in de wet vastgelegde verplichtingen**

Het grootste nadeel van een beleidsoptie die uitsluitend op vrijwillige samenwerking is gebaseerd, is het gebrek aan een wettelijke verplichting om binnen het kader van een duidelijk gedefinieerd mandaat te handelen. Naar verwachting zal vrijwillige samenwerking ook geen adequate oplossing bieden voor problemen die rechtszekerheid vereisen, zoals de bescherming van gevoelige veiligheidsinformatie, het definiëren van wederzijdse rechten en plichten van de nationale instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart en het EASA bij veiligheidsonderzoeken, of het vaststellen van uniforme eisen voor de verwerking van veiligheidsaanbevelingen.

Om deze problemen te vermijden, hetgeen noodzakelijk is om de efficiëntie van het huidige regelgevingskader te verbeteren, wordt in de voorgestelde verordening de vrijwillige samenwerking aangevuld met een aantal bij wet vastgelegde verplichtingen die:

- de belangrijkste bepalingen van de voormalige Richtlijn 94/56/EG actualiseren en moderniseren;

---

<sup>5</sup> PB L 248 van 16.9.2002, blz. 1.

- de efficiëntie van veiligheidsonderzoeken verbeteren door de internationale normen en aanbevolen praktijken voor de bescherming van bewijsmateriaal en veiligheidsgevoelige informatie, zoals vastgesteld in bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago, ten uitvoer te leggen in de Gemeenschapswetgeving;
- gemeenschappelijke eisen vaststellen voor de organisatie van nationale veiligheidsonderzoeksinstanties en de onafhankelijke status van veiligheidsonderzoeken versterken;
- de diverse onderzoeken naar de oorzaken van ongevallen en incidenten beter coördineren, met name door de nationale veiligheidsonderzoeksinstanties het mandaat te geven om vooraf passende regelingen overeen te komen met andere (juridische, onderzoeks- en reddings-) instanties die waarschijnlijk bij het onderzoek van ongevallen zullen worden betrokken;
- de wederzijdse rechten en plichten van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en de nationale instanties die onderzoek doen naar de veiligheid verduidelijken, zonder de onafhankelijkheid van de veiligheidsonderzoeken in het gedrang te brengen, met bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago als referentie;
- de criteria specificeren op basis waarvan de veiligheidsonderzoeksinstanties geaccrediteerde vertegenwoordigers aanduiden voor het “land van ontwerp”;
- gemeenschappelijke eisen vaststellen waaraan communautaire luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen met betrekking tot passagierslijsten en de bescherming van de daarin opgenomen gegevens;
- de rechten van slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun families versterken;
- de anonimiteit van personen die bij een ongeval zijn betrokken beter beschermen;
- de tenuitvoerlegging van veiligheidsaanbevelingen versterken door:
  - een centrale gegevensbank met veiligheidsaanbevelingen op te richten;
  - iedere entiteit in de EU die een veiligheidsaanbeveling uitvaardigt of ontvangt wettelijk te verplichten een procedure op te stellen om de reacties op de uitgevaardigde veiligheidsaanbeveling te registreren en om toezicht te houden op de voortgang van de maatregelen die worden genomen in reactie op een veiligheidsaanbeveling.

## **6. SUBSIDIARITEIT EN PROPORTIONALITEIT**

Het is nog te vroeg om een Europees agentschap voor onderzoek van ongevallen in de burgerluchtvaart op te richten, maar gezien het geïntegreerde karakter van de gemeenschappelijke luchtvaartmarkt in de EU mag dit op langere termijn niet worden uitgesloten. Dit voorstel brengt dus geen verschuiving teweeg in de huidige verdeling van de verantwoordelijkheden op het vlak van onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart; deze verantwoordelijkheid ligt nog steeds bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaten.

In vergelijking met de alternatieve beleidsopties die in de effectbeoordeling bij dit voorstel worden geanalyseerd, heeft de voorgestelde verordening vanuit communautair oogpunt de grootste toegevoegde waarde. Dit is ook de meest evenredige beleids optie: ze respecteert volledig het beginsel van de onafhankelijkheid van de veiligheidsonderzoeken en maakt het mogelijk, door vrijwillige samenwerking te bevorderen en zonder nieuwe structuren op communautair niveau op te richten, om de algemene efficiëntie van het huidige regelgevingskader voor onderzoek en preventie van burgerluchtvaartongevallen in de EU aanzienlijk te verbeteren.



Voorstel voor een

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

**inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>6</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>7</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>8</sup>,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>9</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Om te garanderen dat de veiligheid van de burgerluchtvaart in Europa van hoog niveau is, moeten alle nodige maatregelen worden genomen om het aantal ongevallen en incidenten te doen afnemen, zodat de consumenten vertrouwen in de luchtvaart kunnen hebben.
- (2) Snelle veiligheidsonderzoeken van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart verbeteren de veiligheid van de luchtvaart en helpen herhaling van dergelijke ongevallen en incidenten te voorkomen.
- (3) Veiligheidsonderzoeken mogen alleen tot doel hebben in de toekomst ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.
- (4) Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart<sup>10</sup>, moet worden vervangen om de efficiëntie van de bij die richtlijn opgezette systemen voor onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart te verbeteren.

---

<sup>6</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>7</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>8</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

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

<sup>10</sup> PB L 319 van 12.12.1994, blz. 14.

- (5) Daarbij moet rekening worden gehouden met de wijzigingen van het institutionele en regelgevingskader voor de veiligheid van de burgerluchtvaart in de Gemeenschap die hebben plaatsgevonden sinds de vaststelling Richtlijn 94/56/EG, en met de oprichting van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.
- (6) Voorts moet rekening worden gehouden met het op 7 december 1944 in Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat voorziet in de tenuitvoerlegging van de maatregelen die nodig zijn om de bedrijfszekerheid van luchtvaartuigen te verzekeren; met name bijlage 13 bij dit Verdrag en de latere wijzigingen daarvan, waarin aanbevolen internationale normen en werkwijzen voor onderzoek van ongevallen en incidenten in de luchtvaart zijn vastgesteld, moet in acht worden genomen.
- (7) Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart voert namens de lidstaten de taken van het land van ontwerp, vervaardiging of registratie uit wanneer deze betrekking hebben op de goedkeuring van ontwerpen, zoals gespecificeerd in het Verdrag van Chicago en de bijlage daarbij, en moet derhalve worden vertegenwoordigd tijdens een veiligheidsonderzoek teneinde bij te dragen tot de efficiëntie van dat onderzoek en de veiligheid van het ontwerp van het luchtvaartuig te garanderen, zonder de onafhankelijke status van het onderzoek in gevaar te brengen.
- (8) Aangezien het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart steeds meer veiligheidsverantwoordelijkheden krijgt, moet het ook deelnemen aan de uitwisseling van gegevens in het kader van de systemen voor de melding van voorvallen; deze gegevens moeten adequaat worden beschermd tegen onrechtmatig gebruik of onrechtmatige openbaarmaking.
- (9) Het toepassingsgebied van de veiligheidsonderzoeken moet worden bepaald door de lessen die uit deze onderzoeken kunnen worden getrokken met het oog op de verbetering van de veiligheid van de luchtvaart, waarbij met name rekening moet worden gehouden met de behoefte aan kostenefficiënte benutting van de onderzoeksmiddelen in de Gemeenschap.
- (10) Om belangenconflicten en eventuele externe inmenging bij de vaststelling van de oorzaken van de onderzochte voorvallen te voorkomen, moeten veiligheidsonderzoeken van ongevallen en incidenten door of onder toezicht van een onafhankelijke instantie voor veiligheidsonderzoek worden uitgevoerd.
- (11) De capaciteit van de veiligheidsonderzoeksinstanties van de lidstaten moet worden versterkt; bovendien moeten deze instanties samenwerken om het onderzoek en de preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart in de Gemeenschap efficiënter te maken.
- (12) De coördinerende rol van de veiligheidsonderzoeksinstanties moet worden erkend in een Europese context, rekening houdende met de al bestaande samenwerking tussen deze instanties en de in de lidstaten beschikbare onderzoeksmiddelen, die zo kostenefficiënt mogelijk moeten worden aangewend; dit kan het best worden verwezenlijkt door een Europees netwerk van instanties voor veiligheidsonderzoek in de burgerluchtvaart ('het netwerk') op te richten.
- (13) Het netwerk moet zijn coördinerende activiteiten op transparante en onafhankelijke wijze uitvoeren en moet actief worden gesteund door de Gemeenschap.

- (14) De doelstellingen van deze verordening kunnen efficiënt worden verwezenlijkt via samenwerking met Europese derde landen, die toestemming moeten krijgen om deel te nemen aan de werkzaamheden van het netwerk.
- (15) Met inachtneming van de geldende wetgeving ten aanzien van de bevoegdheden van de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het gerechtelijk onderzoek, en in voorkomend geval in nauwe samenwerking met deze autoriteiten, dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat de instanties die verantwoordelijk zijn voor veiligheidsonderzoeken van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart hun taak onder zo goed mogelijke omstandigheden kunnen vervullen; bovendien mogen de doelstellingen van een eventueel gerechtelijk onderzoek niet in gevaar worden gebracht.
- (16) Efficiënt veiligheidsonderzoek is alleen mogelijk als belangrijk bewijsmateriaal goed wordt bewaard.
- (17) Het systeem voor veiligheid van de burgerluchtvaart is gebaseerd op feedback en lessen die zijn getrokken uit ongevallen en incidenten; een en ander is strikt vertrouwelijk teneinde te garanderen dat deze waardevolle bronnen van informatie ook in de toekomst beschikbaar zijn; in deze context mag gevoelige veiligheidsinformatie alleen worden gebruikt voor andere doelstellingen dan de preventie van ongevallen en incidenten, tenzij een hoger openbaar belang de openbaarmaking ervan gebiedt.
- (18) Om ongevallen te voorkomen, is het van belang dat de bevindingen van onderzoeken van ongevallen en incidenten zo snel mogelijk openbaar worden gemaakt.
- (19) De veiligheidsaanbevelingen die voortvloeien uit onderzoeken van ongevallen of incidenten moeten altijd in acht worden genomen en worden opgevolgd indien dit nodig is om ongevallen in de burgerluchtvaart te voorkomen; aangezien de veiligheid van de luchtvaart steeds meer op Europees niveau wordt geregeld, moet ook rekening worden gehouden met de communautaire dimensie van veiligheidsaanbevelingen.
- (20) Uit ervaring is gebleken dat het soms moeilijk is snel betrouwbare lijsten te krijgen van mensen die zich aan boord van een luchtvaartuig bevinden, en dat de gegevens op die lijsten moeten worden beschermd tegen onrechtmatig gebruik of onrechtmatige openbaarmaking.
- (21) De rechten van de slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun families moeten adequaat worden beschermd.
- (22) Richtlijn 95/46/EG is van toepassing op de verwerking van persoonsgegevens bij de toepassing van onderhavige verordening.
- (23) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, namelijk de vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de Europese werkingssfeer van deze verordening, beter op communautair niveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat onderhavige verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

- (24) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>11</sup>. De Commissie moet met name de bevoegdheid krijgen om te beslissen over de procedureregels en het werkprogramma van het bij deze verordening opgerichte netwerk.
- (25) Richtlijn 94/56/EG dient derhalve te worden ingetrokken.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

#### ***Onderwerp***

Deze verordening is erop gericht de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren door te garanderen dat de efficiëntie en kwaliteit van Europese veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart van hoog niveau zijn, hetgeen uitsluitend tot doel heeft toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.

### *Artikel 2*

#### ***Definities***

Met het oog op de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (1) 'ongeval': een met het gebruik van een luchtvaartuig verband houdend voorval dat, in het geval van een bemand luchtvaartuig, plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, of, in het geval van een onbemand luchtvaartuig, tussen het tijdstip waarop het luchtvaartuig klaar is om zich in beweging te zetten met het oog op het uitvoeren van een vlucht tot het tijdstip waarop het tot stilstand komt na het beëindigen van een vlucht en de hoofdaandrijving is stopgezet, waarbij:
- (a) een persoon dodelijk of ernstig gewond raakt omdat hij:
- zich in het luchtvaartuig bevond, of
  - direct in contact is gekomen met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt, of
  - direct is blootgesteld aan de uitlaatstroom van de reactoren,

behalve wanneer de letsels een natuurlijke oorzaak hebben, door de persoon zelf of door anderen zijn toegebracht, of wanneer de letsels verstekelingen treffen die zich buiten de normale voor de passagiers en de bemanning bedoelde ruimten ophouden; of

---

<sup>11</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- (b) het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vliegeigenschappen, en die normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken,

behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot de motor, motorkap of motoronderdelen, dan wel om schade die beperkt is tot de propellers, vleugelpunten, antennes, sondes, schoepen, banden, remmen, wielen, of oppervlakkige schade van het landingsgestel, de stroomlijnkappen, panelen, luiken van het landingsgestel, beschadigde ruiten, deukjes of gaatjes in de vliegtuighuid of lichte schade ten gevolge van hagel of vogelbotsing (inclusief gaten in de radarkoepel); of

- (c) het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is;

- (2) 'geaccrediteerde vertegenwoordiger': een persoon die op basis van zijn of haar kwalificaties door een land is aangewezen om deel te nemen aan een door een ander land uitgevoerd onderzoek; de aangewezen geaccrediteerde vertegenwoordiger is normaal gezien afkomstig van een veiligheidsonderzoeksinstantie;
- (3) 'adviseur': een persoon die op basis van zijn kwalificaties door een land is aangewezen om de geaccrediteerde vertegenwoordiger van dat land bij te staan in een onderzoek;
- (4) 'oorzaken': handelingen, verzuimen, gebeurtenissen, omstandigheden of een combinatie daarvan die tot het ongeval of incident hebben geleid; de identificatie van ongevallen betekent niet dat de schuld of de administratieve, burgerrechtelijke of strafrechtelijke aansprakelijkheid wordt vastgesteld;
- (5) 'ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart': een ongeval of incident met een luchtvaartuig dat geen militaire, douane-, politie- of soortgelijke activiteiten uitvoert;
- (6) 'dodelijk letsel': een door een persoon bij een ongeval opgelopen letsel dat binnen 30 dagen na het tijdstip van het ongeval de dood tot gevolg heeft;
- (7) 'vluchtrecorder': elk soort registratietoestel dat in het luchtvaartuig is geïnstalleerd om veiligheidsonderzoeken van ongevallen en incidenten te vergemakkelijken;
- (8) 'incident': een voorval, met uitzondering van een ongeval, dat verband houdt met de activiteiten van een luchtvaartuig en dat de veilige exploitatie van dat luchtvaartuig in gevaar brengt of kan brengen;
- (9) 'aangewezen onderzoeker': de persoon die op grond van zijn kwalificaties met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een veiligheidsonderzoek is belast;
- (10) 'exploitant': een rechtspersoon of natuurlijk persoon die een of meer luchtvaartuigen exploiteert of voornemens is te exploiteren;
- (11) 'betrokken persoon': de eigenaar, een bemanningslid of de exploitant van het luchtvaartuig dat betrokken is bij een ongeval of incident, of een persoon die betrokken is bij het verlenen van luchtverkeersleidings-, vluchtinformatie- of luchthavendiensten en die weet dat een ongeval of incident heeft plaatsgevonden;

- (12) 'veiligheidsonderzoek': de met het oog op de preventie van ongevallen en incidenten verrichte handelingen, zoals het verzamelen en analyseren van informatie, het trekken van conclusies, het bepalen van oorzaken en omstandigheden en, zo nodig, het opstellen van veiligheidsaanbevelingen;
- (13) 'veiligheidsaanbeveling': een voorstel van een veiligheidsonderzoeksinstantie, gebaseerd op informatie uit een veiligheidsonderzoek of uit andere bronnen, zoals veiligheidsstudies, dat is opgesteld ter voorkoming van ongevallen en incidenten;
- (14) 'ernstig incident': een incident in omstandigheden die zeer waarschijnlijk tot een ongeval zouden hebben geleid wanneer een luchtvaartuig zou zijn gebruikt in het kader van een vlucht (in de bijlage wordt een lijst met voorbeelden van ernstige incidenten gegeven);
- (15) 'ernstig letsel': een door een persoon bij een ongeval opgelopen letsel dat:
- (a) behandeling in een ziekenhuis gedurende meer dan 48 uur vereist, te beginnen binnen zeven dagen vanaf de dag dat het letsel werd opgelopen;
  - (b) leidt tot één of meer botbreuken (uitgezonderd enkelvoudige fracturen van vingers, tenen of neus);
  - (c) gepaard gaat met snijwonden welke ernstige bloedingen of beschadiging van zenuwen, spieren of pezen tot gevolg hebben;
  - (d) gepaard gaat met letsel aan een inwendig orgaan;
  - (e) gepaard gaat met tweede- of derdegraads brandwonden, of met brandwonden die meer dan 5% van het lichaamsoppervlak beslaan;
  - (f) gepaard gaat met geconstateerde blootstelling aan besmettelijke stoffen of schadelijke straling;
- (16) 'onderneming': iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon met of zonder winstoogmerk, of ieder overheidsorgaan met of zonder rechtspersoonlijkheid.

### *Artikel 3*

#### ***Toepassingsgebied***

1. Deze verordening is van toepassing op veiligheidsonderzoeken van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart:
- (a) die hebben plaatsgevonden op het grondgebied van de Gemeenschap, overeenkomstig de internationale verplichtingen van de lidstaten;
  - (b) waarbij luchtvaartuigen zijn betrokken die geregistreerd zijn in een lidstaat of geëxploiteerd worden door een in een lidstaat gevestigde onderneming, en die buiten het grondgebied van de Gemeenschap hebben plaatsgevonden, voor zover het onderzoek niet wordt gevoerd door een ander land;

- (c) waarbij een lidstaat overeenkomstig internationale veiligheidsnormen gemachtigd is om een geaccrediteerde vertegenwoordiger aan te wijzen om deel te nemen als land van registratie, land van exploitatie, land van vervaardiging of land dat informatie, faciliteiten of deskundigen ter beschikking stelt op verzoek van het land dat het onderzoek voert;
- (d) waarbij een lidstaat die een bijzonder belang heeft bij het onderzoek omdat burgers van die lidstaat gedood of ernstig gewond zijn, van het land dat het onderzoek uitvoert toestemming krijgt om een deskundige aan te wijzen.

#### *Artikel 4*

##### ***Onderzoeksverplichting***

1. Met betrekking tot elk ongeval of ernstig incident met andere burgerluchtvaartuigen dan die welke in bijlage II bij Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad<sup>12</sup> zijn gespecificeerd, wordt een veiligheidsonderzoek uitgevoerd.
2. Het toepassingsgebied van de in lid 1 vermelde veiligheidsonderzoeken en de te volgen procedure bij het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden vastgesteld door de instantie voor veiligheidsonderzoek, rekening houdende met de lessen die het uit dergelijke onderzoeken verwacht te trekken met het oog op de verbetering van de veiligheid.
3. Veiligheidsonderzoeksinstanties mogen, overeenkomstig de nationale wetgeving van de lidstaten, beslissen andere dan de in lid 1 bedoelde incidenten en ongevallen of ernstige incidenten met andere types luchtvaartuigen te onderzoeken als zij verwachten daar veiligheidslessen uit te kunnen trekken.
4. Met de in lid 1 bedoelde veiligheidsonderzoeken wordt geenszins beoogd schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. Ze staan los van eventuele juridische of administratieve procedures voor het vaststellen van schuld of aansprakelijkheid en laten het resultaat van dergelijke procedures onverlet.

#### *Artikel 5*

##### ***Instantie voor veiligheidsonderzoek in de burgerluchtvaart***

1. Elke lidstaat zorgt ervoor dat veiligheidsonderzoeken, zonder externe inmenging, worden uitgevoerd door een permanente instantie voor onderzoek naar de veiligheid van de burgerluchtvaart (hierna 'veiligheidsonderzoeksinstantie') of onder toezicht staan van deze instantie.
2. Deze veiligheidsonderzoeksinstantie is functioneel onafhankelijk, met name van de luchtvaartautoriteiten die verantwoordelijk zijn voor luchtwaardigheid, certificering,

---

<sup>12</sup> PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

vluchtuitvoering, onderhoud, afgifte van vergunningen, luchtverkeersleiding of luchthavenexploitatie, en in het algemeen van elke andere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de taken die aan de instantie zijn toevertrouwd of de objectiviteit van die taken zouden kunnen beïnvloeden.

3. Bij de uitvoering van haar taken vraagt noch aanvaardt de veiligheidsonderzoeksinstantie instructies van wie dan ook, en heeft zij onbeperkte bevoegdheid over de uitvoering van de veiligheidsonderzoeken.
4. De aan de onderzoeksinstantie toevertrouwde taken kunnen worden uitgebreid tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot luchtvaartveiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden meebrengen.
5. De veiligheidsonderzoeksinstantie krijgt de middelen die zij nodig heeft om haar bevoegdheden onafhankelijk uit te oefenen en moet in staat zijn voldoende middelen te verkrijgen om dit te doen. Met name:
  - (a) moet het hoofd van de veiligheidsonderzoeksinstantie ervaren en bekwaam zijn op het gebied van burgerluchtvaartveiligheid en, indien mogelijk, op het gebied van veiligheidsonderzoek;
  - (b) moeten haar onderzoekers een status krijgen die hun de nodige garanties op onafhankelijkheid biedt;
  - (c) moet zij beschikken over ten minste één onderzoeker die bij een ernstig ongeval met een luchtvaartuig de taak van aangewezen onderzoeker kan vervullen;
  - (d) moet de veiligheidsonderzoeksinstantie een werkingsbudget krijgen dat haar in staat stelt technische onderzoeken en reiskosten te betalen;
  - (e) moet de veiligheidsonderzoeksinstantie, rechtstreeks of via de in artikel 6 vermelde regelingen, beschikken over gekwalificeerd personeel en adequate faciliteiten, waaronder kantoren en loodsen voor de opslag en het onderzoek van de luchtvaartuigen, hun inhoud en de wrakstukken.

#### *Artikel 6*

##### *Samenwerking tussen veiligheidsonderzoeksinstanties*

1. Een veiligheidsonderzoeksinstantie van een lidstaat kan om bijstand vragen van veiligheidsonderzoeksinstanties van andere lidstaten. Deze bijstand wordt, voor zover mogelijk, kosteloos verleend.
2. Een veiligheidsonderzoeksinstantie mag een onderzoek van een ongeval of incident uitbesteden aan een andere veiligheidsonderzoeksinstantie en moet de onderzoeken van deze instantie vergemakkelijken.



3. Met het oog op de toepassing van de leden 1 en 2 worden veiligheidsonderzoeksinstanties bijgestaan door het in artikel 7 vermelde netwerk.

#### *Artikel 7*

#### ***Europees netwerk van instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart***

1. Hierbij wordt een Europees netwerk van instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart opgericht (hierna 'het netwerk'). Het netwerk bestaat uit de hoofden van de veiligheidsonderzoeksinstanties in elke lidstaat of hun vertegenwoordigers.
2. Het netwerk coördineert en versterkt de samenwerking en uitwisseling van informatie tussen de veiligheidsonderzoeksinstanties van de lidstaten, en vergemakkelijkt ook de samenwerking tussen deze instanties, de Commissie en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA), onder meer door een aantal centrale functies vast te stellen.
3. Het netwerk adviseert de nationale en communautaire instellingen en verstrekt aanbevelingen over alle aspecten van de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het beleid en de regels inzake onderzoek van ongevallen in de burgerluchtvaart.
4. Het netwerk voert zijn mandaat op transparante en onafhankelijke wijze uit. De leden van het netwerk mogen geen instructies van publieke of private entiteiten vragen of aanvaarden die de onafhankelijke status van de veiligheidsonderzoeken kunnen beïnvloeden.
5. Het netwerk dient jaarlijks een activiteitenverslag in bij het Europees Parlement, de Raad en de Commissie. Dit verslag wordt openbaar gemaakt.

#### *Artikel 8*

#### ***Organisatie van de werkzaamheden van het netwerk***

1. De werkzaamheden worden georganiseerd volgens de procedureregels van het netwerk. Het netwerk kiest een voorzitter uit zijn leden, voor een termijn van hoogstens vijf jaar. De ambtstermijn van de voorzitter kan worden verlengd.
2. De Commissie en het EASA worden uitgenodigd en mogen op alle vergaderingen van het netwerk en de deskundigengroepen worden vertegenwoordigd, tenzij de voorzitter van het netwerk op basis van de in de procedureregels vastgelegde criteria specificceert dat deze deelname tot een belangenconflict met de taken van de veiligheidsonderzoeksinstanties zou leiden.
3. Het netwerk is een orgaan dat een doelstelling van algemeen Europees belang nastreeft, in de zin van artikel 108, lid 1, onder b), van Verordening (EG, Euratom)

nr. 1605/2002 van de Raad van 25 juni 2002<sup>13</sup>, en heeft recht op een subsidie uit de Gemeenschapsbegroting.

4. De in lid 3 vermelde subsidie wordt alleen toegekend als een werkprogramma wordt opgesteld en openbaar wordt gemaakt.
5. Instanties voor onderzoek naar de veiligheid van de burgerluchtvaart uit Europese derde landen, die de in deze verordening vastgestelde beginselen toepassen, hebben het recht deel te nemen aan de werkzaamheden van het netwerk. Het netwerk mag ook waarnemers van instanties voor onderzoek naar de veiligheid van de burgerluchtvaart uit derde landen en deskundigen uitnodigen om deel te nemen aan de vergaderingen.
6. De veiligheidsonderzoeksinstanties die deelnemen aan de werkzaamheden van het netwerk, wisselen de informatie waarover zij beschikken uit in het kader van de toepassing van deze verordening en nemen de nodige maatregelen om de vertrouwelijkheid van die informatie te garanderen, overeenkomstig de toepasselijke nationale of communautaire wetgeving.
7. Onverminderd het bepaalde in artikel 287 van het Verdrag mogen de leden van het netwerk, evenals waarnemers en alle andere personen informatie die hen in het kader van de werkzaamheden van het netwerk of door het netwerk overeenkomstig zijn procedureregels georganiseerde vergaderingen is meegedeeld, niet openbaar maken wanneer de Commissie hen meedeelt dat het gevraagde advies of de gestelde vraag een vertrouwelijk karakter heeft. De Commissie mag in dergelijke gevallen beslissen dat deze informatie alleen wordt verstrekt aan de leden van het netwerk.
8. De bepalingen van deze verordening zijn van toepassing onverminderd Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad<sup>14</sup>.
9. De procedureregels en het werkprogramma van het netwerk worden vastgesteld volgens de in artikel 24 bedoelde procedure. De voorzitter van het netwerk legt het ontwerp van de procedureregels en het werkprogramma voor aan de Commissie.

#### *Artikel 9*

##### ***Deelname van het EASA aan veiligheidsonderzoeken***

1. Veiligheidsonderzoeksinstanties van de lidstaten nodigen het EASA uit om, binnen de grenzen van zijn bevoegdheden,
  - (a) deel te nemen aan of te worden vertegenwoordigd bij alle veiligheidsonderzoeken die op het grondgebied van een lidstaat worden uitgevoerd; de veiligheidsonderzoeksinstantie die het onderzoek leidt, deelt de informatie waarover zij beschikt mee aan het EASA, overeenkomstig lid 2;

---

<sup>13</sup> PB L 248 van 16.9.2002, blz. 1.

<sup>14</sup> PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

- (b) als deskundige deel te nemen aan of te worden vertegenwoordigd bij alle veiligheidsonderzoeken die worden uitgevoerd in een derde land, wanneer een veiligheidsonderzoeksinstantie van een lidstaat wordt uitgenodigd om een geaccrediteerde vertegenwoordiger aan te wijzen; deze geaccrediteerde vertegenwoordiger stelt de informatie waarover hij beschikt overeenkomstig lid 2 ter beschikking van het EASA.
2. Lid 1 verleent het EASA het recht om onder toezicht van de aangewezen onderzoeker deel te nemen aan alle aspecten van het onderzoek, en met name:
- (a) de plaats van het ongeval te bezoeken en het luchtvaartuig, de inhoud ervan en de wrakstukken te onderzoeken;
  - (b) vragen te suggereren en informatie te verkrijgen van getuigen, zoals gespecificeerd in artikel 15, lid 1, onder (a), voor zover de getuige ermee akkoord gaat dat zijn verklaring wordt vrijgegeven;
  - (c) zo snel mogelijk volledige toegang te krijgen tot alle relevante bewijsstukken en kopieën te krijgen van alle relevante documenten, inclusief gegevens van de vluchtreorder, met uitzondering van de in artikel 15, lid 1, onder (b) en (c), vermelde vertrouwelijke informatie;
  - (d) deel te nemen aan het uitlezen van de vluchtreorders, behalve cockpitstemrecorders en beeldrecorders;
  - (e) deel te nemen aan onderzoeksactiviteiten op andere plaatsen dan die van het ongeval, zoals onderzoeken, tests en simulaties van onderdelen, technische briefings en vergaderingen over de voortgang van onderzoeken, behalve als deze betrekking hebben op de vaststelling van de oorzaken of op de opstelling van veiligheidsaanbevelingen;
  - (f) opmerkingen te formuleren over het ontwerp-eindverslag over het veiligheidsonderzoek, en deze bij het eindverslag te laten voegen.
3. Het EASA steunt het onderzoek waaraan het mag deelnemen door de informatie, deskundigen en apparatuur te leveren die worden gevraagd door de veiligheidsonderzoeksinstantie die bevoegd is voor het in lid 1, onder (a), bedoelde onderzoek of door de in lid 1, onder (b), vermelde geaccrediteerde vertegenwoordiger.

#### *Artikel 10*

##### ***Deelname van het land van ontwerp aan de veiligheidsonderzoeken***

Geaccrediteerde vertegenwoordigers van het land van ontwerp, binnen het toepassingsgebied van bijlage 13 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, worden aangewezen door de veiligheidsonderzoeksinstantie van de lidstaat op het territorium waarvan de hoofdvesting van de certificaathouder voor het typeontwerp van het luchtvaartuig of de motor zich bevindt.

## *Artikel 11*

### ***Meldingsplicht voor ongevallen en ernstige incidenten***

1. Alle betrokken personen stellen de bevoegde veiligheidsonderzoeksinstantie onverwijld in kennis wanneer zich een ongeval of een ernstig incident voordoet dat binnen het toepassingsgebied van de verordening valt.
2. De veiligheidsonderzoeksinstantie stelt de Commissie, het EASA en de betrokken lidstaten in kennis van alle ongevallen en ernstige incidenten die haar zijn gemeld.

## *Artikel 12*

### ***Status van de onderzoekers***

1. Wanneer een aangewezen onderzoeker door een veiligheidsonderzoeksinstantie wordt aangesteld, is hij er, onverminderd een eventueel gerechtelijk onderzoek, voor verantwoordelijk dat veilig wordt omgegaan met alle bewijsstukken en dat het luchtvaartuig, de inhoud ervan en de wrakstukken veilig worden bewaard. Hij heeft de bevoegdheid om de controle over de plaats van het ongeval over te nemen en om alle nodige maatregelen te treffen om aan de eisen van zijn veiligheidsonderzoek te voldoen.
2. De door een veiligheidsonderzoeksinstantie aangewezen onderzoekers hebben met name het recht:
  - (a) op onbeperkte en ongehinderde toegang tot de plaats van het ongeval of incident en tot het toestel, de inhoud ervan of de wrakstukken;
  - (b) onmiddellijk aanwijzingen te verzamelen en onder toezicht wrakstukken of onderdelen mee te nemen voor onderzoek of analyse;
  - (c) op onmiddellijke toegang tot en controle over de inhoud van de vluchtrecorders en alle andere geregistreerde gegevens;
  - (d) op onmiddellijke toegang tot de resultaten van de onderzoeken op de lichamen van slachtoffers of van tests van op de lichamen van de slachtoffers genomen monsters;
  - (e) op onmiddellijke toegang tot de resultaten van onderzoeken van personen die betrokken zijn bij de exploitatie van het luchtvaartuig of tot de resultaten van tests op monsters die zijn genomen van deze personen;
  - (f) getuigen op te roepen, deze te ondervragen en hen te verzoeken informatie of bewijsstukken te verstrekken die relevant zijn voor het veiligheidsonderzoek;
  - (g) op vrije toegang tot alle relevante informatie of gegevens die in het bezit zijn van de eigenaar, de exploitant of de constructeur van het luchtvaartuig, en van de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de

burgerluchtvaart, voor navigatiediensten of voor  
luchthavenexploitatie.

3. De overeenkomstig lid 2 aan de aangewezen onderzoeker toegekende rechten worden uitgebreid tot zijn deskundigen en adviseurs en tot de geaccrediteerde vertegenwoordigers, hun deskundigen en adviseurs, in de mate die nodig is om deze in staat te stellen effectief deel te nemen aan het veiligheidsonderzoek, onverminderd de rechten van de onderzoekers en deskundigen die zijn aangewezen door de instantie die bevoegd is voor het gerechtelijk onderzoek.

### *Artikel 13*

#### ***Coördinatie van onderzoeken***

1. Wanneer een gerechtelijk onderzoek naar een ongeval wordt ingesteld, zorgt de aangewezen onderzoeker voor de verzekerde bewaring van de vluchtrecorders en van alle bewijsmateriaal door te vragen dat een ambtenaar van de gerechtelijke instantie de vluchtrecorders of het materiaal begeleidt tot de plaats waar ze worden uitgelezen of behandeld. Als het onderzoek of de analyse van dit materiaal leidt tot aanpassing, wijziging of vernietiging ervan, is voorafgaande toestemming van de gerechtelijke instanties vereist.
2. Als de veiligheidsonderzoeksinstantie in de loop van het onderzoek vermoedt dat het ongeval of incident mede te wijten was aan een wederrechtelijke daad, stelt de aangewezen onderzoeker de gerechtelijke instanties daar onmiddellijk van in kennis en wordt de controle over de plaats van het ongeval op verzoek van de gerechtelijke instanties aan hen overgedragen. Overeenkomstig de artikelen 15 en 16 wordt de relevante informatie die tijdens het veiligheidsonderzoek is verzameld, eveneens aan deze instanties overgedragen, indien zij daarom verzoeken. Dit laat het recht van de veiligheidsonderzoeksinstantie om het veiligheidsonderzoek voort te zetten, in samenwerking met de instanties aan wie de controle over de plaats van het ongeval is overgedragen, onverlet.
3. Om te garanderen dat het onderzoek van de oorzaken van ongevallen en incidenten op gecoördineerde wijze verloopt, werkt de veiligheidsonderzoeksinstantie samen met andere instanties, met name op basis van eerder gemaakte afspraken met de gerechtelijke instanties, burgerluchtvaartautoriteiten, opsporings- en reddingsautoriteiten en andere instanties die bij het onderzoek betrokken kunnen zijn.

### *Artikel 14*

#### ***Bewaring van bewijsmateriaal***

1. In afwachting van de aankomst van de veiligheidsonderzoekers mag niemand de staat van de plaats van het ongeval wijzigen, monsters nemen, het luchtvaartuig, de inhoud of de wrakstukken ervan verplaatsen, verwijderen of er monsters van nemen, behalve als dit nodig is om veiligheidsredenen of om bijstand te verlenen aan gewonden.

2. Alle betrokkenen nemen alle nodige maatregelen om documenten, materiaal en opgeslagen gegevens met betrekking tot het voorval te bewaren, met name om te voorkomen dat opnames van gesprekken en alarmsignalen na de vlucht worden gewist.

#### *Artikel 15*

##### ***Bescherming van gevoelige veiligheidsinformatie***

1. Onverminderd Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>15</sup> mogen de volgende geregistreerde gegevens niet openbaar worden gemaakt, noch worden gebruikt voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek:
  - (a) alle getuigenverslagen, verklaringen en nota's die de veiligheidsonderzoeksinstantie tijdens de loop van het veiligheidsonderzoek registreert of ontvangt, tenzij de getuige ermee instemt dat zijn verklaringen worden vrijgegeven;
  - (b) opgeslagen gegevens die de identiteit onthullen van personen die in het kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;
  - (c) bijzonder gevoelige of persoonlijke informatie die door de veiligheidsonderzoeksinstantie is verzameld en die betrekking heeft op personen die betrokken zijn bij een ongeval of incident, zoals gezondheidsinformatie;
  - (d) materiaal dat tijdens de loop van het onderzoek is opgesteld, zoals nota's, voorbereidende documenten en standpunten van de onderzoekers, meningen die tijdens de analyse van de informatie zijn uitgedrukt, inclusief gegevens van vluchtreorders;
  - (e) informatie en bewijsmateriaal van buitenlandse onderzoekers, overeenkomstig de bepalingen van internationale normen en aanbevolen praktijken voor onderzoek van luchtvaartongevallen en -incidenten, indien de buitenlandse veiligheidsonderzoeksinstantie daarom verzoekt;
  - (f) ontwerpversies van het definitieve verslag.
2. Onverminderd Richtlijn 95/46/EG mogen de volgende geregistreerde gegevens niet openbaar worden gemaakt of gebruikt voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek, noch voor andere doeleinden dan die welke gericht zijn de verbetering van de luchtvaartveiligheid:
  - (a) alle communicatie tussen personen die bij de exploitatie van het luchtvaartuig betrokken zijn geweest;
  - (b) opnames en transcripties van opnames van luchtverkeersleidingseenheden;

---

<sup>15</sup> PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

- (c) begeleidende brieven bij de verzending van veiligheidsaanbevelingen van de veiligheidsonderzoeksinstantie naar de geadresseerde, indien de veiligheidsonderzoeksinstantie die de aanbeveling uitvaardigt, daarom verzoekt;
- (d) meldingen van voorvallen in het kader van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>16</sup>.

De gerechtelijke instanties van een lidstaat kunnen echter beslissen dat de openbaarmaking van de in de leden 1 en 2 vermelde gegevens om andere wettelijke redenen zwaarder doorweegt dan de negatieve binnenlandse en internationale gevolgen die een dergelijke openbaarmaking kan hebben op het onderzoek in kwestie of een toekomstig onderzoek en op het beheer van de burgerluchtvaartveiligheid, en dat een hoger openbaar belang derhalve de openbaarmaking van deze gegevens gebiedt.

3. Het EASA neemt deel aan de uitwisseling en analyse van informatie die onder Richtlijn 2003/42/EG valt en heeft online-toegang tot alle informatie in het krachtens Verordening (EG) nr. 1321/2007 opgezette centrale register<sup>17</sup>. Deze toegang heeft ook betrekking op informatie waarin de exploitant en het luchtvaartuig waarover een voorvalverslag is opgesteld, worden geïdentificeerd. Het EASA ziet erop toe dat deze informatie vertrouwelijk blijft, en beperkt het gebruik ervan tot wat strikt noodzakelijk is om te voldoen aan zijn verplichtingen op veiligheidsgebied.

#### *Artikel 16*

##### ***Gebruik van opnames***

1. Behalve als alle bemanningsleden daarvoor toestemming geven, mogen stem- en beeldopnames uit de cockpit en transcripties daarvan niet openbaar worden gemaakt, noch worden gebruikt voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek.
2. De opnames van de vluchtreorder mogen niet openbaar worden gemaakt, noch worden gebruikt voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek, behalve als deze opnames:
  - (a) uitsluitend worden gebruikt voor luchtwaardigheids- of onderhoudsdoeleinden; of
  - (b) niet-identificeerbaar zijn gemaakt; of
  - (c) openbaar worden gemaakt volgens beveiligde procedures.

#### *Artikel 17*

##### ***Publicatie van informatie***

---

<sup>16</sup> PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

<sup>17</sup> PB L 294 van 13.11.2007, blz. 3.

De informatie in de artikelen 15 en 16 wordt alleen in het eindverslag van het veiligheidsonderzoek opgenomen als deze relevant is voor de analyse van het ongeval of incident. Informatie of delen van de informatie die niet relevant zijn voor de analyse, worden niet openbaar gemaakt.

#### *Artikel 18*

##### ***Mededeling van informatie***

1. Het personeel van de veiligheidsonderzoeksinstantie of deskundigen of adviseurs die verzocht worden om deel te nemen aan of een bijdrage te leveren tot het veiligheidsonderzoek, zijn gehouden aan het beroepsgeheim krachtens de toepasselijke wetgeving.
2. Het hoofd van de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft over het veiligheidsonderzoek, deelt informatie die relevant is voor de preventie van ongevallen of ernstige incidenten, mee aan de instanties die verantwoordelijk zijn voor de burgerluchtvaart, aan personen die verantwoordelijk zijn voor de productie of het onderhoud van luchtvaartuigen of luchtvaartuigapparatuur en aan personen of juridische entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van luchtvaartuigen of voor de opleiding van personeel.
3. Het hoofd van de veiligheidsonderzoeksinstantie is gemachtigd om slachtoffers en hun families of slachtofferverenigingen te informeren of om informatie over de feitelijke vaststellingen en de procedures van het veiligheidsonderzoek en eventuele voorlopige conclusies en/of aanbevelingen openbaar te maken, voor zover dit de doelstellingen van het onderzoek niet in het gedrang brengt.

#### *Artikel 19*

##### ***Onderzoeksverslag***

1. Over ieder onderzoek van een ongeval wordt een verslag opgesteld in een bij de aard en de ernst van het ongeval of incident passende vorm. In het verslag wordt vermeld dat veiligheidsonderzoeken alleen tot doel hebben in de toekomst ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. Het verslag bevat, zo nodig, veiligheidsaanbevelingen.
2. Het verslag beschermt de anonimiteit van de bij het ongeval of incident betrokken personen.
3. Alvorens het verslag te publiceren, peilt de veiligheidsonderzoeksinstantie naar de mening van de betrokken ondernemingen, die aan het beroepsgeheim gehouden zijn voor wat de inhoud van deze raadpleging betreft. Bij het peilen naar de mening van de betrokken ondernemingen volgt de veiligheidsonderzoeksinstantie de toepasselijke internationale normen en aanbevolen praktijken voor onderzoek van luchtvaartongevallen en -incidenten.
4. Vóór het verslag door de veiligheidsonderzoeksinstantie is gepubliceerd, mag niemand de informatie uit het verslag openbaar maken of de openbaarmaking ervan



toestaan zonder schriftelijke toestemming van het hoofd van de betrokken veiligheidsonderzoeksinstantie.

5. De veiligheidsonderzoeksinstantie maakt het eindverslag zo snel mogelijk, en indien mogelijk binnen twaalf maanden na het tijdstip van het ongeval, openbaar.
6. Als het verslag niet binnen twaalf maanden openbaar kan worden gemaakt, publiceert de veiligheidsonderzoeksinstantie minstens een keer per jaar, op de verjaardag van het ongeval, een tussentijds verslag waarin de voortgang van het onderzoek en eventuele veiligheidskwesties die aan het licht zijn gekomen, in detail worden toegelicht.
7. De veiligheidsonderzoeksinstantie verstuurt zo snel mogelijk een kopie van deze verslagen en de veiligheidsaanbevelingen naar de Commissie en het EASA, behalve als ze op elektronische wijze kunnen worden geraadpleegd; in dat geval stelt de veiligheidsonderzoeksinstantie de Commissie en het EASA daarvan in kennis.

#### *Artikel 20*

##### ***Veiligheidsaanbevelingen***

1. In elke fase van het veiligheidsonderzoek beveelt de veiligheidsonderzoeksinstantie de betrokken ondernemingen, waaronder ook die in andere lidstaten of derde landen, in een gedateerde brief aan welke preventieve maatregelen zij onmiddellijk noodzakelijk acht.
2. Een veiligheidsonderzoeksinstantie kan ook veiligheidsaanbevelingen uitvaardigen op basis van studies of analyses van een reeks onderzoeken of andere activiteiten overeenkomstig artikel 5, lid 4.
3. Een veiligheidsaanbeveling vormt in geen geval een vermoeden van schuld of aansprakelijkheid voor een ongeval of incident.

#### *Artikel 21*

##### ***Follow-up van veiligheidsaanbevelingen en databank van veiligheidsaanbevelingen***

1. De geadresseerde van een veiligheidsaanbeveling bevestigt de ontvangst ervan binnen 90 dagen na ontvangst van de brief, en stelt de veiligheidsonderzoeksinstantie in kennis van de maatregelen die hij voornemens is te nemen en, indien nodig, van de tijd die nodig is voor het uitvoeren van die maatregelen.
2. Binnen 60 dagen na ontvangst van het antwoord deelt de veiligheidsonderzoeksinstantie de geadresseerde mee of zij al dan niet genoeg neemt met het antwoord en waarom.
3. Elke veiligheidsonderzoeksinstantie past procedures toe om de antwoorden op een uitgevaardigde veiligheidsaanbeveling te registreren.
4. Elke entiteit die veiligheidsaanbevelingen ontvangt, inclusief de autoriteiten die op het niveau van de lidstaten en de Gemeenschap verantwoordelijk zijn voor de

veiligheid van de burgerluchtvaart, passen procedures toe om de voortgang te volgen van de maatregelen die in reactie op de veiligheidsaanbeveling zijn genomen.

5. De veiligheidsonderzoeksinstanties slaan alle uitgevaardigde veiligheidsaanbevelingen en de antwoorden daarop op in het overeenkomstig artikel 20, leden 1 en 2, van Verordening (EG) nr. 1321/2007 opgezette centrale register. De veiligheidsonderzoeksinstanties slaan ook alle veiligheidsaanbevelingen die zij van derde landen ontvangen, op in het centrale register.

#### *Artikel 22*

##### ***Beschikbaarheid van passagierslijsten***

1. Communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen die vertrekken van een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, passen procedures toe die het mogelijk maken om binnen een uur na de melding van een ongeval met een luchtvaartuig een lijst op te stellen van alle personen die zich aan boord van dat luchtvaartuig bevinden.
2. Deze lijst wordt ter beschikking gesteld van de veiligheidsonderzoeksinstantie die het onderzoek leidt, de autoriteit die door elke lidstaat is aangewezen om contacten te onderhouden met de families van de passagiers en, indien nodig, de medische eenheden die deze informatie nodig hebben voor de behandeling van slachtoffers.
3. De lijst wordt niet openbaar gemaakt vóór de families van alle passagiers door de relevante instanties op de hoogte zijn gebracht. De lidstaten kunnen beslissen deze lijst vertrouwelijk te houden.
4. De verwerking van de gegevens op de lijst laat Richtlijn 95/46/EG onverlet.

#### *Artikel 23*

##### ***Bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun families***

1. De lidstaten zien erop toe dat op nationaal niveau een plan voor bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun families wordt opgesteld.
2. Lidstaten of derde landen die een bijzonder belang hebben bij een ongeval dat op het grondgebied van de Gemeenschap heeft plaatsgevonden omdat burgers van die lidstaten of derde landen gedood of ernstig gewond zijn bij dat ongeval, mogen een deskundige aanwijzen die het recht heeft:
  - (a) de plaats van het ongeval te bezoeken;
  - (b) toegang te krijgen tot de relevante feitelijke informatie die door de veiligheidsonderzoeksinstantie die het onderzoek leidt, is goedgekeurd om openbaar te worden gemaakt, en tot informatie over de voortgang van het onderzoek;
  - (c) een kopie van het eindverslag te ontvangen.

3. Een krachtens lid 2 aangewezen deskundige mag, mits voldaan wordt aan de toepasselijke wetgeving, bijstand verlenen bij de identificatie van de slachtoffers en tijdens vergaderingen met de overlevenden van zijn land.

#### *Artikel 24*

##### ***Comité***

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

#### *Artikel 25*

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

De lidstaten stellen de sancties vast die van toepassing zijn bij inbreuken op de bepalingen van deze verordening. Deze sancties moeten effectief, evenredig en dissuasief zijn en moeten het moet name mogelijk maken om alle personen te bestraffen die, in strijd met deze verordening:

- informatie openbaar maken die krachtens deze verordening vertrouwelijk is;
- de activiteiten van een veiligheidsonderzoeksinstantie hinderen, met name door de onderzoekers te beletten hun taken uit te voeren of door te weigeren nuttige opnames, materiaal, informatie en documenten te verstrekken of door deze te verbergen, te wijzigen of te vernietigen;
- weten dat een ongeval of incident heeft plaatsgevonden, maar dit niet aan de relevante instanties hebben gemeld.

#### *Artikel 26*

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

Richtlijn 94/56/EG van de Raad wordt ingetrokken.

#### *Artikel 27*

##### ***Inwerkingtreding***

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

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

Gedaan te Brussel, op

*Voor het Europees Parlement  
De Voorzitter*

*Voor de Raad  
De Voorzitter*

## BIJLAGE

### LIJST VAN VOORBEELDEN VAN ERNSTIGE INCIDENTEN

De in deze lijst opgenomen incidenten zijn typische voorbeelden van incidenten die waarschijnlijk ernstig zijn. Deze lijst is niet uitputtend en dient alleen als richtsnoer voor het definiëren van een 'ernstig incident'.

- een bijna-botsing die een ontwijkingsmanoeuvre vereist om een botsing of een onveilige situatie te voorkomen;
- een maar net voorkomen "controlled flight into terrain";
- voortijdig afgebroken opstijgen van een gesloten of bezette startbaan;
- opstijgen vanaf een gesloten of bezette startbaan met marginale separatie van een hindernis of hindernissen;
- een landing of poging tot landing op een gesloten of bezette baan;
- het duidelijk onder de verwachte prestaties blijven tijdens het opstijgen of in de eerste fase van het stijgen;
- brand of rook in de passagiersruimte of in laadruimten, of brand in de motoren, zelfs indien dergelijke branden worden geblust met blusvoorzieningen;
- voorvallen die het voor noodgevallen bedoelde gebruik van zuurstof door de bemanning vereisen;
- structurele gebreken van het luchtvaartuig of motorweigering, inclusief niet-beheerste panne van turbinemotoren, die niet als ongeval worden geclassificeerd;
- meervoudige storingen in een of meer boordsystemen waardoor de besturing van het vliegtuig ernstig wordt bemoeilijkt;
- Een situatie tijdens de vlucht waarin een bemanningslid niet in staat is te functioneren;
- brandstofvoorraad waardoor de piloot verplicht is een noodsituatie uit te roepen;
- incidenten bij het opstijgen of landen. Incidenten zoals te kort binnenkomen, te ver binnenkomen of lateraal van de start- of landingsbaan afraken;
- systeemdefecten, weersomstandigheden, het vliegen buiten de goedgekeurde vluchtzone of andere gebeurtenissen die het besturen van het vliegtuig hadden kunnen bemoeilijken;
- het uitvallen van meer dan een systeem in een redundantiesysteem dat verplicht is voor vluchtleiding en navigatie.

## FINANCIEEL MEMORANDUM

### 1. BENAMING VAN HET VOORSTEL:

Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart.

### 2. ABM/ABB-KADER

06: Energie en vervoer

06 02: Vervoer over land, door de lucht en ter zee

### 3. BEGROTINGSONDERDELEN

3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving:

06 02 03: Activiteiten ter ondersteuning van het Europees vervoersbeleid en de passagiersrechten

3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen:

Start: 2010 Einde: niet bepaald

### 3.3. Begrotingskenmerken:

Begrotingsonderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
06 02 03	Niet-verplicht	Gespl.	NEE	NEE	NEE	Nr. [1a]

## 4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

### 4.1. Financiële middelen

#### 4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
---------------	----------	--	-----------	-------	-------	-------	-------	---------------	--------

#### Beleidsuitgaven<sup>18</sup>

Vastleggingskredieten (VK)	8.1.	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Betalingskredieten (BK)		b	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

#### Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag<sup>19</sup>

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

#### TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Betalingskredieten		b+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

#### Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen<sup>20</sup>

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5.	d							
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6.	e							

#### Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

<sup>18</sup> Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

<sup>19</sup> Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

<sup>20</sup> Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

## Medefinanciering

Indien het voorstel door lidstaten of uit andere bronnen (geef aan welke) wordt medegefinancierd, geef dan een raming daarvan in de onderstaande tabel (voeg extra rijen toe indien de medefinanciering uit meer dan een bron afkomstig is):

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
Alle lidstaten (totaal)	f	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c +d +e +f	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	7,2

### 4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

- Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord<sup>21</sup> (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

### 4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

in miljoen euro (tot op een decimaal)

Begrotings- onderdeel	Ontvangsten	Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie					
			[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3 ]	[n+4]	[n+5] <sup>22</sup>
	a) <i>Ontvangsten in absolute bedragen</i>							
	b) <i>Verschil in ontvangsten</i>	Δ						

<sup>21</sup> Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

<sup>22</sup> Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).



**4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.**

<b>Jaarlijkse behoeften</b>	<b>Jaar n</b>	<b>n + 1</b>	<b>n + 2</b>	<b>n + 3</b>	<b>n + 4</b>	<b>n + 5 e.v.</b>
Totale personele middelen in VTE						

**5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN**

**5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien**

Het “Europees netwerk van instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart”, dat krachtens dit voorstel voor een verordening zal worden opgericht, is verantwoordelijk voor het bevorderen, coördineren en versterken van de praktische samenwerking tussen lidstaten onderling en tussen lidstaten, de Commissie en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, voor wat de preventie en het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart betreft.

**5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie**

Dit voorstel stemt overeen met de aanbevelingen van de deskundigengroep die de Commissie advies verstrekt over een strategie om ongevallen in de vervoerssector aan te pakken, en is coherent met het vervoersbeleid van de Commissie, zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie: “Europa duurzaam in beweging : duurzame mobiliteit voor ons continent (Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie)”.

In vergelijking met de alternatieve beleidsopties die in de effectbeoordeling bij dit voorstel zijn geanalyseerd, heeft de voorgestelde verordening vanuit communautair oogpunt de grootste toegevoegde waarde. Dit is ook de meest evenredige beleidsoptie: ze respecteert volledig het beginsel van de onafhankelijkheid van de veiligheidsonderzoeken en maakt het mogelijk, door vrijwillige samenwerking te bevorderen en zonder nieuwe structuren op communautair niveau op te richten, om de algemene efficiëntie van het huidige regelgevingskader voor onderzoek van burgerluchtvaartongevallen in de EU aanzienlijk te verbeteren.

**5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM**

Het doel van dit voorstel is het communautaire kader voor onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart te versterken. Dit doel zal worden verwezenlijkt door de huidige wetgeving te vervangen en te actualiseren en door vrijwillige samenwerking tussen de lidstaten op dit gebied te ondersteunen.

Het bevorderen van de samenwerking tussen de lidstaten heeft de grootste gevolgen voor de begroting omdat het betekent dat communautaire steun moet worden

verleend aan het netwerk van nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. Dit zal gebeuren via een jaarlijkse subsidie aan het netwerk, welke zal worden gebruikt om een aantal acties ten uitvoer te leggen die met de Commissie zijn overeengekomen en die in een jaarlijks werkprogramma worden vastgelegd.

De activiteiten van het netwerk die in het kader van dit voorstel zullen worden ondersteund, hebben met name betrekking op de coördinatie van opleidingsactiviteiten voor de nationale onderzoekers en de ontwikkeling van een mechanisme voor het delen van onderzoeksmiddelen tussen de lidstaten.

#### 5.4. **Wijze van uitvoering (indicatief)**

***Gecentraliseerd beheer***

rechtstreeks door de Commissie

gedelegeerd aan:

uitvoerende agentschappen

door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement

nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbaredienstverleningstaak

***Gedeeld of gedecentraliseerd beheer***

met lidstaten

met derde landen

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

Opmerkingen:

## **6. TOEZICHT EN EVALUATIE**

### **6.1. Toezicht**

Het “Europees netwerk van instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart” dient jaarlijks bij de Commissie een verslag in over de uitvoering van het overeengekomen werkprogramma.

### **6.2. Evaluatie**

#### *6.2.1. Evaluatie vooraf*

De evaluatie vooraf is opgenomen in het verslag over de effectbeoordeling.

#### *6.2.2. Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)*

#### *6.2.3. Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties*

Het Europees netwerk van instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart dient jaarlijks bij de Commissie een verslag in over de uitvoering van het overeengekomen werkprogramma.

## **7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN**

In contracten betreffende subsidies ter ondersteuning van het Europees netwerk van instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart wordt expliciet vermeld dat de Europese Rekenkamer en OLAF, indien nodig, bij de begunstigen van de middelen en bij de tussenpersonen die deze middelen verdelen, tot controle ter plaatse kunnen overgaan

## 8. MIDDELEN

### 8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)	Soort output	Gem. kosten	Jaar n		Jaar n+1		Jaar n+2		Jaar n+3		Jaar n+4		Jaar n+5 e.v.		TOTAAL	
			Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 1 <sup>23</sup> : ondersteuning van de nationale instanties voor onderzoek van burgerluchtvaartongevallen																
<b>Actie 1: Co-financiering van een secretariaat dat de activiteiten van de nationale instanties voor onderzoek van burgerluchtvaartongevallen coördineert</b>																
- Output 1	Subsidiecontr		1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6
<b>TOTALE KOSTEN</b>			1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6

<sup>23</sup> Zoals beschreven in punt 5.3.

## 8.2. Administratieve uitgaven

### 8.2.1. Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5
Ambtenaren of tijdelijk personeel <sup>24</sup> (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel <sup>25</sup>							
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel <sup>26</sup>							
<b>TOTAAL</b>							

### 8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

### 8.2.3. Herkomst van het (statutaire) personeel

- Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)
- Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

<sup>24</sup> Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

<sup>25</sup> Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

<sup>26</sup> Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

8.2.4. *Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTA AL
<b>1 Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)</b>							
Uitvoerende agentschappen <sup>27</sup>							
Andere technische en administratieve bijstand							
- <i>intern</i>							
- <i>extern</i>							
<b>Totaal Technische en administratieve bijstand</b>							

8.2.5. *Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)						
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.)  (vermeld begrotingsonderdeel)						
<b>Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen</b>						

<sup>27</sup>

Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

8.2.6. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAA L
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen							
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen							
XX 01 02 11 03 – Comités <sup>28</sup>							
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen							
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen							
<b>2 Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Andere uitgaven van administratieve aard</b> (vermeld welke en verwijst naar het begrotingsonderdeel)							
<b>Totale andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen</b>							

<sup>28</sup> Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.

Berekening - *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*