

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 29.10.2009
KOM(2009)611 endelig

2009/0170 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om undersøgelse og forebyggelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil
luftfart**

SEK(2009)1478
SEK(2009)1477

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND

En uafhængig undersøgelse af flyvehavarier er afgørende for at forbedre transport-sikkerheden. En analyse af omstændighederne ved havarier åbner mulighed for at fremsætte anbefalinger for at forebygge, at sådanne dramatiske begivenheder gentager sig.

Selv om civil luftfart kun har eksisteret i et kort tidsrum, findes der veletablerede traditioner for undersøgelse af havarier. Forpligtelsen til at undersøge havarier inden for civil luftfart er foreskrevet i konventionen angående international civil luftfart, som alle medlemsstater har tiltrådt. I den forbindelse er internationale standarder og anbefalet praksis defineret i bilag 13 til Chicago-konventionen og i dertil hørende vejledende materiale.

Idet den anerkendte betydningen af at undersøge havarier, vedtog Det Europæiske Fællesskab allerede i 1980 et direktiv 80/1266/EØF om fremtidigt samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne med hensyn til undersøgelser af flyveulykker¹. Direktivet af 1980 blev efterfølgende erstattet af direktiv 94/56/EF². Desuden blev direktiv 2003/42/EF om indberetning af hændelser inden for civil luftfart vedtaget i 2003³.

Ifølge direktiv 94/56/EF er medlemsstaterne forpligtet til at sikre, at ethvert flyvehavari eller enhver alvorlig flyvehændelse inden for civil luftfart gøres til genstand for en undersøgelse af et uafhængigt organ, idet undersøgelsens eneste formål er at forebygge fremtidige havarier, og den benyttes derfor ikke til at fastslå skyld eller erstatningsansvar. Undersøgelsesinspektører er tildelt yderligere rettigheder, der sætter dem i stand til at udføre deres opgaver mere effektivt, og der er fastlagt grundprincipper for offentliggørelse af rapporter og formidling af sikkerhedsanbefalinger.

Direktiv 2003/42/EF bidrog med sin støtte til oprettelsen af systemer til indberetning af sikkerhedshændelser i betydelig grad til at fremme en "åben indberetningskultur" inden for europæisk civil luftfart. Luftfartspersonale har nu pligt til at indberette hændelser i deres daglige, operative arbejde, og der er fastsat bestemmelser for at sikre, at de indberettede oplysninger kan udveksles og formidles, således at et sikkerhedsmæssigt erfaringsgrundlag tilvejebringes. Direktivet har også understøttet og opmuntret til, at der oprettes frivillige indberetningssystemer.

¹ Rådets direktiv 80/1266/EØF af 16. december 1980 om fremtidigt samarbejde og gensidig bistand mellem medlemsstaterne med hensyn til undersøgelser af flyveulykker (EFT L 375 af 31.12.1980, s. 32).

² Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart (EFT L 319 af 12.12.1994, s. 14).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart (EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23).

2. PÅKRÆVEDE ÆNDRINGER

Fællesskabets aktuelle system til undersøgelse af flyvehavarier og indberetning af hændelser fungerer ikke optimalt. Blandt andet er den nugældende lovramme angående undersøgelse af hændelser, direktiv 94/56/EF, nu 15 år gammel og opfylder ikke længere Fællesskabets og medlemsstaternes krav. Følgende gør sig gældende:

- Medlemsstaternes undersøgelseskapacitet er meget mere uensartet, end det var tilfældet i 1994. Især efter de nylige EU-udvidelser i 2004 og 2007 er undersøgelseskapaciteten koncentreret i få medlemsstater.
- Luftfartøjer og disses systemer bliver stadig mere komplekse, hvilket også indebærer, at undersøgelsen af flyvehavarier forudsætter betydeligt større ekspertise og ressourcer end for ti år siden.
- EU's fælles luftfartsmarked voksede mærkbart i det seneste årti både i omfang (27 medlemsstater er nu omfattet heraf) og kompleksitet (fremkomsten af operatører med flere baser, øget afhængighed af udlicitering af vedligeholdelse, multinational konstruktion og fabrikation), og dette har skabt nye udfordringer for det sikkerhedsmæssige tilsyn.
- Stigningen i omfanget og kompleksiteten af det indre luftfartsmarked gjorde det også nødvendigt for Fællesskabet at påtage sig et større ansvar for luftfartssikkerheden. EU's institutionelle og retlige rammer er ændret betydeligt siden vedtagelsen af direktiv 94/56/EF. Sikkerhedsnormer defineres nu næsten udelukkende på EU-niveau, og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, der er ansvarlig for at certificere luftfartøjer i Fællesskabet på vegne af medlemsstaterne, blev oprettet i 2002⁴.
- EU og dennes medlemsstater høstede betydelige praktiske erfaringer med anvendelsen af direktiv 94/56/EF. Disse erfaringer bør udnyttes til at styrke de nugældende lovbestemmelser.

3. DETALJERET PROBLEMFORMULERING

Inden fremlæggelsen af dette forslag gennemførte Kommissionen en detaljeret analyse af den aktuelle situation angående undersøgelse af havarier og indberetning af hændelser inden for civil luftfart bl.a. med offentlige høringer af de berørte parter og medlemsstaternes myndigheder. Alle deltagere i høringerne tilsluttede sig enten helt eller delvist, at der på nuværende tidspunkt er mangler i undersøgelsen af havarier og indberetning af hændelser inden for civil luftfart i Europa. Men samtidig argumenterede hovedparten af deltagerne for, at det er for tidligt at overveje en omfattende revision af direktiv 2003/42/EF, og at hovedvægten bør lægges på at forbedre effektiviteten af lovrammen for undersøgelse af havarier.

⁴

Konsekvensanalyse af ændringen af direktiv 94/56/EF og 2003/42/EF (rammekontrakt for forhåndsevalueringer og konsekvensanalyser, TREN/A1/46-2005), endelig rapport, Rotterdam den 20. juli 2007.

Desuden lagde Kommissionen vægt på resultaterne af en ekstern konsekvensanalyse fra 2007, som inddrog resultaterne af de offentlige høringer og input fra:

- 1) et detaljeret spørgeskema, som en ekstern konsulent uddelte direkte til et stort antal berørte interessenter
- 2) en række interviews, som er udført af en ekstern konsulent, af et begrænset antal berørte interessenter, der udgør en repræsentativ stikprøve.

På dette grundlag gennemførte Kommissionen sin egen konsekvensanalyse, hvorved følgende specifikke problemområder blev udpeget:

- 1) Undersøgelseskapaciteten i EU er uensartet
- 2) Forholdet mellem sikkerhedsundersøgelser og andre procedurer er anspændt
- 3) Fællesskabets rolle i sikkerhedsundersøgelser er uklar
- 4) Der er konstateret svagheder i gennemførelsen af sikkerhedsanbefalinger
- 5) Der mangler fælles normer for håndtering af passagermanifest og støtte til ofre for flyvehavarier og deres pårørende.

4. POLITISKE VALGMULIGHEDER

Med henblik på at imødegå de nuværende mangler analyserede Kommissionen en række politiske valgmuligheder:

- 1) Tilskyndelse til frivilligt samarbejde
- 2) Et europæisk netværk af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesorganer
- 3) En europæisk civil luftfartssikkerhedskommission.

Alle valgmuligheder blev sammenholdt mod hinanden indbyrdes og mod "status quo" som benchmark for at analysere deres sikkerhedsmæssige, økonomiske, miljømæssige, arbejdsmarkedsmæssige og andre virkninger. I denne analyse blev der tydeligt peget på, at støtte til frivilligt samarbejde sammen med en række vigtige principper indarbejdet i en retlig bindende ramme, som overvejes under den politiske valgmulighed "Et europæisk netværk af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesorganer", vil åbne mulighed for at opfylde fællesskabsmålene på den mest effektive måde uden at gå ud over, hvad der er strengt nødvendigt ud fra en proportionalitetsbetragtning.

5. FORSLAGETS INDHOLD

5.1. Tilskyndelse til frivilligt samarbejde

I det forelagte forslag fastsættes nærmere bestemmelser for tilskyndelsen til frivilligt samarbejde, og målene for dette samarbejde lovfæstes i en retlig bindende ramme. Det bygger på de ressourcer, som medlemsstaterne allerede råder over, og erfarin-

gerne fra det eksisterende uformelle samarbejde mellem de nationale sikkerhedsundersøgelsesorganer. Ifølge den foreslåede forordning vil dette uformelle samarbejde blive omlagt til et europæisk netværk af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesorganer (netværket).

Netværket vil bidrage til større ensartethed, bedre gennemførelse og håndhævelse af Fællesskabets lovgivning angående undersøgelse af havarier inden for civil luftfart. Det vil ligeledes styrke EU's undersøgelseskapacitet og den forebyggende funktion, der opnås ved at undersøge havarier, idet der tilskyndes til et mere struktureret samarbejde mellem de nationale sikkerhedsundersøgelsesorganer, Kommissionen og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, alt imens det bibeholder sin uafhængighed.

For at undgå at oprette et nyt fællesskabsorgan vil netværket ikke få status som juridisk person, og dets mandat, der er klart beskrevet i forslaget til forordning, vil blive afgrænset til rådgivende og koordinerende opgaver. Netværket vil udgøre et organ, der arbejder for virkeliggørelsen af et mål af generel europæisk interesse, jf. artikel 108, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 af 25. juni 2002 (finansforordningen)⁵, og dermed får Fællesskabet mulighed for at støtte dets aktiviteter med et årligt tilskud på grundlag af et arbejdsprogram, som aftales hvert år.

5.2. Underbygget af lovfæstede forpligtelser

Den væsentligste ulempe ved at vælge en politik, som alene vedrører frivilligt samarbejde, er manglen på en retlig forpligtelse til at handle inden for rammerne af et klart defineret mandat. Det kan heller ikke forventes, at frivilligt samarbejde i tilstrækkelig grad kan løse problemer, hvor der er behov for retssikkerhed, f.eks. beskyttelse af følsomme sikkerhedsoplysninger, definition af de nationale sikkerhedsundersøgelsesorganers og EASA's gensidige rettigheder og forpligtelser angående sikkerhedsundersøgelser eller fastlæggelse af ensartede krav til behandling af sikkerhedsanbefalinger.

For at undgå sådanne ulemper, der udgør kernen i de omstændigheder, som det er nødvendigt at rette op på for at imødegå den nugældende lovrammes manglende effektivitet, supplerer den foreslåede forordning det frivillige samarbejde med en række lovfæstede forpligtelser, som vil:

- ajourføre og modernisere de væsentligste bestemmelser i det tidligere direktiv 94/56/EF
- styrke sikkerhedsundersøgelseernes effektivitet ved at indføre de internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende beskyttelse af bevismateriale og følsomme sikkerhedsoplysninger i overensstemmelse med bilag 13 til Chicago-konventionen
- fastsætte fælles krav til nationale sikkerhedsundersøgelsesorganers organisation og styrke sikkerhedsundersøgelsers uafhængighed

⁵ EFT L 248 af 16.9.2002, s. 1.

- koordinere de forskellige efterforskninger af årsagerne til havarier og hændelser bedre ved at give de nationale sikkerhedsundersøgelsesorganer mandat til at indgå passende forhåndsftaler med andre myndigheder (retsmyndigheder samt eftersøgnings- og redningstjenester), der må forventes at blive inddraget i undersøgelser af havarier
- afklare Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs og de nationale sikkerhedsundersøgelsesorganers gensidige rettigheder og forpligtelser, uden at sikkerhedsundersøgelsens uafhængighed berøres og med Chicago-konventionens bilag 13 som referencegrundlag
- specificere de kriterier, som danner grundlag for sikkerhedsundersøgelsesorganernes udpegning af akkrediterede repræsentanter for "konstruktionsstaten"
- etablere fælles krav til EF-luftfartsselskaber om passagerlister og beskyttelse af dataene på disse lister
- styrke rettighederne for flyvehavariers ofre og deres pårørende
- beskytte anonymiteten bedre for personer, der er involveret i havarier
- styrke gennemførelsen af sikkerhedsanbefalinger ved at:
 - oprette en central database over sikkerhedsanbefalinger
 - indføre et lovkrav om, at alle enheder i EU, der udsteder eller modtager en sikkerhedsanbefaling, skal have en procedure for at registrere opfølgningen på den udstedte sikkerhedsanbefaling og overvåge fremskridt i henseende til de foranstaltninger, der er truffet for at følge op på en sikkerhedsanbefaling.

6. SUBSIDIARITETSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

Selv om det ikke bør udelukkes på længere sigt at oprette et europæisk agentur til undersøgelse af havarier inden for civil luftfart, ville dette ikke være hensigtsmæssigt i den aktuelle situation på grund af den integrerede karakter af det indre luftfartsmarked i EU. Derfor ændrer dette forslag ikke ved den nuværende ansvarsfordeling for undersøgelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart, idet ansvaret fortsat påhviler medlemsstaternes kompetente myndigheder.

Sammenlignet med de øvrige politiske valgmuligheder, der er analyseret i den konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag, har den foreslåede forordning den største merværdi set ud fra et fællesskabsperspektiv. Ud fra en proportionalitetsbetragtning er forordningen den bedste politiske valgmulighed, idet den under fuld overholdelse af sikkerhedsundersøgelsens uafhængighed i kraft af sin støtte til frivilligt samarbejde og uden at oprette nye strukturer på fællesskabsniveau vil gøre det muligt i betydelig grad at forbedre effektiviteten generelt i den nugældende lovramme for undersøgelse og forebyggelse af havarier inden for civil luftfart i EU.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. .../...

om undersøgelse og forebyggelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁶,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁷,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁸,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁹, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der bør opretholdes et højt sikkerhedsniveau inden for civil luftfart i Europa, og alt bør gøres for at nedbringe antallet af flyvehavarier og flyvehændelser med henblik på at sikre, at forbrugerne er trygge ved lufttransport.
- (2) En hurtig gennemførelse af sikkerhedsundersøgelser af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart forbedrer flyvesikkerheden og bidrager til at forebygge sådanne havarier og hændelser.
- (3) Undersøgelsens eneste formål bør være at forebygge fremtidige flyvehavarier og flyvehændelser uden at fastslå skyld eller erstatningsansvar.
- (4) Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart¹⁰ bør erstattes for at forbedre effektiviteten af systemerne til undersøgelse og forebyggelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart, som direktivet har bidraget til at oprette i Fællesskabet.

⁶ EUT C ... af ..., s. ...

⁷ EUT C ... af ..., s. ...

⁸ EUT C ... af ..., s. ...

⁹ EUT C ... af ..., s. ...

¹⁰ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 14.

- (5) Der bør tages hensyn til ændringerne i den institutionelle og retlige ramme for sikkerheden for civil luftfart i Fællesskabet, der har fundet sted siden vedtagelsen af direktiv 94/56/EF, navnlig oprettelsen af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur.
- (6) Der bør tages hensyn til konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet den 7. december 1944 i Chicago, og som tager sigte på at gennemføre foranstaltninger, der er nødvendige til at garantere en sikker drift af luftfartøjer; der bør navnlig tages hensyn til bilag 13 til denne konvention samt efterfølgende ændringer heraf, hvori der fastsættes internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser.
- (7) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur udfører på vegne af medlemsstaterne konstruktions-, fabrikations- og registreringsstatens funktioner og opgaver, når de vedrører konstruktionsgodkendelse, som omhandlet i Chicago-konventionen eller bilagene hertil, og bør derfor være repræsenteret ved sikkerhedsundersøgelser for at bidrage til disses effektivitet og sikre luftfartøjers konstruktionsmæssige sikkerhed, uden at dette berører undersøgelsens uafhængighed.
- (8) På baggrund af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagents voksende ansvar for flyvesikkerheden bør det også deltage i dataudvekslingen inden for rammerne af systemer for indberetning af hændelser; disse data bør beskyttes tilstrækkeligt mod uautoriseret anvendelse eller frigivelse.
- (9) Sikkerhedsundersøgelsesernes omfang bør afhænge af, hvilke erfaringer der kan drages heraf med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden – især i betragtning af behovet for en omkostningseffektiv udnyttelse af undersøgelsesressourcer i Fællesskabet.
- (10) Sikkerhedsundersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser bør udføres af eller under kontrol af et uafhængigt sikkerhedsundersøgelsesorgan for at undgå eventuelle interessekonflikter og eksterne påvirkninger i forbindelse med fastlæggelsen af årsagerne til de begivenheder, der undersøges.
- (11) Medlemsstaternes myndigheders sikkerhedsundersøgelseskapacitet bør styrkes, og et samarbejde mellem disse er nødvendigt for at forbedre effektiviteten af undersøgelsen og forebyggelsen af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart i Fællesskabet.
- (12) Sikkerhedsundersøgelsesorganernes koordinerende rolle bør anerkendes i EU-sammenhæng, ved at der tages hensyn til det eksisterende samarbejde mellem disse og til de disponible undersøgelsesressourcer i medlemsstaterne, som må udnyttes på den mest omkostningseffektive måde; dette opnås bedst ved at oprette et europæisk netværk af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesorganer (i det følgende benævnt: "netværket").
- (13) Netværket bør videreføre sine koordineringsaktiviteter på en gennemsigtig og uafhængig måde med Fællesskabets aktive støtte.
- (14) Målene for denne forordning kan opfyldes på effektiv vis ved at samarbejde med europæiske tredjelande, som bør gives mulighed for at deltage i netværkets arbejde.
- (15) Under overholdelse af gældende lovgivning vedrørende kompetencen for de myndigheder, der er ansvarlige for den retlige efterforskning, og i givet fald i nært samarbejde

med disse bør medlemsstaterne sørge for, at de myndigheder, som er ansvarlige for at undersøge flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart, får mulighed for at udføre deres opgaver under de bedst mulige vilkår; målene for den retlige efterforskning bør heller ikke bringes i fare.

- (16) En sikkerhedsundersøgelse kan kun gøres effektiv, hvis væsentlige bevismaterialer beskyttes behørigt.
- (17) Det civile luftfartssikkerhedssystem bygger på tilbagemeldinger og erfaringer fra havarier og hændelser, som forudsætter streng fortrolighed for at sikre, at værdifulde informationskilder også fremover står til rådighed; i den sammenhæng bør følsomme sikkerhedsoplysninger ikke benyttes til andre formål end at forebygge havarier og hændelser, medmindre en mere tungtvejende offentlig interesse i at frigive oplysningerne gør sig gældende.
- (18) Det er vigtigt for forebyggelsen af flyvehavarier og flyvehændelser, at konklusionerne af undersøgelserne offentliggøres hurtigst muligt.
- (19) Der bør altid tages behørigt hensyn til sikkerhedsanbefalinger, som følger af undersøgelsen af et flyvehavari eller en flyvehændelse, og om nødvendigt træffes foranstaltninger for på passende vis at forebygge flyvehavarier inden for civil luftfart; der bør også tages hensyn til sikkerhedsanbefalingernes fællesskabsdimension, idet luftfartssikkerhedsspørgsmål i stigende omfang reguleres på EU-niveau.
- (20) Erfaringen har vist, at det til tider er vanskeligt hurtigt at fremskaffe pålidelige lister over personer ombord på et luftfartøj, og at data på sådanne lister bør beskyttes mod uautoriseret udnyttelse eller frigivelse.
- (21) Rettighederne for flyvehavariers ofre og deres pårørende bør styrkes på passende vis.
- (22) Direktiv 95/46/EF bør finde anvendelse på behandlingen af personoplysninger i medfør af denne forordning.
- (23) Målene for denne forordning, nemlig fastlæggelse af fælles regler for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af denne forordnings europæiske dimension, bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (24) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹¹. Kommissionen bør bl.a. bemyndiges til at træffe beslutninger angående det efter denne forordning oprettede netværks forretningsorden og arbejdsprogram.
- (25) Direktiv 94/56/EF bør derfor ophæves –

¹¹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

Sigtet med denne forordning er at forbedre luftfartssikkerheden ved at sikre et højt effektivitets- og kvalitetsniveau for undersøgelser af luftfartssikkerheden inden for europæisk civil luftfart med det ene formål at forebygge fremtidige flyvehavarier og flyvehændelser uden at fastslå skyld eller erstatningsansvar.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "Flyvehavari" (havari): en begivenhed i forbindelse med anvendelse af et luftfartøj i den hensigt at flyve, der for et bemannet luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor en person går om bord i luftfartøjet i den hensigt at flyve, og indtil alle er gået fra borde, eller for et ubemannet luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor luftfartøjet er flyveklart i den hensigt at flyve, og indtil det standser ved flyvningens afslutning, og det primære fremdriftssystem er lukket ned, og hvor:

- a) en person kvæstes dødeligt eller alvorligt som følge af
- at være i luftfartøjet, eller
 - direkte berøring med en hvilken som helst del af luftfartøjet, herunder dele, som har løsnet sig fra luftfartøjet, eller
 - direkte udsættelse for lufttrykket fra en jetmotor

undtagen hvis skaderne har naturlige årsager, er påført af personen selv eller af andre personer, eller hvis skaderne rammer blinde passagerer, der har skjult sig uden for de områder, som passagerer og besætning normalt har adgang til; eller

- b) luftfartøjet udsættes for skade eller strukturelle fejl, som nedsætter strukturens styrke eller luftfartøjets flyveegenskaber, og som normalt vil nødvendiggøre en større reparation eller udskiftning af de pågældende dele,

bortset fra motorfejl eller motorskade, når skaden er begrænset til en enkelt motor, dennes motorskærme eller tilbehør, og bortset fra skade, der er begrænset til propeller, vingspidser, antenner, følere, ventiler, dæk, bremses eller hjul, overfladiske skader på landingsstel, skærme, paneler, hjullemme, ødelagte forruder eller til mindre buler eller huller i luftfartøjets beklædning, mindre skader efter hagl eller sammenstød med fugle (herunder huller i radomen), eller

- c) luftfartøjet savnes eller er fuldstændig utilgængeligt

- 2) "akkrediteret repræsentant": en person, der er udpeget af en stat på grund af sine kvalifikationer med henblik på at deltage i en undersøgelse, som gennemføres af en anden stat; den udpegede repræsentant tilhører normalt et sikkerhedsundersøgelles-organ
- 3) "rådgiver": en person, der er udnævnt af en stat på grund af sine kvalifikationer med henblik på at bistå dennes akkrediterede repræsentant i en undersøgelse
- 4) "årsager": handlinger, undladelser, tildragelser, forhold, eller en kombination heraf, som førte til havariet eller flyvehændelsen (hændelse); konstateringen af årsager indebærer ikke, at skyld eller et forvaltningsretligt, civilretligt eller strafferetligt erstatningsansvar placeres
- 5) "flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart": alle flyvehavarier og flyvehændelser, hvori der er involveret et luftfartøj, som ikke anvendes til militær-, told- og politioperationer eller lignende opgaver
- 6) "dødbringende kvæstelse": en kvæstelse, som en person har pådraget sig ved et havari, og som medfører døden inden for 30 dage efter datoen for havariet
- 7) "flight recorder": enhver form for apparat installeret i et luftfartøj med det formål at lette sikkerhedsundersøgelser af havarier og hændelser
- 8) "flyvehændelse" (hændelse): en begivenhed, som ikke er et havari, men som indtræffer i forbindelse med operation af et luftfartøj, og som har indflydelse på eller vil kunne have indflydelse på sikkerheden i forbindelse med operationen
- 9) "undersøgelsesleder": en person, der på grundlag af sine kvalifikationer får overdraget ansvaret for tilrettelæggelsen og gennemførelsen af samt tilsynet med en sikkerhedsundersøgelse
- 10) "operatør": enhver juridisk eller fysisk person, der opererer eller har til hensigt at operere med et eller flere luftfartøjer
- 11) "involveret person": ejeren, besætningsmedlemmer eller luftfartøjsoperatøren, der er involveret i havarier eller hændelser, eller enhver person, som er involveret i leveringen af flyvekontrolltjeneste, informationstjeneste om flyvning eller lufthavns-tjenester, og som har viden om, at et havari eller en hændelse har fundet sted
- 12) "sikkerhedsundersøgelse": aktiviteter, der udføres med det formål at forebygge havarier og hændelser, og som omfatter indsamling og analyse af oplysninger, udarbejdelse af konklusioner, herunder fastlæggelse af årsag(er) og/eller medvirkende faktorer og om nødvendigt udarbejdelse af sikkerhedsanbefalinger
- 13) "sikkerhedsanbefaling": et forslag, der er fremsat af et sikkerhedsundersøgelles-organ, på grundlag af oplysninger, som hidrører fra en sikkerhedsundersøgelse eller andre kilder, f.eks. studier af sikkerhedsaspekter, og som har til formål at forebygge havarier og hændelser
- 14) "alvorlig flyvehændelse" (alvorlig hændelse): en hændelse, der rummer omstændig-heder, som viser tegn på, at der var stor sandsynlighed for et havari i forbindelse med

operationen af et luftfartøj i den hensigt at flyve (bilaget indeholder en liste med eksempler på alvorlige flyvehændelser)

- 15) "alvorlig kvæstelse": en kvæstelse, som en person har pådraget sig ved et havari, og som indebærer en af følgende omstændigheder:
- a) hospitalsindlæggelse i mere end 48 timer, hvis indlæggelse sker senest syv dage efter den dag, hvor personen blev kvæstet
 - b) knoglebrud (bortset fra ukomplicerede brud på fingre, tæer eller næse)
 - c) flænger, der forårsager alvorlige blødninger eller nerve-, muskel- eller seneskade
 - d) kvæstelse af et indre organ
 - e) anden- eller tredjegradsforbrændinger eller forbrændinger, der dækker mere end 5 % af kroppens overflade
 - f) bevislig udsættelse for smittefarlige stoffer eller skadelig stråling
- 16) "foretagende": enhver fysisk eller juridisk person, uanset om denne driver virksomhed med gevinst for øje, eller ethvert officielt organ, uanset om det har selvstændig status som juridisk person.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på sikkerhedsundersøgelser af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart:
- a) der er indtruffet på Fællesskabets område – i henhold til medlemsstaternes internationale forpligtelser
 - b) der involverer luftfartøjer, som er registreret i en medlemsstat, eller som opereres af et foretagende, der er etableret i en medlemsstat, når de er indtruffet uden for Fællesskabets område, og når sådanne undersøgelser ikke udføres af en anden stat
 - c) for hvilke en medlemsstat ifølge internationale sikkerhedsstandarder har ret til at udpege en akkrediteret repræsentant med henblik på deltagelse som registreringsstat, operatørens hjemstedsstat, konstruktionsstat, fabrikationsstat eller stat, som stiller oplysninger, anlæg eller eksperter til rådighed efter anmodning af den stat, der gennemfører undersøgelsen
 - d) for hvilke en medlemsstat, der har en særlig interesse på grund af dødsfald eller alvorlige kvæstelser blandt dennes borgere, opnår tilladelse til at udpege en ekspert af den stat, der udfører undersøgelsen.

Artikel 4

Undersøgelsespligt

1. Ethvert flyvehavari eller enhver alvorlig flyvehændelse inden for civil luftfart, hvori der er involveret andre luftfartøjer end dem, der er nævnt i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008¹², gøres til genstand for en sikkerhedsundersøgelse.
2. Omfanget af de i stk. 1 nævnte sikkerhedsundersøgelser og den procedure, som følges under udførelsen af sådanne sikkerhedsundersøgelser, fastlægges af sikkerhedsundersøgelsesorganet under hensyn til de erfaringer, det forventer at høste af disse undersøgelser med henblik på at forbedre sikkerheden.
3. I overensstemmelse med medlemsstaternes nationale lovgivning kan sikkerhedsundersøgelsesorganer beslutte at undersøge andre hændelser end dem, der er omhandlet i stk. 1, og flyvehavarier eller alvorlige flyvehændelser, hvori andre luftfartøjstyper er involveret, hvis organerne forventer at kunne drage sikkerhedsmæssige erfaringer af disse.
4. Sikkerhedsundersøgelser efter stk. 1 og 3 tager under ingen omstændigheder sigte på at placere skyld eller erstatningsansvar. De skal være adskilt fra og må ikke foregribe eventuelle retlige eller administrative procedurer med henblik på at placere skyld eller erstatningsansvar.

Artikel 5

Det civile sikkerhedsundersøgelsesorgan

1. Hver medlemsstat sikrer, at et stående civilt luftfartssikkerhedsundersøgelsesorgan (i det følgende benævnt "sikkerhedsundersøgelsesorganet") gennemfører eller fører kontrol med sikkerhedsundersøgelser uden ekstern indgriben.
2. Sikkerhedsundersøgelsesorganet fungerer uafhængigt – navnlig af luftfartsmyndigheder, der er ansvarlige for luftdygtighed, certificering, flyveoperationer, vedligeholdelse, udstedelse af licenser og certifikater, flyvekontrolltjeneste og lufthavnsdrift og generelt af enhver anden part, hvis interesser kunne komme i konflikt med sikkerhedsundersøgelsesorganets opgave eller påvirke dets objektivitet.
3. Sikkerhedsundersøgelsesorganet må ved udøvelsen af sine pligter hverken søge eller modtage instrukser fra andre, og det skal have uindskrænket myndighed over udførelsen af sikkerhedsundersøgelserne.
4. De aktiviteter, der er overdraget til sikkerhedsundersøgelsesorganet, kan udvides til også at omfatte indsamling og analyse af data vedrørende luftfartssikkerhed og især til forebyggelse af flyvehavarier, såfremt disse aktiviteter ikke påvirker dets

¹² EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

uafhængighed eller indebærer ansvar med hensyn til regulering, administration eller standarder.

5. Sikkerhedsundersøgelsesorganet skal være tilstrækkeligt udstyret til at kunne varetage sine opgaver i fuld uafhængighed, og det skal kunne råde over tilstrækkelige midler hertil. Følgende gør sig gældende:
 - a) lederen af sikkerhedsundersøgelsesorganet skal have erfaring og kompetence inden for civil luftfartssikkerhed og om muligt inden for sikkerhedsundersøgelser
 - b) undersøgelsesinspektører skal have en status, der giver den nødvendige garanti for deres uafhængighed
 - c) sikkerhedsundersøgelsesorganet skal som minimum råde over én person, der kan fungere som undersøgelsesleder i tilfælde af, at et større flyvehavari indtræffer
 - d) sikkerhedsundersøgelsesorganet tildeles et driftsbudget, som giver mulighed for at betale for tekniske undersøgelser og rejseudgifter
 - e) sikkerhedsundersøgelsesorganet skal enten i eget regi eller via ordninger som nævnt i artikel 6 som minimum råde over kvalificeret personale og passende faciliteter, herunder kontorer og hangarer til at opbevare og undersøge luftfartøjet, dets indhold og vragdele.

Artikel 6

Samarbejde mellem sikkerhedsundersøgelsesorganer

1. Et sikkerhedsundersøgelsesorgan fra én medlemsstat kan anmode andre medlemsstaters sikkerhedsundersøgelsesorganer om bistand. En sådan disponibel bistand ydes så vidt muligt vederlagsfrit.
2. Et sikkerhedsundersøgelsesorgan kan uddelegere udførelsen af en undersøgelse af et havari eller en hændelse til et andet sikkerhedsundersøgelsesorgan og lade dette organs efterforskning.
3. Ved anvendelsen af stk. 1 og 2 bistås sikkerhedsundersøgelsesorganerne af det i artikel 7 nævnte netværk.

Artikel 7

Det europæiske netværk af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesorganer

1. Der oprettes et europæisk netværk af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesorganer (i det følgende benævnt "netværket"). Netværket sammensættes af lederne af sikkerhedsundersøgelsesorganerne eller deres repræsentanter i hver af medlemsstaterne.

2. Netværket koordinerer og styrker samarbejdet og udvekslingen af oplysninger blandt medlemsstaternes sikkerhedsundersøgelsesorganer og letter deres samarbejde indbyrdes og med henholdsvis Kommissionen og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "EASA"), bl.a. ved at oprette en række centrale funktioner.
3. Netværket rådgiver de nationale institutioner og fællesskabsinstitutioner og kan udstede anbefalinger angående alle aspekter af udviklingen og gennemførelsen af politikker for og regulering af undersøgelser af havarier inden for civil luftfart.
4. Netværket udøver sit mandat på en gennemsigtig og uafhængig måde. Dets medlemmer må hverken søge eller modtage instrukser fra andre offentlige eller private enheder, som kunne berøre sikkerhedsundersøgelsens uafhængighed.
5. Netværket forelægger en årlig beretning om sine aktiviteter til Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen. Beretningen offentliggøres.

Artikel 8

Tilrettelæggelse af netværkets arbejde

1. Netværkets arbejde tilrettelægges efter dets forretningsorden. Netværket vælger en formand af sin midte for en periode på højst fem år. Formandens mandatperiode kan forlænges.
2. Kommissionen og EASA opfordres til at deltage i og kan være til stede på alle møder i netværket og dets ekspertarbejdsgrupper, medmindre netværkets formand ud fra kriterier i forretningsordenen beslutter, at en sådan deltagelse ville skabe en interessekonflikt med sikkerhedsundersøgelsesorganernes opgaver.
3. Netværket udgør et organ, der arbejder for virkeliggørelsen af et mål af generel europæisk interesse, jf. artikel 108, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002¹³, og det kommer i betragtning til et tilskud fra Fællesskabets budget.
4. Tilskud, der tildeles netværket efter stk. 3, ydes med forbehold af, at et årligt arbejdsprogram opstilles og offentliggøres.
5. Civile sikkerhedsundersøgelsesorganer fra europæiske tredjelande, der anvender principperne i denne forordning, har ret til at deltage i netværkets arbejde. Netværket kan også opfordre observatører fra andre tredjelandes sikkerhedsundersøgelsesorganer inden for civil luftfart og andre eksperter til at overvære dets møder.
6. Sikkerhedsundersøgelsesorganerne, der deltager i netværkets arbejde, udveksler eventuelle oplysninger i deres besiddelse i relation til anvendelsen af denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre sådanne oplysninger en passende fortrolighed i overensstemmelse med den gældende nationale lovgivning eller fællesskabslovgivning.

¹³ EFT L 248 af 16.9.2002, s. 1.

7. Uden at dette i øvrigt indskrænker EF-traktatens artikel 287, er medlemmer af gruppen, observatører og alle andre deltagere forpligtet til ikke at videregive oplysninger, som de har fået kendskab til gennem arbejdet i netværket eller på andre møder, som er tilrettelagt af netværket i henhold til dettes forretningsorden, hvis Kommissionen meddeler dem, at en udbedt udtalelse eller et behandlet spørgsmål er fortroligt. Kommissionen kan i disse tilfælde beslutte, at sådanne oplysninger kun videregives til netværkets medlemmer.
8. Bestemmelserne i denne forordning anvendes med forbehold af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001¹⁴.
9. Netværkets forretningsorden og arbejdsprogram vedtages efter den i artikel 24 nævnte procedure. Netværkets formand forelægger Kommissionen udkastet til forretningsorden og arbejdsprogrammet.

Artikel 9

EASA's deltagelse i sikkerhedsundersøgelser

1. Medlemsstaternes sikkerhedsundersøgelsesorganer opfordrer EASA til inden for sit kompetenceområde at være repræsenteret og deltage:
 - a) i alle sikkerhedsundersøgelser, som udføres på en medlemsstats område; det sikkerhedsundersøgelsesorgan, der er ansvarlig for undersøgelsen, frigiver sine disponible oplysninger til EASA i overensstemmelse med stk. 2
 - b) som ekspert i alle sikkerhedsundersøgelser, der udføres i et tredjeland, hvor en medlemsstats sikkerhedsundersøgelsesorgan er blevet opfordret til at udpege en akkrediteret repræsentant; den akkrediterede repræsentant frigiver sine disponible oplysninger til EASA i overensstemmelse med stk. 2.
2. EASA's rettigheder som omhandlet i stk. 1 omfatter en ret til at deltage i alle undersøgelsens aspekter under undersøgelseslederens kontrol og bl.a.:
 - a) aflægge besøg på havaristedet og undersøge luftfartøjet, dettes indhold og vragele
 - b) foreslå områder, som vidner skal udspørges om, jf. artikel 15, stk. 1, litra a), forudsat at vidnet indvilger i at få sine forklaringer frigivet
 - c) hurtigst muligt få fuld adgang til alt relevant bevismateriale og genparter af alle relevante dokumenter, herunder flight data recorder information, bortset fra de oplysninger, der er nævnt i artikel 15, stk. 1, litra b) og c)
 - d) deltage i udlæsning af flight recorders undtagen cockpit voice eller image recorders

¹⁴ EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

- e) deltage i undersøgelsesaktiviteter, som udføres andetsteds end der, hvor havariet fandt sted, f.eks. undersøgelser, tests, og simuleringer, tekniske redegørelser og statusmøder over undersøgelsens forløb, undtagen når disse vedrører fastlæggelse af årsagerne eller udformning af sikkerhedsanbefalinger
 - f) udtale sig om udkastet til endelig rapport om sikkerhedsundersøgelsen og efter anmodning få sin udtalelse vedlagt den endelige rapport.
3. EASA yder støtte til undersøgelser, som den er berettiget til at deltage i, ved at levere oplysninger, eksperter og udstyr efter anmodning af sikkerhedsundersøgelsesorganet med ansvar for den i stk. 1, litra a), omhandlede undersøgelse, eller af den akkrediterede repræsentant, der er omhandlet i stk. 1, litra b).

Artikel 10

Konstruktionsstatens deltagelse i sikkerhedsundersøgelser

Inden for rammerne af bilag 13 til konventionen om international civil luftfart udnævnes konstruktionsstatens akkrediterede repræsentanter af sikkerhedsundersøgelsesorganet i den medlemsstat, på hvis område certifikatindehaveren af luftfartøjets eller motorens typekonstruktion har hovedforretningssted.

Artikel 11

Forpligtelse til at indberette havarier og alvorlige hændelser

1. Enhver berørt person underretter straks det kompetente sikkerhedsundersøgelsesorgan, når der indtræffer et havari eller en alvorlig hændelse, som hører under denne forordnings anvendelsesområde.
2. Sikkerhedsundersøgelsesorganet underretter straks Kommissionen, EASA og de berørte medlemsstater om alle havarier og alvorlige hændelser, som det har fået indberetning om.

Artikel 12

Sikkerhedsundersøgelsesinspektørers status

1. Efter at være udnævnt af et sikkerhedsundersøgelsesorgan, og uden at dette berører en eventuel retlig efterforskning, får undersøgelseslederen ansvaret for at garantere en sikker håndtering af alt bevismateriale og en sikker forvaring af luftfartøjet samt dets indhold og vragdele. Han har myndighed til at overtage kontrollen med lokaliteten og træffe de nødvendige foranstaltninger for at opfylde kravene til sikkerhedsundersøgelsen.
2. Undersøgelsesinspektører, der udnævnes af sikkerhedsundersøgelsesorganet, har navnlig ret til:

- a) uindskrænket og uhindret adgang til stedet for havariet eller hændelsen og til luftfartøjet samt dets indhold eller vragele
 - b) øjeblikkelig indsamling af bevismateriale og kontrolleret fjernelse af vragele eller andre dele med henblik på undersøgelse og analyse
 - c) øjeblikkelig adgang til og kontrol over indholdet af flight recorders og enhver anden rekordering
 - d) øjeblikkelig adgang til resultaterne af undersøgelser af eller udtagelser af prøver af ofrenes lig
 - e) øjeblikkelig adgang til resultaterne af undersøgelser af eller udtagelser af prøver på de personer, der var involveret i luftfartøjets operation
 - f) indkalde og afhøre vidner og pålægge disse at afgive eller fremskaffe oplysninger eller bevismateriale af relevans for sikkerhedsundersøgelsen
 - g) uhindret adgang til alle relevante oplysninger, som opbevares af luftfartøjets ejer, operatør eller fabrikant samt de myndigheder, der er ansvarlige for civil luftfart, udøvelse af luftfartstjenester eller for driften af lufthavne.
3. Undersøgelseslederen lader sine eksperter og rådgivere samt de akkrediterede repræsentanter og deres eksperter og rådgivere få del i de rettigheder, der er nævnt i stk. 2, i det omfang dette er nødvendigt for at sætte dem i stand til at deltage effektivt i sikkerhedsundersøgelsen. Dette berører ikke de rettigheder, som er tildelt undersøgelsesinspektører og eksperter, der udpeges af myndigheden med ansvar for den retlige efterforskning.

Artikel 13

Koordinering af efterforskninger

1. Iværksættes en retlig efterforskning af havariet, tager undersøgelseslederen flight recorders og eventuelt bevismateriale i forvaring ved at anmode om, at en embedsmand fra retsmyndigheden ledsager flight recorders eller materialet til det sted, hvor udlæsning eller håndtering finder sted. Hvis en undersøgelse eller analyse af sådanne materialer kunne ændre, forandre eller ødelægge disse, kræves forudgående samtykke fra retsmyndighederne.
2. Får sikkerhedsundersøgelsesorganet i løbet af sikkerhedsundersøgelsen mistanke om, at en ulovlig handling var medvirkende til havariet eller hændelsen, informerer undersøgelseslederen straks retsmyndighederne herom, og på disses anmodning overdrages kontrollen med havaristedet til disse myndigheder. Medmindre andet fremgår af artikel 15 og 16, overdrages de relevante oplysninger, der indsamles i sikkerhedsundersøgelsen, efter anmodning også til disse myndigheder. Dette berører ikke sikkerhedsundersøgelsesorganets ret til at videreføre sikkerhedsundersøgelsen koordineret med de myndigheder, som fik overdraget kontrollen med stedet.

3. For at sikre en korrekt koordination af efterforskningen af årsagerne til havarier og hændelser samarbejder sikkerhedsundersøgelsesorganet med andre myndigheder bl.a. via forhåndsftaler med retsmyndigheder, civile luftfartsmyndigheder samt eftersøgnings- og redningstjenester, der må forventes at blive inddraget i undersøgelsen.

Artikel 14

Sikring af bevismateriale

1. I afventning af sikkerhedsundersøgelsesinspektørernes ankomst må ingen ændre ved havaristedets tilstand, udtage prøver fra stedet eller flytte eller tage prøver fra luftfartøjet samt dets indhold eller vrage, ej heller flytte eller fjerne luftfartøjet, medmindre et sådant tiltag er påkrævet af sikkerhedshensyn eller for at yde bistand til tilskadekomne personer.
2. Enhver berørt person tager alle nødvendige skridt til at bevare dokumenter, materiale og rekorder i forbindelse med begivenheden – navnlig for at forebygge, at rekorder af samtaler og alarmer slettes efter flyvningen.

Artikel 15

Beskyttelse af følsomme sikkerhedsoplysninger

1. Uden at dette berører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF¹⁵, stilles følgende optegnelser ikke til rådighed for eller anvendes til andre formål end sikkerhedsundersøgelse:
 - a) alle vidneforklaringer og andre erklæringer, redegørelser og notater, der er nedskrevet eller modtaget af sikkerhedsundersøgelsesorganet i løbet af sikkerhedsundersøgelsen, medmindre vidnet indvilger i at frigive sine erklæringer
 - b) optegnelser, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i sikkerhedsundersøgelsen
 - c) oplysninger, som er indsamlet af sikkerhedsundersøgelsesorganet og vedrører personer, der er involveret i et havari eller en hændelse af særlig følsom og privat karakter, herunder oplysninger vedrørende personernes helbredstilstand
 - d) materiale, der efterfølgende udarbejdes i løbet af undersøgelsen, f.eks. notater, udkast, udtalelser fra undersøgelsesinspektørerne og holdninger, som kommer til udtryk i analysen af oplysningerne, herunder oplysninger fra flight recorders
 - e) oplysninger og bevismateriale, der tilvejebringes af udenlandske undersøgelsesinspektører i overensstemmelse med bestemmelserne i de

¹⁵ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser, såfremt det udenlandske sikkerhedsundersøgelsesorgan anmoder herom

- f) udkast til de endelige rapporter.
2. Uden at dette berører direktiv 95/46/EF, stilles følgende optegnelser ikke til rådighed for eller anvendes til andre formål end sikkerhedsundersøgelse eller andre formål, som tilsigter at forbedre luftfartssikkerheden:
- a) al kommunikation mellem personer, som er involveret i operationen af luftfartøjet
 - b) rekorderinger og transskriptioner af optagelser fra flyvekontrollenheder
 - c) følgebrev til fremsendelse af sikkerhedsanbefalinger fra sikkerhedsundersøgelsesorganet til modtageren, hvis der anmodes herom af det sikkerhedsundersøgelsesorgan, som udsteder anbefalingen
 - d) indberetning af hændelser, som indgives i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF¹⁶.

Imidlertid kan en medlemsstats myndighed med kompetence for retsplejen træffe afgørelse om, at fordelene ved at videregive de i stk. 1 og 2 nævnte optegnelser for ethvert andet lovligt formål vejer tungere end de indenlandske og internationale konsekvenser, et sådant skridt kan afstedkomme for de aktuelle eller fremtidige undersøgelser og for forvaltningen af den civile luftfartssikkerhed.

3. EASA deltager i udvekslingen og analysen af oplysninger, der er omfattet af direktiv 2003/42/EF, og får online-adgang til alle oplysninger i det centrale register, som er oprettet i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007¹⁷. En sådan adgang omfatter også oplysninger, der direkte identificerer operatøren og det luftfartøj, som indberetningen af hændelsen vedrører. EASA sørger for, at sådanne oplysninger behandles fortroligt, og begrænser anvendelsen af disse til, hvad der er strengt nødvendigt for at løse sine sikkerhedsrelaterede forpligtelser.

Artikel 16

Anvendelse af rekorderinger

1. Medmindre alle berørte besætningsmedlemmer indvilger, må cockpit voice og image rekorderinger og transskriptioner heraf ikke stilles til rådighed for andre formål end sikkerhedsundersøgelser.
2. Flight data recorder rekorderinger må ikke stilles til rådighed eller anvendes til andre formål end sikkerhedsundersøgelser, medmindre de:
- a) alene anvendes til luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål eller

¹⁶ EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23.

¹⁷ EUT L 294 af 13.11.2007, s. 3.

- b) anonymiseres eller
- c) offentliggøres efter sikre procedurer.

Artikel 17

Offentliggørelse af oplysninger

Oplysningerne, jf. artikel 15 og 16, indgår kun i den endelige rapport over sikkerhedsundersøgelsen, hvis de har relevans for analysen af havariet eller hændelsen. Oplysninger eller dele af oplysningerne, som ikke er relevant for analysen, videregives ikke.

Artikel 18

Meddelelse af oplysninger

1. Sikkerhedsundersøgelsesorganets personale eller enhver anden ekspert eller rådgiver, som opfordres til at deltage eller bidrage til sikkerhedsundersøgelsen, har tavshedspligt i henhold til den relevante, gældende lovgivning.
2. Sikkerhedsundersøgelseorganers leder med ansvar for sikkerhedsundersøgelsen meddeler oplysninger af relevans for forebyggelsen af et havari eller en alvorlig hændelse til myndigheder med ansvar for den civile luftfartssikkerhed, personer med ansvar for konstruktion eller vedligeholdelse af luftfartøjer eller luftfartøjsudstyr og enkeltpersoner eller juridiske personer med ansvar for at operere luftfartøjer eller for personaleuddannelse.
3. Sikkerhedsundersøgelseorganets leder bemyndiges til at informere ofre og deres pårørende eller en gruppering af disse eller offentliggøre eventuelle oplysninger om de faktuelle observationer samt sikkerhedsundersøgelsens forløb og eventuelle foreløbige konklusioner og/eller anbefalinger, forudsat at dette ikke bringer målene for undersøgelsen i fare.

Artikel 19

Undersøgelsesrapport

1. For alle sikkerhedsundersøgelser skal der udarbejdes en rapport i en form, der er afpasset efter havariets eller hændelsens art og alvor. Af rapporten skal det fremgå, at sikkerhedsundersøgelsens eneste formål er at forebygge fremtidige flyvehavarier og flyvehændelser uden at fastslå skyld eller erstatningsansvar. Rapporten skal om nødvendigt indeholde sikkerhedsanbefalinger.
2. Rapporten skal sikre anonymitet for de personer, der er involveret i havariet eller hændelsen.
3. Inden rapporten offentliggøres, anmoder sikkerhedsundersøgelsesorganet om bemærkninger fra de berørte foretagender, som har tavshedspligt med hensyn til konsultationens indhold. I forbindelse med anmodningen om sådanne bemærkninger

følger undersøgelsesorganet de gældende internationale standarder og anbefalet praksis for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser.

4. Oplysninger i en rapport må ikke videregives eller tillades videregivet, førend sikkerhedsundersøgelsesorganet har offentliggjort den, medmindre lederen af det pågældende sikkerhedsundersøgelsesorgan giver sin skriftlige forhåndstilladelse.
5. Sikkerhedsundersøgelsesorganet skal offentliggøre den endelige rapport hurtigst muligt og om muligt ikke senere end tolv måneder efter datoen for havariet.
6. Hvis rapporten ikke kan frigives inden for tolv måneder, frigiver sikkerhedsundersøgelsesorganet en foreløbig rapport som minimum på hver årsdag for havariet med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle berørte sikkerhedsspørgsmål.
7. Sikkerhedsundersøgelsesorganet sender en genpart af rapporterne og sikkerhedsanbefalingerne snarest muligt til Kommissionen og EASA, medmindre de er offentligt tilgængelige i elektronisk form – i så fald behøver sikkerhedsundersøgelsesorganet blot at underrette dem herom.

Artikel 20

Sikkerhedsanbefalinger

1. I alle faser af undersøgelsen anbefaler sikkerhedsundersøgelsesorganet eventuelle forebyggende foranstaltninger, som efter organets mening må træffes straks, i en dateret fremsendelsesskrivelse til de berørte foretagender, herunder foretagender i andre medlemsstater eller tredjelande.
2. Et sikkerhedsundersøgelsesorgan kan også udstede sikkerhedsanbefalinger på grundlag af undersøgelser, analyse af en række undersøgelser eller alle andre aktiviteter, som er udført i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4.
3. Sikkerhedsanbefalinger skaber ikke i sig selv formodning om skyld eller ansvar i forbindelse med et havari eller en hændelse.

Artikel 21

Opfølgning på sikkerhedsanbefalinger og database til sikkerhedsanbefalinger

1. Modtageren af en sikkerhedsanbefaling bekræfter modtagelsen og informerer inden 90 dage fra modtagelsen af brevet fra det sikkerhedsundersøgelsesorgan, som udstedte fremsendelsesskrivelsen, om de foranstaltninger, modtageren påtænker at træffe, samt et tidsrum for at udføre dem, hvis dette er relevant.
2. Inden for 60 dage efter modtagelsen af svaret underretter sikkerhedsundersøgelsesorganet om, hvorvidt det anser svaret for tilfredsstillende, og dette begrundes.
3. Hvert sikkerhedsundersøgelsesorgan gennemfører procedurer for at registrere svarene på de udstedte sikkerhedsanbefalinger.

4. Enhver enhed, som modtager sikkerhedsanbefalinger, herunder myndigheder med ansvar for civil luftfartssikkerhed på medlemsstats- og fællesskabsniveau, gennemfører procedurer for at overvåge fremskridt med hensyn til de foranstaltninger, der træffes som reaktion på de modtagne sikkerhedsanbefalinger.
5. I det centrale register, der er oprettet ved forordning (EF) nr. 1321/2007, registrerer sikkerhedsundersøgelsesorganer alle sikkerhedsanbefalinger, som er udstedt i overensstemmelse med artikel 20, stk. 1 og 2, samt reaktionerne på disse. Sikkerhedsundersøgelsesorganer registrerer på lignende vis alle sikkerhedsanbefalinger, som de har modtaget fra tredjelande, i det centrale register.

Artikel 22

Passagerlisters disponibilitet

1. EF-luftfartsselskaber og luftfartsselskaber, der flyver fra en lufthavn beliggende i en medlemsstat, for hvilken traktaten finder anvendelse, gennemfører procedurer, som gør det muligt at stille en liste til rådighed over alle personer om bord på et luftfartøj senest en time efter en meddelelse om, at dette luftfartøj er havareret.
2. Listen stilles til rådighed for sikkerhedsundersøgelsesorganet med ansvar for undersøgelsen, den myndighed, som hver medlemsstat udpeger med henblik på at tage kontakt til passagerernes pårørende, og om nødvendigt til lægetjenester, der kan have behov for oplysningerne for at behandle ofre.
3. Listen må ikke gøres offentlig tilgængelig, førend alle passagerers pårørende er blevet underrettet af de relevante myndigheder. Medlemsstater kan beslutte at holde listen fortrolig.
4. Behandlingen af data på listen må ikke anfægte direktiv 95/46/EF.

Artikel 23

Bistand til ofre for flyvehavarier og deres pårørende

1. Medlemsstaterne sikrer, at der på nationalt niveau opstilles en plan for bistand til ofre for havarier inden for civil luftfart og deres pårørende.
2. En medlemsstat eller et tredjeland, der har særlig interesse i et havari, som er indtruffet på Fællesskabets område på grund af dødsfald eller alvorlige kvæstelser blandt dennes borgere, får ret til at udpege en ekspert, som gives ret til at:
 - a) aflægge besøg på havaristedet
 - b) få adgang til relevante faktuelle oplysninger, som sikkerhedsundersøgelsesorganet med ansvar for undersøgelsen har indvilget i at frigive til offentligheden, og til oplysninger om fremskridt med hensyn til undersøgelsen
 - c) modtage en genpart af den endelige rapport.

3. En ekspert, der er udnævnt i overensstemmelse med stk. 2, kan med forbehold af den gældende lovgivning bistå ved identifikationen af ofrene og på møder med de overlevende fra dennes stat.

Artikel 24

Udvalg

4. Kommissionen bistås af et udvalg.
5. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 25

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning. De fastsatte sanktioner skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning, og de skal gøre det muligt at sanktionere enhver person, som i modstrid med denne forordning:

- frigiver oplysninger, som beskyttes ifølge denne forordning
- blokerer for sikkerhedsundersøgelsesorganets foranstaltninger, bl.a. ved at hindre undersøgelsesinspektører i at udføre deres opgaver, ved at afvise at tilvejebringe nyttige rekorderinger, materiale, oplysninger og dokumenter eller ved at skjule, forandre eller ødelægge dem
- har viden om, at der er indtruffet et havari eller en hændelse, men ikke oplyser de relevante myndigheder herom.

Artikel 26

Ophævelser

Rådets direktiv 94/56/EF ophæves.

Artikel 27

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles,

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

LISTE MED EKSEMPLER PÅ ALVORLIGE FLYVEHÆNDELSER

De anførte hændelser er typiske eksempler på hændelser, som sandsynligvis er alvorlige hændelser. Listen er ikke udtømmende, og den tjener kun som vejledning ved definitionen af udtrykket "alvorlig flyvehændelse":

- En aktuel kollisionsrisiko, der kræver en afværgemanøvre for at undgå et sammenstød eller en farlig situation, eller hvor en afværgemanøvre ville have været på sin plads.
- Kontrolleret flyvning imod terræn, hvor kollision kun undgås med nød og næppe.
- Afbrudt start på en lukket eller optaget bane.
- Start fra en lukket eller optaget bane med en minimal afstand til en eller flere hindringer.
- Landing eller et forsøg på landing på en lukket eller optaget bane.
- Alvorlige svigt med hensyn til at nå op på den forventede ydeevne under start eller indledende stigning.
- Brand eller røgudvikling i passagerkabine, lastrum eller motorer, også selv om disse brande slukkes med brandslukningsudstyret.
- Hændelser, hvor flyvebesætningen har akut behov for at bruge iltmaske.
- Strukturel skade på luftfartøjet eller motorskade, herunder motorhavarier i turbinemotorer, der ikke er klassificeret som et flyvehavari.
- Flere forskellige funktionsfejl i et eller flere af luftfartøjets systemer, der har alvorlig indvirkning på operationen af luftfartøjet.
- Flyvebesætningsmedlemmers uarbejdsdygtighed under flyvningen.
- En brændstofbeholdning, som gør det påkrævet for piloten at melde, at der foreligger en nødsituation.
- Hændelser i forbindelse med start og landing. Hændelser som for lav indflyvning og kørsel ud over landingsbanens slutpunkt eller sider.
- Systemsvigt, vejrforhold, flyvning uden for det tilladte flyveområde, eller andre tildragelser, der vil kunne gøre det vanskeligt at bevare kontrollen over luftfartøjet.
- Svigt i mere end ét system inden for et flerstrengt system, der er obligatorisk for styring og navigering af luftfartøjer.

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

1. FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om undersøgelse og forebyggelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart

2. ABM-/ABB-RAMME

06: Energi og transport

06 02: Land-, sø- og lufttransport

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B..A-poster)):

06 02 03: Aktiviteter til støtte for den europæiske transportpolitik og passagerers rettigheder

3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkningers varighed:

Indledes i 2010; der er ikke fastsat en udløbsfrist

3.3. Budgetoplysninger

Budget-post	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgiftsområde i de finansielle overslag
06 02 03	Ikke-oblig.	Opdelte	NEJ	NEJ	NEJ	Nr. [1a]

4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

4.1. Finansielle ressourcer

4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og ff.	I alt
-------------	-------	--	------	-----	-----	-----	-----	------------------	-------

Driftsudgifter¹⁸

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1.	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Betalingsbevillinger (BB)		b	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Administrative udgifter inden for referencebeløbet¹⁹

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Betalingsbevillinger		b+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet²⁰

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5.	d							
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6.	e							

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a + c + d + e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
--	--	------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

¹⁸ Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

¹⁹ Udgifter henhørende under artikel xx 01 04 i afsnit xx.

²⁰ Udgifter henhørende under kapitel xx 01 undtagen artikel xx 01 04 og xx 01 05.

BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b + c + d + e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
---	--	------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Samfinansiering

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller med andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering med flere organer):

i mio. EUR (tre decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og ff.	I alt
Alle medlemsstater (i alt)	f	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c +d +e +f	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	7,2

4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- ☒ Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- ☐ Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- ☐ Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale²¹ (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

- ☒ Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- ☐ Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger:

i mio. EUR (1 decimal)

Budgetpost	Indtægter	Forud for foranstal tningen [År n-1]	Efter foranstaltningens iværksættelse					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²²

²¹ Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

²² Indsæt flere kolonner, hvis foranstaltningen varer længere end 6 år.

	a) Indtægter i absolutte tal						
	b) Ændringer i indtægterne	Δ					

4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

Årlige behov	År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og ff.
Personaleressourcer i alt						

5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Det europæiske netværk af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesorganer, som vil blive oprettet ved den foreslåede forordning, vil få ansvaret for at lette, koordinere og styrke det praktiske samarbejde mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstater, Kommissionen og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur om undersøgelse og forebyggelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart.

5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagens sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Med dette forslag følges op på anbefalingerne fra den ekspertgruppe, der rådgiver Kommissionen om en strategi til behandling af ulykker i transportsektoren, og den er i overensstemmelse med Fællesskabets transportpolitik som fastsat i Kommissionens meddelelse: "Hold Europa i bevægelse – Bæredygtig mobilitet på vores kontinent (Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken)".

Sammenlignet med de øvrige politiske valgmuligheder, der er analyseret i den konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag, har den foreslåede forordning den største merværdi set ud fra et fællesskabsperspektiv. Ud fra en proportionalitetsbetragtning er forordningen den bedste politiske valgmulighed, idet den under fuld overholdelse af sikkerhedsundersøgelsens uafhængighed i kraft af sin støtte til frivilligt samarbejde og uden at oprette nye strukturer på fællesskabsniveau vil gøre det muligt i betydelig grad at forbedre effektiviteten generelt i den nugældende lovramme for undersøgelse af havarier inden for civil luftfart i EU.

5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

Sigtet med dette forslag er at styrke Fællesskabets ramme for undersøgelse og forebyggelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart. Dette gøres ved at erstatte og ajourføre den nugældende lovgivning og ved at støtte det frivillige samarbejde mellem medlemsstaterne i den henseende.

Det sidstnævnte mål, der får den væsentligste budgetvirkning, vil indebære fællesskabsstøtte til netværket af medlemsstaternes nationale organer med ansvar for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart. Dette gennemføres ved hjælp af et årligt tilskud, som ydes til netværket, og som vil blive anvendt til at gennemføre en række aktiviteter, der aftales med Kommissionen i et årligt arbejdsprogram.

Netværkets aktiviteter, som modtager støtte i kraft af dette forslag, vil bl.a. indebære en koordinering af nationalt undersøgelsesinspektørers uddannelsesaktiviteter og udvikling af en ordning, hvormed undersøgelsesressourcerne deles blandt medlemsstaterne.

5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

- ☐ ***Central forvaltning***
 - ☐ direkte af Kommissionen
 - ☐ indirekte ved delegation til:
 - ☐ forvaltningsorganer
 - ☐ organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen
 - ☐ nationale offentlige organer eller public service-organer
- ☒ ***Fælles eller decentral forvaltning***
 - ☒ med medlemsstaterne
 - ☐ med tredjelande
- ☐ ***Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)***

Relevante bemærkninger:

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

6.1. Overvågningssystem

Det "europæiske netværk af civile sikkerhedsundersøgelsesorganer" forelægger Kommissionen en årlig beretning om gennemførelsen af det aftalte arbejdsprogram.

6.2. Evaluering

6.2.1. Forudgående evaluering

Den forudgående evaluering blev gennemført i forbindelse med konsekvensanalyserapporten.

6.2.2. Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)

6.2.3. Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed

Det "europæiske netværk af civile sikkerhedsundersøgelsesorganer" forelægger Kommissionen en årlig beretning om gennemførelsen af det aftalte arbejdsprogram.

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

I kontrakterne om tilskud til støtte til Det europæiske netværk af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesorganer fastsættes det udtrykkeligt, at Den Europæiske Revisionsret og OLAF om nødvendigt kan foretage kontrol på stedet hos modtagere af midlerne og de organer, der er ansvarlige for at fordele dem.

8. RESSOURCER

8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslagets mål

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output	Type output	Gen. snit. omkostn.	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 og ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL NR. 1 ²³ Støtte til medlemsstaternes nationale havariundersøgellesorganer inden for civil luftfart																
Aktion 1: Samfinansiering af et sekretariat til koordinering af aktiviteter for nationale havariundersøgellesorganer inden for civil luftfart																
- Output 1	Kontrakt om		1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6
SAMLEDE OMKOSTNINGER			1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6

²³ Som beskrevet i afsnit 5.3.

8.2. Administrative udgifter

8.2.1. Personaleressourcer – antal og type

Stillings typer		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte ²⁴ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personale, der finansieres ²⁵ over art. XX 01 02							
Andet personale ²⁶ , der finansieres over art. XX 01 04/05							
I ALT							

8.2.2. Opgavebeskrivelse

8.2.3. Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- ☐ Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- ☐ Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- ☐ Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- ☐ Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- ☐ Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

²⁴ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²⁵ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²⁶ Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4. Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)

i mio. EUR (tre decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
1 Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)							
Forvaltningsorganer ²⁷							
Anden teknisk og administrativ bistand							
- intern							
- ekstern							
Teknisk og administrativ bistand i alt							

8.2.5. Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (tre decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01)						
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjælpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)						
Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)						

²⁷ Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

Beregning – *tjenestemænd og midlertidigt ansatte*

Beregning – *personale, der finansieres over art. XX 01 02*

8.2.6. Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser							
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer							
XX 01 02 11 03 - Udvalg ²⁸							
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer							
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer							
2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)							
3 Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)							
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)							

²⁸ Angiv udvalgstype og den gruppe det tilhører.

Beregning – *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*