

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluffahrt

KOM(2009) 611 endg.; Ratsdok. 15469/09

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie am 10. November 2009 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union vom 12. März 1993 (BGBl. I S. 313), zuletzt geändert durch das Föderalismusreform-Begleitgesetz vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098).

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat die Vorlage am 29. Oktober 2009 dem Bundesrat zugeleitet.

Die Vorlage ist von der Kommission am 30. Oktober 2009 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 687/93 = AE-Nr. 932650 und
Drucksache 72/01 = AE-Nr. 010316

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND

Die unabhängige Untersuchung von Unfällen ist ein wesentliches Element in dem Bemühen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Nach Aufklärung der Unfallumstände werden Empfehlungen ausgesprochen, mit denen künftige Unfälle verhindert werden sollen.

Obschon die Zivilluftfahrt erst auf eine relativ kurze Geschichte zurückblicken kann, hat sich eine fest etablierte Tradition der Unfalluntersuchung herausgebildet. Die Verpflichtung zur Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt ist im Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) festgeschrieben, dem alle Mitgliedstaaten als Vertragspartei beigetreten sind. Einschlägige detaillierte internationale Richtlinien und Empfehlungen sind in Anhang 13 des Abkommens von Chicago und zugehörigen Auslegungsanleitungen festgelegt.

Weil die Europäische Gemeinschaft der Unfalluntersuchung eine hohe Bedeutung beimaß, hatte sie bereits 1980 die Richtlinie 80/1266/EWG über die Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Flugunfalluntersuchung¹ erlassen. Die Richtlinie von 1980 wurde später durch die Richtlinie 94/56/EG² ersetzt. Darüber hinaus wurde 2003 die Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt³ erlassen.

Nach der Richtlinie 94/56/EG haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass alle Unfälle und schweren Störungen in der Zivilluftfahrt durch eine unabhängige Stelle untersucht werden und der einzige Zweck der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle, nicht aber die Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage ist. Den Untersuchungsstellen wurden zusätzliche Befugnisse eingeräumt, die es ihnen ermöglichen, ihre Aufgaben effizienter wahrzunehmen, und es wurden die Grundprinzipien für die Veröffentlichung von Berichten und die Weitergabe von Sicherheitsempfehlungen festgelegt.

Die Richtlinie 2003/42/EG hat durch die Unterstützung von Meldesystemen für sicherheitsrelevante Ereignisse erheblich zur Förderung einer sicherheitsorientierten Kultur in der europäischen Zivilluftfahrt beigetragen. Das Luftfahrtpersonal ist jetzt verpflichtet, sicherheitsrelevante Ereignisse in der täglichen Arbeit zu melden, und es wurden Vorkehrungen für den Austausch und die Verbreitung der gemeldeten Informationen getroffen, so dass Lehren für die Sicherheit daraus gezogen werden können. Die Einrichtung freiwilliger Meldesysteme wird von der Richtlinie ebenfalls unterstützt und gefördert.

¹ Richtlinie 80/1266/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 über die künftige Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Flugunfalluntersuchung (ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 32).

² Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 14).

³ Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23).

2. ERFORDERLICHE ÄNDERUNGEN

Das derzeit bestehende Gemeinschaftssystem für die Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt und für die Meldung von Ereignissen funktioniert nicht mit optimaler Effizienz. Insbesondere der geltende Rechtsrahmen für die Unfalluntersuchung, die Richtlinie 94/56/EG, ist mittlerweile 15 Jahre alt und entspricht nicht mehr den Anforderungen der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten. Konkret:

- Bei der Untersuchungskapazität weisen die Mitgliedstaaten viel stärkere Unterschiede auf als 1994. Besonders seit den letzten Erweiterungen der EU 2004 und 2007 konzentriert sich die Untersuchungskapazität auf einige wenige Mitgliedstaaten.
- Die Luftfahrzeuge und ihre Systeme werden immer komplexer, weshalb die Flugunfalluntersuchung erheblich stärker diversifizierte Fachkenntnisse und Ressourcen erfordert als noch vor einem Jahrzehnt.
- Sowohl die geografische Ausdehnung (mit jetzt 27 Mitgliedstaaten) als auch die Komplexität des EU-Luftfahrtmarkts (Aufkommen von Betreibern mit mehreren Basen, zunehmende Auslagerung der Instandhaltung, Konstruktion und Herstellung in mehreren Ländern) haben im letzten Jahrzehnt erheblich zugenommen, was die Sicherheitsaufsicht vor neue Herausforderungen stellt.
- Aufgrund der zunehmenden Größe und Komplexität des Luftfahrtbinnenmarkts muss die Gemeinschaft auf dem Gebiet der Flugsicherheit auch eine größere Verantwortung übernehmen. Die institutionellen und rechtlichen EU-Rahmenbedingungen haben sich seit Erlass der Richtlinie 94/56/EG erheblich verändert. Sicherheitsstandards werden inzwischen fast ausschließlich auf EU-Ebene festgelegt und 2002 wurde die Europäische Agentur für Flugsicherheit, die im Namen der Mitgliedstaaten für die Zulassung von Luftfahrzeugen in der Gemeinschaft zuständig ist, eingerichtet⁴.
- Die EU und ihre Mitgliedstaaten haben umfangreiche praktische Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinie 94/56/EG gesammelt. Diese Lehren sollten genutzt werden, um das derzeitige Regulierungssystem effizienter zu machen.

3. DETAILLIERTE PROBLEMSTELLUNG

Vor der Vorlage dieses Vorschlags hat die Kommission eine detaillierte Analyse des derzeitigen Stands der Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt und der Meldung von Ereignissen in der EU vorgenommen, insbesondere durch die öffentliche Konsultation der beteiligten Kreise sowie der Behörden der Mitgliedstaaten. In allen Antworten wurde der Auffassung entweder vollständig oder teilweise zugestimmt, dass es derzeit Unzulänglichkeiten bei der Unfalluntersuchung und der Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt in Europa gibt. Gleichzeitig

⁴ Folgenabschätzung zur Änderung der Richtlinien 94/56/EG und 2003/42/EG (Rahmenvertrag für Vorabbewertungen und Folgenabschätzungen, TREN/A1/46-2005), Abschlussbericht, Rotterdam, 20. Juli 2007.

hieß es in der Mehrheit der Antworten jedoch, dass es noch zu früh für eine umfassende Revision der Richtlinie 2003/42/EG sei und der Schwerpunkt darauf liegen sollte, die Effizienz des Rechtsrahmens für die Unfalluntersuchung zu verbessern.

Darüber hinaus stützte sich die Kommission auf die Ergebnisse einer externen Studie zur Folgenabschätzung, die 2007 durchgeführt wurde und bei der die Ergebnisse der öffentlichen Konsultationen ebenso berücksichtigt wurden wie Input aus folgenden Quellen:

- (1) ein detaillierter Fragebogen, der von einem externen Berater direkt an eine große Zahl von Beteiligten verteilt wurde;
- (2) eine Reihe von Gesprächen, die von einem externen Berater mit einer begrenzten Zahl von Beteiligten als repräsentativer Stichprobe geführt wurden.

Auf dieser Grundlage hat die Kommission eine eigene Folgenabschätzung vorgenommen, bei der die folgenden besonderen Problembereiche ermittelt wurden:

- (1) fehlende einheitliche Untersuchungskapazität in der EU;
- (2) Spannungen zwischen Sicherheitsuntersuchungen und anderen Verfahren;
- (3) unklare Rolle der Gemeinschaft bei Sicherheitsuntersuchungen;
- (4) Schwächen bei der Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen;
- (5) fehlende gemeinsame Standards für die Handhabung von Passagierlisten und die Unterstützung von Flugunfallopfern und deren Angehörigen.

4. MÖGLICHE HANDLUNGSOPTIONEN

Die Kommission hat eine Reihe möglicher Handlungsoptionen zur Behebung der derzeitigen Unzulänglichkeiten geprüft:

- (1) Förderung der freiwilligen Zusammenarbeit;
- (2) europäisches Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt;
- (3) europäisches Gremium für die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

Alle diese Optionen wurden untereinander und gegenüber der Beibehaltung des Status quo als Benchmark unter Sicherheitsaspekten, nach wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten sowie im Hinblick auf sonstige Auswirkungen geprüft. Die Prüfung hat eindeutig gezeigt, dass die Unterstützung der freiwilligen Zusammenarbeit in Verbindung mit einer Reihe wichtiger Grundsätze, die gemäß der Option „europäisches Netz von Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt“ in einem rechtlich verbindlichen Rahmen festgelegt werden, die Erreichung der gemeinschaftlichen Ziele auf kosteneffizienteste Weise

ermöglichen würde, ohne über das unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit strikt Erforderliche hinauszugehen.

5. INHALT DES VERORDNUNGSVORSCHLAGS

5.1. *Förderung der freiwilligen Zusammenarbeit*

Im vorgelegten Vorschlag wird die Förderung der freiwilligen Zusammenarbeit geregelt, deren Ziele in einem rechtsverbindlichen Rahmen festgelegt werden. Dabei wird auf den bereits in den Mitgliedstaaten verfügbaren Ressourcen und den Erfahrungen der bestehenden informellen Zusammenarbeit der nationalen Untersuchungsstellen für die Sicherheit aufgebaut. Nach der vorgeschlagenen Verordnung wird diese informelle Zusammenarbeit in ein europäisches Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (das „Netz“) überführt.

Das Netz wird zu einer größeren Einheitlichkeit sowie zu einer besseren Umsetzung und Durchsetzung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften im Bereich der Unfalluntersuchung in der Zivilluftfahrt beitragen. Es wird auch die Untersuchungskapazität der EU und die unfallverhütende Funktion der Unfalluntersuchung stärken, indem es eine besser strukturierte Zusammenarbeit zwischen den nationalen Untersuchungsstellen, der Kommission und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit fördert, dabei aber einen vollkommen unabhängigen Status beibehält.

Um die Schaffung einer neuen Gemeinschaftsinstitution zu vermeiden, wird das Netz keine Rechtspersönlichkeit haben und sein Mandat, das im Verordnungsvorschlag eindeutig angegeben ist, wird sich auf beratende und koordinierende Aufgaben beschränken. Das Netz wird eine Einrichtung darstellen, die ein Ziel von allgemeinem europäischen Interesse im Sinne von Artikel 108 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 vom 25. Juni 2002 (Haushaltsordnung)⁵ verfolgt, was es der Gemeinschaft ermöglicht, ihre Aktivitäten auf der Grundlage eines jährlich vereinbarten Arbeitsprogramms mit einem jährlichen Finanzausschuss zu unterstützen.

5.2. *Untermauerung durch rechtsverbindliche Verpflichtungen*

Hauptnachteil einer Option, die nur eine freiwillige Zusammenarbeit umfasst, ist die fehlende rechtliche Verpflichtung, im Rahmen eines eindeutig definierten Mandats tätig zu werden. Es kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass im Rahmen einer freiwilligen Zusammenarbeit die Probleme angemessen gelöst werden können, bei denen Rechtssicherheit erforderlich ist. Dies ist der Fall beim Schutz sensibler Sicherheitsinformationen, bei der Festlegung der jeweiligen Rechte und Pflichten der nationalen Sicherheitsuntersuchungsstellen und der EASA bei Sicherheitsuntersuchungen sowie bei der Festlegung einheitlicher Anforderungen an die Verarbeitung von Sicherheitsempfehlungen.

Um solche Nachteile zu vermeiden, die bei der Behebung der Unzulänglichkeiten des derzeitigen Rechtsrahmens im Mittelpunkt stehen, ergänzt die vorgeschlagene

⁵ ABl. L 248 vom 16.9.2002, S. 1.

Verordnung die freiwillige Zusammenarbeit durch eine Reihe rechtsverbindlicher Pflichten, durch die

- die wesentlichen Bestimmungen der vorhergehenden Richtlinie 94/56/EG aktualisiert und modernisiert werden,
- die Effizienz der Sicherheitsuntersuchungen gestärkt wird, indem die internationalen Richtlinien und Empfehlungen, die sich auf den Schutz von Beweismitteln und sensitiven Sicherheitsinformationen nach Anhang 13 des Abkommens von Chicago beziehen, in Gemeinschaftsrecht umgesetzt werden,
- gemeinsame Anforderungen hinsichtlich der Organisation nationaler Stellen für die Sicherheitsuntersuchung festgelegt werden und der unabhängige Status von Sicherheitsuntersuchungen gestärkt wird,
- die verschiedenen Untersuchungen zu den Ursachen von Unfällen und Störungen besser koordiniert werden, insbesondere dadurch, dass die nationalen Stellen für die Sicherheitsuntersuchung den Auftrag erhalten, im Voraus geeignete Regelungen mit anderen Stellen (Staatsanwaltschaften, Such- und Rettungsdienste) zu treffen, die voraussichtlich an Unfalluntersuchungen beteiligt sind,
- die jeweiligen Rechte und Pflichten der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und der nationalen Stellen für die Sicherheitsuntersuchung geklärt werden, ohne die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungen zu beeinträchtigen, wobei Anhang 13 des Abkommens von Chicago als Referenz herangezogen wird,
- die Kriterien festgelegt werden, auf deren Grundlage die Sicherheitsuntersuchungsstellen akkreditierte Vertreter für den „Entwurfsstaat“ ernennen,
- gemeinsame Anforderungen an Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft hinsichtlich der Passagierlisten und des Schutzes der darin enthaltenen Daten festgelegt werden,
- die Rechte der Opfer von Flugunfällen und ihrer Angehörigen gestärkt werden,
- die Anonymität der an Unfällen Beteiligten besser geschützt wird,
- die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen gestärkt wird durch
 - Schaffung einer zentralen Datenbank von Sicherheitsempfehlungen,
 - die rechtsverbindliche Anforderung, dass jede Stelle in der EU, die Sicherheitsempfehlungen herausgibt oder erhält, über ein Verfahren zur Erfassung der Reaktionen auf die herausgegebene Sicherheitsempfehlung und zur Überwachung der Fortschritte von Maßnahmen in Reaktion auf eine Sicherheitsempfehlung verfügt.

6. SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

Obschon die Schaffung einer europäischen Agentur für die Unfalluntersuchung in der Zivilluftfahrt angesichts der Integration des EU-Luftverkehrsbinnenmarkts längerfristig nicht ausgeschlossen werden sollte, wäre dies zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht. Daher wird in diesem Vorschlag die geltende Aufteilung der Verantwortlichkeiten bei der Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt nicht geändert, sie verbleiben weiterhin bei den zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten.

Verglichen mit anderen Handlungsoptionen, die in der diesem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung analysiert werden, bietet die vorgeschlagene Verordnung aus Sicht der Gemeinschaft den größten zusätzlichen Nutzen. Dabei handelt es sich auch um die Handlungsoption, die dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit am weitesten entspricht, da sie das Prinzip der Unabhängigkeit von Sicherheitsuntersuchungen unangetastet lässt und gleichzeitig durch die Unterstützung der freiwilligen Zusammenarbeit und ohne Schaffung neuer Strukturen auf Gemeinschaftsebene eine wesentliche Steigerung der Gesamteffizienz des derzeitigen Rechtsrahmens für die Untersuchung und Verhütung von Unfällen in der Zivilluftfahrt in der EU ermöglicht.

2009/0170 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁶,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁷,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁸,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁹,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der europäischen Zivilluftfahrt sollte ein hoher allgemeiner Sicherheitsstandard gewährleistet werden und es sollten alle Anstrengungen zur Verringerung der Zahl von Unfällen und Störungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass die Verbraucher Vertrauen in den Luftverkehr haben.
- (2) Die zügige Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen bei Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt erhöht die Luftverkehrssicherheit und trägt dazu bei, solche Unfälle und Störungen zu verhüten.
- (3) Einziges Ziel von Sicherheitsuntersuchungen sollte die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen sein, ohne Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage.
- (4) Die Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt¹⁰ muss ersetzt werden, um die Effizienz der zur Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt bestehenden Systeme, zu deren Schaffung in der Gemeinschaft sie beigetragen hat, zu verbessern.

⁶ ABl. C ... vom ..., S.

⁷ ABl. C ... vom ..., S.

⁸ ABl. C ... vom ..., S.

⁹ ABl. C ... vom ..., S.

¹⁰ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 14.

- (5) Den Veränderungen des institutionellen und rechtlichen Rahmens für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Gemeinschaft, die sich seit der Annahme der Richtlinie 94/56/EG ergeben haben, insbesondere der Errichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, sollte Rechnung getragen werden.
- (6) Dem am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, das die Durchführung der für den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen erforderlichen Maßnahmen vorsieht, sollte Rechnung getragen werden. Insbesondere sollte dem Anhang 13 dieses Abkommens sowie seinen späteren Änderungen Rechnung getragen werden, der internationale Richtlinien und Empfehlungen für die Untersuchung von Flugunfällen und Störungen festlegt.
- (7) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit nimmt im Auftrag der Mitgliedstaaten die Funktionen und Aufgaben des Entwurfs-, Herstellungs- und Registrierungsstaats, insoweit sich diese auf die Genehmigung der Konstruktion beziehen, gemäß dem Abkommen von Chicago und dessen Anhängen wahr, und sollte daher bei einer Sicherheitsuntersuchung vertreten sein, um zu deren Effizienz beizutragen und die Sicherheit der Konstruktion von Luftfahrzeugen zu gewährleisten, ohne die Unabhängigkeit der Untersuchung zu beeinträchtigen.
- (8) Angesichts ihrer zunehmenden Verantwortung für die Sicherheit sollte sich die Europäische Agentur für Flugsicherheit auch am Datenaustausch im Rahmen der Systeme zur Meldung von Störungen beteiligen; diese Daten sollten angemessen vor unautorisierter Verwendung oder Offenlegung geschützt werden.
- (9) Der Umfang von Sicherheitsuntersuchungen sollte davon abhängen, welche Erkenntnisse sich daraus für die Verbesserung der Flugsicherheit gewinnen lassen, und insbesondere berücksichtigen, dass die Ressourcen für Untersuchungen in der Gemeinschaft kosteneffizient genutzt werden müssen.
- (10) Die Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen sollte durch eine unabhängige Stelle für Sicherheitsuntersuchungen oder unter deren Aufsicht durchgeführt werden, um mögliche Interessenkonflikte und eine mögliche externe Beeinflussung der Ermittlung der Ursachen der untersuchten Vorkommnisse zu vermeiden.
- (11) Die Kapazität der Sicherheitsuntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten sollte gestärkt werden und die Zusammenarbeit zwischen ihnen ist notwendig, um die Effizienz der Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt in der Gemeinschaft zu steigern.
- (12) Die koordinierende Rolle der Sicherheitsuntersuchungsstellen sollte in einem europäischen Rahmen anerkannt werden, indem der bereits bestehenden Zusammenarbeit zwischen ihnen und den in den Mitgliedstaaten verfügbaren Untersuchungsressourcen, die auf die kosteneffizienteste Weise genutzt werden sollten, Rechnung getragen wird; dies könnte am besten durch Schaffung eines europäischen Netzes der Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (das „Netz“) erreicht werden.
- (13) Das Netz sollte seine Koordinierungstätigkeiten auf transparente und unabhängige Weise durchführen und aktiv von der Gemeinschaft unterstützt werden.

- (14) Die Ziele dieser Verordnung können auf effiziente Weise durch die Zusammenarbeit mit europäischen Drittländern erreicht werden, denen es erlaubt werden sollte, sich an den Arbeiten des Netzes zu beteiligen.
- (15) Die Mitgliedstaaten sollten unter Beachtung der geltenden Rechtsvorschriften über die Befugnisse der für die justizielle Untersuchung zuständigen Behörden und gegebenenfalls in enger Zusammenarbeit mit diesen dafür Sorge tragen, dass die für Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt verantwortlichen Stellen ihren Aufgaben unter bestmöglichen Bedingungen nachkommen können; auch sollten die Ziele einer justiziellen Untersuchung nicht beeinträchtigt werden.
- (16) Eine effiziente Sicherheitsuntersuchung ist nur möglich, wenn wichtige Beweismittel ordnungsgemäß gesichert werden.
- (17) Das Sicherheitssystem in der Zivilluftfahrt beruht auf Rückmeldungen und Lehren, die aus Unfällen und Störungen gezogen werden, bei denen die Vertraulichkeit strikt zu wahren ist, um die künftige Verfügbarkeit wertvoller Informationsquellen zu gewährleisten; in diesem Zusammenhang sollten sensible Sicherheitsinformationen nicht für andere Zwecke als die Verhütung von Unfällen und Störungen verwendet werden, sofern kein vorrangiges öffentliches Interesse an ihrer Offenlegung besteht.
- (18) Im Hinblick auf die Unfallverhütung ist es wichtig, dass die Ergebnisse der Untersuchung von Unfällen und Störungen möglichst rasch veröffentlicht werden.
- (19) Die Sicherheitsempfehlungen, die aus der Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung abgeleitet werden, sollten stets ordnungsgemäß berücksichtigt und erforderlichenfalls durch Folgemaßnahmen umgesetzt werden, um eine angemessene Verhütung von Unfällen in der Zivilluftfahrt zu gewährleisten. Der Gemeinschaftsdimension von Sicherheitsempfehlungen sollte angesichts der Tatsache, dass die Flugsicherheit zunehmend auf europäischer Ebene geregelt wird, ebenfalls Rechnung getragen werden.
- (20) Die Erfahrung hat gezeigt, dass stimmige Listen der Personen an Bord eines Luftfahrzeugs manchmal nur schwer in kurzer Zeit beschafft werden können und dass die Daten auf solchen Listen vor unautorisierter Verwendung oder Offenlegung geschützt werden sollten.
- (21) Die Rechte der Opfer von Flugunfällen und ihrer Angehörigen sollten angemessen geschützt werden.
- (22) Die Verarbeitung personenbezogener Daten in Anwendung dieser Verordnung sollte gemäß der Richtlinie 95/46/EG erfolgen.
- (23) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung gemeinsamer Vorschriften im Bereich der Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher in Anbetracht der europaweiten Geltung dieser Verordnung besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben

Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (24) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹¹ beschlossen werden. Die Kommission sollte insbesondere befugt werden, über die Geschäftsordnung und das Arbeitsprogramm des gemäß dieser Verordnung errichteten Netzes zu entscheiden.
- (25) Die Richtlinie 94/56/EG sollte daher aufgehoben werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Ziel dieser Verordnung ist die Verbesserung der Flugsicherheit, indem ein hohes Effizienz- und Qualitätsniveau europäischer Sicherheitsuntersuchungen in der Zivilluftfahrt gewährleistet wird, deren ausschließlicher Zweck die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ohne Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage ist.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

- (1) „Unfall“ ist ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs mit Flugabsicht, das sich im Fall eines bemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, oder im Fall eines unbemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug für Bewegungen zum Zweck des Flugs bereit ist, und dem Zeitpunkt, zu dem es bei Beendigung des Flugs zur Ruhe kommt und das primäre Antriebssystem abgeschaltet wird, ereignet, bei dem
- (a) eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist durch
- Anwesenheit an Bord des Luftfahrzeugs oder
 - unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, einschließlich Teilen, die sich vom Luftfahrzeug gelöst haben, oder
 - unmittelbare Einwirkung des Turbinenstrahls des Luftfahrzeugs,
- es sei denn, dass die Verletzungen eine natürliche Ursache haben, dem Geschädigten durch sich selbst oder von einer anderen Person zugefügt worden sind oder es sich

¹¹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und den Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räume verborgen haben, oder

- (b) das Luftfahrzeug einen Schaden oder ein Strukturversagen erlitten hat und dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften des Luftfahrzeugs beeinträchtigt sind und die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils erfordern würde,

es sei denn, dass nach einem Triebwerkschaden oder Triebwerksausfall die Beschädigung des Luftfahrzeugs begrenzt ist auf ein einzelnes Triebwerk, seine Verkleidung oder sein Zubehör, oder dass die Beschädigung des Luftfahrzeugs begrenzt ist auf Propeller, Flügelspitzen, Funkantennen, Sonden, Leitbleche, Bereifung, Bremsen, Räder, oberflächliche Schäden des Fahrwerks, Beplankung, Panels, Fahrwerksklappen, Schäden der Windschutzscheiben, kleine Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut, geringfügige Hagel- oder Vogelschlagschäden (einschließlich Löcher im Radom), oder

- (c) das Luftfahrzeug vermisst wird oder völlig unzugänglich ist;

- (2) „akkreditierter Vertreter“ ist eine Person, die auf der Grundlage ihrer Qualifikation von einem Staat zum Zweck der Teilnahme an einer von einem anderen Staat durchgeführten Untersuchung benannt wird; der benannte akkreditierte Vertreter hat in der Regel einer Sicherheitsuntersuchungsstelle anzugehören;
- (3) „Berater“ ist eine Person, die auf der Grundlage ihrer Qualifikation von einem Staat zum Zweck der Unterstützung seines akkreditierten Vertreters bei einer Untersuchung benannt wird;
- (4) „Ursachen“ sind Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben; die Ermittlung der Ursachen impliziert nicht die Feststellung einer Schuld oder einer administrativen, zivilrechtlichen oder strafrechtlichen Haftung;
- (5) „Unfall und Störung in der Zivilluftfahrt“ ist ein Unfall oder eine Störung, der/die ein Luftfahrzeug betrifft, das nicht im Dienst der Streitkräfte, des Zolls, der Polizei oder ähnlicher Dienste steht;
- (6) „tödliche Verletzung“ ist eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall deren Tod zur Folge hat;
- (7) „Flugschreiber“ ist jede Art von Aufzeichnungsgerät, das im Luftfahrzeug eingebaut ist, um die Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen zu erleichtern;
- (8) „Störung“ ist ein Ereignis außer einem Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;
- (9) „Untersuchungsleiter“ ist eine Person, der aufgrund ihrer Qualifikation die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Sicherheitsuntersuchung übertragen wird;

- (10) „Betreiber“ ist eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt oder zu betreiben plant;
- (11) „beteiligte Person“ ist der Eigentümer, ein Mitglied der Besatzung oder der Betreiber des Luftfahrzeugs, das von einem Unfall oder einer Störung betroffen ist, oder eine Person, die an der Erbringung der Flugverkehrskontrolle, der Fluginformation oder von Flughafendiensten beteiligt ist und Kenntnis vom Eintreten des Unfalls oder der Störung hat;
- (12) „Sicherheitsuntersuchung“ ist ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und/oder mitauslösenden Faktoren und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
- (13) „Sicherheitsempfehlung“ ist ein Vorschlag zur Verhütung von Unfällen und Störungen, den eine Sicherheitsuntersuchungsstelle auf der Grundlage von Informationen macht, die sich während einer Sicherheitsuntersuchung ergeben haben oder aus anderen Quellen, wie Sicherheitsstudien, stammen, mit dem Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen;
- (14) „schwere Störung“ ist eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs mit Flugabsicht eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit verbunden war (eine Liste von Beispielen für schwere Störungen ist im Anhang enthalten);
- (15) „schwere Verletzung“ ist eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und auf die eines der folgenden Kriterien zutrifft:
 - (a) Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung;
 - (b) Knochenbruch (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase);
 - (c) Risswunden, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen verursachen;
 - (d) Schäden an inneren Organen;
 - (e) Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5 % der Körperoberfläche;
 - (f) nachgewiesene Exposition gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung;
- (16) „Unternehmen“ ist jede natürliche oder juristische Person mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht sowie jede amtliche Einrichtung, unabhängig davon, ob diese eine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder nicht.

Artikel 3

Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt,
 - (a) die sich im Gebiet der Gemeinschaft ereignet haben, im Einklang mit den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten;
 - (b) die Luftfahrzeuge betreffen, die in das Luftfahrzeugregister eines Mitgliedstaats eingetragen sind oder von einem in einem Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen betrieben werden, und sich außerhalb des Gebiets der Gemeinschaft ereignet haben, sofern diese Untersuchungen nicht von einem anderen Staat durchgeführt werden;
 - (c) bei denen ein Mitgliedstaat im Einklang mit internationalen Sicherheitsstandards berechtigt ist, als Eintragungs-, Betreiber-, Entwurfs- oder Herstellungsstaat oder als Staat, der auf Ersuchen des die Untersuchung durchführenden Staats Informationen, Einrichtungen oder Sachverständige bereitstellt, einen akkreditierten Vertreter zur Teilnahme zu benennen;
 - (d) bei denen ein Mitgliedstaat, der angesichts der Tötung oder schweren Verletzung seiner Staatsangehörigen ein besonderes Interesse geltend machen kann, von dem die Untersuchung durchführenden Staat die Erlaubnis erhält, einen Sachverständigen zu benennen.

Artikel 4

Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung

1. Jeder Unfall und jede schwere Störung in der Zivilluftfahrt, an der Luftfahrzeuge außer den in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² angegebenen Luftfahrzeugen beteiligt sind, ist zum Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung zu machen.
2. Der Umfang der Sicherheitsuntersuchungen nach Absatz 1 und das anzuwendende Verfahren werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle nach Maßgabe der Erkenntnisse, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus den Untersuchungen gewinnen will, festgelegt.
3. Den Sicherheitsuntersuchungsstellen ist es freigestellt, im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten andere als die in Absatz 1 genannten Störungen sowie Unfälle und schwere Störungen unter Beteiligung anderer Typen von Luftfahrzeugen zu untersuchen, wenn sie daraus Lehren für die Sicherheit erwarten.

¹² ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

4. Die Sicherheitsuntersuchungen nach Absatz 1 und Absatz 3 dürfen auf keinen Fall darauf abzielen, die Schuld- oder Haftungsfrage zu klären. Sie sind getrennt und ohne Präjudizierung von Justiz- oder Verwaltungsverfahren zur Feststellung des Verschuldens oder der Haftung durchzuführen.

Artikel 5

Untersuchungsstelle für die Sicherheit der Zivilluftfahrt

1. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass Sicherheitsuntersuchungen von einer ständigen Untersuchungsstelle für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (nachstehend „Sicherheitsuntersuchungsstelle“) oder unter ihrer Aufsicht ohne Einflussnahme von außen durchgeführt werden.
2. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle muss funktionell insbesondere von jenen Luftfahrtbehörden, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung, den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Erteilung von Erlaubnissen an Luftfahrtpersonal, die Flugverkehrskontrolle und den Flughafenbetrieb zuständig sind, sowie allgemein von allen Parteien, deren Interessen mit der Aufgabe der Sicherheitsuntersuchungsstelle kollidieren oder ihre Objektivität beeinflussen könnten, unabhängig sein.
3. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle holt bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben von keiner Stelle Anweisungen ein, noch nimmt sie solche entgegen, und sie verfügt über uneingeschränkte Autorität bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen.
4. Die der Sicherheitsuntersuchungsstelle übertragenen Tätigkeiten können auch die Sammlung und Analyse von Daten zur Flugverkehrssicherheit beinhalten, insbesondere im Hinblick auf die Unfallverhütung, sofern diese Tätigkeiten die Unabhängigkeit der Stelle nicht beeinträchtigen oder Zuständigkeiten in Regulierungs-, Verwaltungs- oder Normungsfragen mit sich bringen.
5. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle wird so ausgestattet, dass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen kann; sie muss hierfür über ausreichende Mittel verfügen. Insbesondere gilt:
 - (a) Der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle muss über Erfahrung und Kompetenz im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt und möglichst im Bereich der Sicherheitsuntersuchung verfügen;
 - (b) die Untersuchungsbeauftragten erhalten den für die Gewährleistung ihrer Unabhängigkeit erforderlichen Status;
 - (c) die Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügt über mindestens einen Untersuchungsbeauftragten, der bei einem größeren Flugunfall die Funktion des Untersuchungsleiters ausüben kann;
 - (d) die Sicherheitsuntersuchungsstelle erhält einen Funktionshaushalt, aus dem technische Prüfungen und Reisekosten bezahlt werden können;
 - (e) die Sicherheitsuntersuchungsstelle muss entweder unmittelbar oder im Wege der in Artikel 6 genannten Vorkehrungen über qualifiziertes

Personal und angemessene Einrichtungen verfügen, einschließlich Büros und Hallen zur Lagerung und Untersuchung des Luftfahrzeugs, seiner Ladung und von Wrackteilen.

Artikel 6

Zusammenarbeit der Sicherheitsuntersuchungsstellen

1. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle eines Mitgliedstaats kann Sicherheitsuntersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten um Unterstützung ersuchen. Diese Unterstützung ist, soweit möglich, kostenlos zu gewähren.
2. Eine Sicherheitsuntersuchungsstelle kann die Durchführung der Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung einer anderen Sicherheitsuntersuchungsstelle übertragen und erleichtert Untersuchungsmaßnahmen dieser Stelle.
3. Zur Anwendung der Absätze 1 und 2 werden die Sicherheitsuntersuchungsstellen durch das in Artikel 7 genannte Netz unterstützt.

Artikel 7

Europäisches Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt

1. Hiermit wird ein europäisches Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt errichtet (nachstehend „das Netz“). Das Netz setzt sich aus den Leitern der Sicherheitsuntersuchungsstellen aller Mitgliedstaaten oder deren Vertretern zusammen.
2. Das Netz koordiniert und stärkt die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Sicherheitsuntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten und erleichtert die Zusammenarbeit zwischen ihnen, der Kommission und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „EASA“), unter anderem durch Einrichtung einer Reihe zentraler Funktionen.
3. Das Netz berät die nationalen und gemeinschaftlichen Institutionen und kann Empfehlungen zu allen Aspekten im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung der Politik und Regelung für die Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt abgeben.
4. Das Netz nimmt sein Mandat in transparenter und unabhängiger Weise wahr. Seine Mitglieder holen Anweisungen von öffentlichen oder privaten Stellen, die die Unabhängigkeit von Sicherheitsuntersuchungen beeinträchtigen könnten, weder ein, noch nehmen sie solche entgegen.
5. Das Netz legt dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission einen jährlichen Bericht über seine Tätigkeiten vor. Der Bericht wird veröffentlicht.

Artikel 8

Organisation der Arbeiten des Netzes

1. Die Arbeiten des Netzes werden gemäß seiner Geschäftsordnung organisiert. Das Netz wählt unter seinen Mitgliedern einen Vorsitzenden für einen Zeitraum von längstens fünf Jahren. Die Amtszeit des Vorsitzenden kann verlängert werden.
2. Die Kommission und die EASA werden zu allen Sitzungen des Netzes und seiner Sachverständigenarbeitsgruppen eingeladen und können sich dort vertreten lassen, sofern nicht der Vorsitzende des Netzes auf der Grundlage der in der Geschäftsordnung festgelegten Kriterien entscheidet, dass die Teilnahme einen Interessenkonflikt hinsichtlich der Aufgaben der Sicherheitsuntersuchungsstellen bewirken würde.
3. Das Netz ist eine Einrichtung, die ein Ziel von allgemeinem europäischen Interesse im Sinne von Artikel 108 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002¹³ verfolgt, und ist zum Erhalt einer Unterstützung in Form eines Finanzausschusses aus dem Gemeinschaftshaushalt berechtigt.
4. Finanzausschüsse an das Netz gemäß Absatz 3 erfolgen vorbehaltlich eines jährlichen Arbeitsprogramms, das veröffentlicht wird.
5. Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt in europäischen Drittländern, die die in dieser Verordnung festgelegten Grundsätze anwenden, sind zur Beteiligung an den Arbeiten des Netzes berechtigt. Das Netz kann auch Beobachter von Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt von Drittländern und andere Sachverständige zu seinen Sitzungen einladen.
6. Die Sicherheitsuntersuchungsstellen, die sich an den Arbeiten des Netzes beteiligen, tauschen alle Informationen, die ihnen im Rahmen der Anwendung dieser Verordnung zur Verfügung stehen, aus und ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um die angemessene Vertraulichkeit dieser Informationen gemäß den geltenden nationalen oder gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zu gewährleisten.
7. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 287 EG-Vertrag sind Mitglieder des Netzes sowie Beobachter und andere Personen verpflichtet, Informationen, die sie durch die Arbeiten des Netzes oder andere vom Netz gemäß seiner Geschäftsordnung organisierte Sitzungen erhalten haben, nicht preiszugeben, wenn die Kommission sie darüber unterrichtet, dass der angeforderte Rat oder die erörterte Frage vertraulich zu behandeln ist. Die Kommission kann in solchen Fällen beschließen, dass nur die Mitglieder des Netzes diese Informationen erhalten.
8. Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴.

¹³ ABl. L 248 vom 16.9.2002, S. 1.

¹⁴ ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

9. Die Geschäftsordnung des Netzes und sein Arbeitsprogramm werden gemäß dem Verfahren des Artikels 24 beschlossen. Der Vorsitzende des Netzes legt der Kommission den Entwurf der Geschäftsordnung und des Arbeitsprogramms vor.

Artikel 9

Beteiligung der EASA an Sicherheitsuntersuchungen

1. Die Sicherheitsuntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten laden die EASA ein, sich im Bereich ihrer Zuständigkeit vertreten zu lassen und teilzunehmen
- (a) an Sicherheitsuntersuchungen, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchgeführt werden; die die Untersuchung leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle gibt der EASA die ihr zur Verfügung stehenden Informationen in Einklang mit Absatz 2 weiter;
 - (b) als Sachverständiger bei einer Sicherheitsuntersuchung, die in einem Drittland durchgeführt wird und bei der eine Sicherheitsuntersuchungsstelle eines Mitgliedstaats eingeladen wird, einen akkreditierten Vertreter zu benennen; der akkreditierte Vertreter gibt der EASA die ihm zur Verfügung stehenden Informationen in Einklang mit Absatz 2 weiter.
2. Die in Absatz 1 genannten Rechte der EASA umfassen die Berechtigung zur Teilnahme in jeder Hinsicht an der Untersuchung unter der Aufsicht des Untersuchungsleiters und insbesondere die Berechtigung,
- (a) den Unfallort aufzusuchen und das Luftfahrzeug, seine Ladung und die Wrackteile zu untersuchen;
 - (b) Bereiche für Befragungen vorzuschlagen und Zeugenaussagen gemäß Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe a zu erhalten, sofern der Zeuge der Weitergabe seiner Aussage zustimmt;
 - (c) so bald wie möglich uneingeschränkter Zugang zu allen einschlägigen Beweismitteln und Kopien aller einschlägigen Dokumente zu erhalten, einschließlich Informationen der Flugschreiber, ausgenommen vertrauliche Informationen nach Artikel 15 Absatz 1 Buchstaben b und c;
 - (d) sich an der Auswertung von Flugschreibern, ausgenommen Cockpit-Stimmen- oder Bild-Aufzeichnungsgeräte, zu beteiligen;
 - (e) sich an Untersuchungstätigkeiten abseits der Unfallstelle wie Komponentenprüfungen, Tests und Simulationen, technischen Unterrichtungen und Sitzungen zum Untersuchungsfortgang zu beteiligen, sofern diese nicht mit der Ermittlung der Ursachen oder der Formulierung von Sicherheitsempfehlungen zusammenhängen;

- (f) zum Entwurf des Abschlussberichts der Sicherheitsuntersuchung Stellung zu nehmen und die Stellungnahme auf Antrag dem Abschlussbericht anzuhängen.
3. Die EASA unterstützt die Untersuchung, bei der sie teilnahmeberechtigt ist, durch die Bereitstellung von Informationen, Sachverständigen und Ausrüstungen, die von der die Untersuchung leitenden Sicherheitsuntersuchungsstelle gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder von dem akkreditierten Vertreter gemäß Absatz 1 Buchstabe b angefordert werden.

Artikel 10

Beteiligung des Entwurfsstaats an Sicherheitsuntersuchungen

Akkreditierte Vertreter des Entwurfsstaats gemäß Anhang 13 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Mitgliedstaats benannt, in dessen Hoheitsgebiet sich der Hauptgeschäftssitz des Inhabers der Musterzulassung des Luftfahrzeugs oder Motors befindet.

Artikel 11

Pflicht zur Meldung von Unfällen und schweren Störungen

1. Jede beteiligte Person hat der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle unverzüglich das Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung zu melden, der/die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt.
2. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle unterrichtet unverzüglich die Kommission, die EASA und die betroffenen Mitgliedstaaten vom Eintreten aller Unfälle und schweren Störungen, die ihr gemeldet werden.

Artikel 12

Status der Untersuchungsbeauftragten

1. Nach Ernennung durch eine Sicherheitsuntersuchungsstelle und unbeschadet einer etwaigen justiziellen Untersuchung obliegt es dem Untersuchungsleiter, die sichere Behandlung allen Beweismaterials zu gewährleisten und für die sichere Verwahrung des Luftfahrzeugs, seiner Ladung und der Wrackteile zu sorgen. Er ist befugt, die Kontrolle über die Unfallstelle zu übernehmen und die notwendigen Maßnahmen zu treffen, damit die Anforderungen der Sicherheitsuntersuchung erfüllt werden können.
2. Die von einer Sicherheitsuntersuchungsstelle ernannten Untersuchungsbeauftragten sind insbesondere berechtigt,
 - (a) uneingeschränkten und ungehinderten Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zum Luftfahrzeug, zu seiner Ladung und zu Wrackteilen zu erhalten;

- (b) die sofortige Beweisaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern und Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken zu gewährleisten;
 - (c) sofortigen Zugang zum Inhalt von Flugschreibern und sonstigen Aufzeichnungen und die Kontrolle darüber zu erhalten;
 - (d) sofortigen Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer oder davon entnommenen Proben zu erhalten;
 - (e) sofortigen Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung von am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligten Personen oder entsprechende Proben zu erhalten;
 - (f) Zeugen zu laden und zu befragen und sie aufzufordern, Informationen oder Beweismittel, die für die Sicherheitsuntersuchung von Belang sind, bereitzustellen;
 - (g) ungehinderten Zugang zu allen sachdienlichen Informationen oder Aufzeichnungen des Eigentümers, des Betreibers oder des Herstellers des Luftfahrzeugs sowie der für die Zivilluftfahrt, die Erbringung von Flugnavigationsdiensten und den Flughafenbetrieb zuständigen Stellen zu erhalten.
3. Der Untersuchungsleiter räumt seinen Sachverständigen und Beratern sowie den akkreditierten Vertretern und deren Sachverständigen und Beratern die in Absatz 2 aufgeführten Befugnisse in dem zu ihrer wirksamen Beteiligung an der Sicherheitsuntersuchung notwendigen Umfang ein. Dies präjudiziert nicht die Befugnisse der von der Stelle, die die justizielle Untersuchung leitet, benannten Untersuchungsbeauftragten und Sachverständigen.

Artikel 13

Koordinierung der Untersuchungen

1. Erfolgt eine justizielle Untersuchung des Unfalls, hat der Untersuchungsleiter die Beaufsichtigung von Flugschreibern und anderem Beweismaterial zu gewährleisten, indem er beantragt, dass ein Beamter der Justizbehörde die Flugschreiber oder das Material zu dem Ort begleitet, an dem die Auswertung oder Weiterbehandlung erfolgt. Kann das Material durch die Prüfung oder Analyse verändert oder zerstört werden, ist die vorherige Zustimmung der Justizbehörden erforderlich.
2. Falls die Sicherheitsuntersuchungsstelle bei der Sicherheitsuntersuchung zu der Vermutung gelangt, dass bei dem Unfall oder der Störung ein unrechtmäßiger Eingriff vorlag, hat der Untersuchungsleiter die Justizbehörden unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen; auf deren Aufforderung ist die Kontrolle über die Unfallstelle an diese Behörden zu übertragen. Vorbehaltlich der Artikel 15 und 16 sind die bei der Sicherheitsuntersuchung erfassten einschlägigen Informationen diesen Behörden auf deren Antrag ebenfalls zu übermitteln. Dies beeinträchtigt nicht das Recht der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die Sicherheitsuntersuchung in Abstimmung mit den Behörden, denen die Kontrolle über die Unfallstelle übertragen wurde, fortzusetzen.

3. Um eine ordnungsgemäße Koordinierung der Untersuchungen zu den Ursachen von Unfällen und Störungen zu gewährleisten, arbeitet die Sicherheitsuntersuchungsstelle mit anderen Behörden zusammen, insbesondere durch im Voraus getroffene Regelungen mit Justiz- und Zivilluftfahrtbehörden, Such- und Rettungsdiensten und anderen Stellen, die voraussichtlich an der Untersuchung beteiligt sind.

Artikel 14

Beweissicherung

1. Vor dem Eintreffen der Untersuchungsbeauftragten darf niemand den Zustand des Unfallorts ändern oder Proben davon nehmen oder das Luftfahrzeug, seine Ladung oder Wrackteile bewegen oder Proben davon nehmen oder es wegschaffen, mit Ausnahme der Fälle, in denen dies aus Sicherheitsgründen oder zur Versorgung von Verletzten erforderlich ist.
2. Alle beteiligten Personen haben alle notwendigen Schritte zu ergreifen, um Dokumente, Material und Aufzeichnungen bezüglich des Ereignisses zu sichern, insbesondere um die Löschung der Aufzeichnungen von Gesprächen und Alarmmeldungen nach dem Flug zu verhindern.

Artikel 15

Schutz sensibler Sicherheitsinformationen

1. Unbeschadet der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ dürfen die folgenden Unterlagen nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung verfügbar gemacht oder genutzt werden:
 - (a) alle Zeugenaussagen und sonstigen Angaben, Schilderungen und Notizen, die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle während der Sicherheitsuntersuchung angefertigt oder erhalten wurden, sofern der Zeuge nicht der Weitergabe seiner Aussagen zustimmt;
 - (b) Unterlagen, die die Identität von Personen preisgeben, die im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung ausgesagt haben;
 - (c) Informationen, die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle erfasst wurden und sich auf Personen beziehen, die an einem Unfall oder einer Störung beteiligt waren, und die besonders sensibel und privater Art sind, einschließlich Informationen über die Gesundheit dieser Personen;
 - (d) Material, das im Laufe der Untersuchung nachträglich angefertigt wurde, wie Notizen, Entwürfe, Stellungnahmen der Untersuchungsbeauftragten, Stellungnahmen im Rahmen der Auswertung von Informationen, einschließlich der Informationen von Flugschreibern;

¹⁵ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

- (e) Informationen und Beweisstücke, die von ausländischen Untersuchungsbeauftragten gemäß den Bestimmungen internationaler Richtlinien und Empfehlungen für die Untersuchung von Flugunfällen und Störungen bereitgestellt wurden, sofern dies von der ausländischen Sicherheitsuntersuchungsstelle beantragt wurde;
 - (f) Entwürfe der Abschlussberichte.
2. Unbeschadet der Richtlinie 95/46/EG dürfen die folgenden Unterlagen nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung oder als die Verbesserung der Flugsicherheit verfügbar gemacht oder genutzt werden:
- (a) alle Mitteilungen zwischen Personen, die am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligt waren;
 - (b) Aufzeichnungen und Abschriften der Aufzeichnungen von Flugverkehrskontrollstellen;
 - (c) Begleitschreiben zur Übermittlung von Sicherheitsempfehlungen von Sicherheitsuntersuchungsstellen an den Adressaten, sofern dies von der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die die Empfehlung erteilt, beantragt wurde;
 - (d) Ereignismeldungen, die nach der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ gemacht wurden.

Die zuständige Justizbehörde in einem Mitgliedstaat kann jedoch entscheiden, dass der Nutzen einer Weitergabe der in den Absätzen 1 und 2 genannten Unterlagen für andere gesetzlich zugelassene Zwecke die nachteiligen inländischen und internationalen Auswirkungen überwiegt, die eine solche Handlung für diese oder künftige Untersuchungen und das Sicherheitsmanagement in der Zivilluftfahrt haben kann, und dass ein überwiegendes öffentliches Interesse an deren Offenlegung besteht.

3. Die EASA beteiligt sich am Austausch und der Auswertung von Informationen, die der Richtlinie 2003/42/EG unterliegen, und erhält Online-Zugang zu allen Informationen, die in der zentralen Datenbank enthalten sind, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission¹⁷ eingerichtet wurde. Dieser Zugang umfasst Informationen, in denen der Betreiber und das Luftfahrzeug, das Gegenstand einer Ereignismeldung ist, unmittelbar angegeben sind. Die EASA gewährleistet die Vertraulichkeit dieser Informationen und beschränkt deren Nutzung auf das zur Wahrnehmung ihrer sicherheitsbezogenen Verpflichtungen strikt notwendige Maß.

Artikel 16

Verwendung von Aufzeichnungen

¹⁶ ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23.

¹⁷ ABl. L 294 vom 13.11.2007, S. 3.

1. Ausgenommen mit Zustimmung aller betroffenen Besatzungsmitglieder werden Cockpit-Stimmen- und –Bildaufzeichnungen und deren Abschriften nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung verfügbar gemacht oder genutzt.
2. Die Aufzeichnungen der Flugschreiber werden nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung verfügbar gemacht oder genutzt, ausgenommen in Fällen, in denen solche Unterlagen
 - (a) ausschließlich für Lufttüchtigkeits- oder Instandhaltungszwecke verwendet werden oder
 - (b) anonymisiert werden oder
 - (c) nach sicheren Verfahren offengelegt werden.

Artikel 17

Veröffentlichung von Informationen

Die von den Artikeln 15 und 16 erfassten Informationen sind in den Abschlussbericht der Sicherheitsuntersuchung nur aufzunehmen, wenn sie für die Analyse des Unfalls oder der Störung von Belang sind. Informationen oder Teile davon, die für die Analyse nicht relevant sind, sind nicht offenzulegen.

Artikel 18

Weitergabe von Informationen

1. Das Personal der Sicherheitsuntersuchungsstelle und alle sonstigen Sachverständigen und Berater, die zur Beteiligung an der Sicherheitsuntersuchung oder zu einem Beitrag dazu aufgefordert wurden, unterliegen der Schweigepflicht nach den einschlägigen Rechtsvorschriften.
2. Der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die die Sicherheitsuntersuchung leitet, übermittelt Informationen, die für die Verhütung von Unfällen oder schweren Störungen von Belang sind, den für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständigen Behörden, den für die Herstellung oder Instandhaltung von Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugausrüstungen zuständigen Personen und den Personen oder Stellen, die für den Betrieb von Luftfahrzeugen oder die Ausbildung von Personal zuständig sind.
3. Der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle ist berechtigt, Opfer und deren Angehörige oder Zusammenschlüsse zu informieren oder Informationen zu veröffentlichen über die Tatsachenfeststellungen und den Fortgang der Sicherheitsuntersuchung und etwaige vorläufige Schlussfolgerungen und/oder Empfehlungen, sofern dies die Untersuchungsziele nicht beeinträchtigt.

Artikel 19

Untersuchungsbericht

1. Über alle Sicherheitsuntersuchungen ist ein Bericht in einer Form zu erstellen, die der Art und Schwere des Unfalls oder der Störung angemessen ist. Im Bericht ist zu erklären, dass das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ist, ohne eine Schuld oder Haftung festzustellen. Im Bericht sind gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen zu machen.
2. Der Bericht wahrt die Anonymität der an dem Unfall oder der Störung Beteiligten.
3. Vor Veröffentlichung des Berichts holt die Sicherheitsuntersuchungsstelle Bemerkungen der betroffenen Unternehmen ein, die hinsichtlich des Inhalts der Konsultation der Schweigepflicht unterliegen. Bei der Einholung solcher Bemerkungen befolgt die Sicherheitsuntersuchungsstelle einschlägige internationale Richtlinien und Empfehlungen für die Untersuchung von Flugunfällen und Störungen.
4. Die Weitergabe oder Genehmigung der Weitergabe von Informationen in einem Bericht an andere Personen vor dessen Veröffentlichung darf nicht ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Leiters der betreffenden Sicherheitsuntersuchungsstelle erfolgen.
5. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle veröffentlicht den Abschlussbericht so bald wie möglich und möglichst innerhalb von zwölf Monaten nach dem Unfall.
6. Kann der Bericht nicht innerhalb von zwölf Monaten herausgegeben werden, gibt die Sicherheitsuntersuchungsstelle einen Zwischenbericht mindestens zu jedem Jahrestag des Unfalls heraus, in dem der Untersuchungsfortgang und etwaige zu Tage getretene Sicherheitsprobleme dargelegt werden.
7. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle übermittelt der Kommission und der EASA so bald wie möglich eine Ausfertigung der Berichte und Sicherheitsempfehlungen, sofern diese nicht auf elektronischem Weg öffentlich zugänglich sind, in welchem Fall die Sicherheitsuntersuchungsstelle dies lediglich mitzuteilen hat.

Artikel 20

Sicherheitsempfehlungen

1. Während der Sicherheitsuntersuchung empfiehlt die Sicherheitsuntersuchungsstelle in einem datierten Übermittlungsschreiben an die betroffenen Unternehmen, einschließlich solcher in anderen Mitgliedstaaten oder Drittstaaten, etwaige Maßnahmen zur Unfallverhütung, die nach ihrer Auffassung unverzüglich zu ergreifen sind.
2. Eine Sicherheitsuntersuchungsstelle kann Sicherheitsempfehlungen auch auf der Grundlage von Studien oder Analysen einer Reihe von Untersuchungen oder anderer Tätigkeiten herausgeben, die gemäß Artikel 5 Absatz 4 durchgeführt wurden.

3. Eine Sicherheitsempfehlung darf auf keinen Fall zu einer Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung führen.

Artikel 21

Folgemaßnahmen zu Sicherheitsempfehlungen und Datenbank für Sicherheitsempfehlungen

1. Der Adressat einer Sicherheitsempfehlung hat deren Empfang zu bestätigen und die Sicherheitsuntersuchungsstelle, die die Empfehlung herausgegeben hat, innerhalb von 90 Tagen nach Zugang des Übermittlungsschreibens über die Maßnahmen, die er zu treffen beabsichtigt, sowie gegebenenfalls über die für deren Durchführung erforderliche Zeit zu informieren.
2. Innerhalb von 60 Tagen nach Zugang der Antwort hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle dem Adressaten unter Angabe von Gründen mitzuteilen, ob sie die Antwort für ausreichend hält oder nicht.
3. Jede Sicherheitsuntersuchungsstelle wendet Verfahren zur Erfassung der Antworten auf die herausgegebene Sicherheitsempfehlung an.
4. Jede Stelle, die Sicherheitsempfehlungen erhält, einschließlich der für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständigen Stellen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft, wendet Verfahren zur Überwachung der Fortschritte bei den Maßnahmen an, die in Reaktion auf die erhaltene Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden.
5. Die Sicherheitsuntersuchungsstellen zeichnen alle gemäß Artikel 20 Absätze 1 und 2 herausgegebenen Sicherheitsempfehlungen sowie die Antworten darauf in der zentralen Datenbank auf, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1321/20 eingerichtet wurde. Die Sicherheitsuntersuchungsstellen zeichnen ebenfalls alle von Drittstaaten erhaltenen Sicherheitsempfehlungen in der zentralen Datenbank auf.

Artikel 22

Verfügbarkeit von Passagierlisten

1. Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und Luftfahrtunternehmen, die von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, für das der Vertrag Anwendung findet, abfliegen, wenden Verfahren an, die es ermöglichen, innerhalb einer Stunde, nachdem das Eintreten eines Unfalls eines Luftfahrzeugs mitgeteilt wurde, eine Liste aller Personen an Bord dieses Luftfahrzeugs zu erstellen.
2. Diese Liste ist der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die die Untersuchung leitet, der von jedem Mitgliedstaat für die Verbindungsaufnahme zu den Angehörigen der Passagiere benannten Stelle und gegebenenfalls den medizinischen Diensten, die die Informationen zur Behandlung der Opfer benötigen könnten, zur Verfügung zu stellen.

3. Die Liste darf nicht öffentlich zugänglich sein, bevor die Angehörigen aller Passagiere von den zuständigen Stellen informiert wurden. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, die Liste vertraulich zu behandeln.
4. Die Verarbeitung der in der Liste enthaltenen Daten erfolgt unbeschadet der Richtlinie 95/46/EG.

Artikel 23

Unterstützung der Opfer von Flugunfällen und ihrer Angehörigen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf nationaler Ebene ein Plan für die Unterstützung der Opfer von Unfällen in der Zivilluftfahrt und ihrer Angehörigen erstellt wird.
2. Ein Mitgliedstaat oder Drittstaat, der angesichts der Tötung oder schweren Verletzung seiner Staatsangehörigen ein besonderes Interesse bei einem Unfall geltend machen kann, der sich im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft ereignet hat, ist berechtigt, einen Sachverständigen zu benennen, der das Recht hat,
 - (a) den Unfallort aufzusuchen,
 - (b) Zugang zu den einschlägigen Tatsacheninformationen, deren öffentliche Freigabe durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle, die die Untersuchung leitet, genehmigt wurde, sowie zu Informationen über den Untersuchungsforgang zu erhalten,
 - (c) eine Ausfertigung des Abschlussberichts zu erhalten.
3. Ein gemäß Absatz 2 benannter Sachverständiger kann im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften Unterstützung bei der Identifizierung der Opfer und in Zusammenkünften mit Überlebenden, die Staatsangehörige seines Staats sind, leisten.

Artikel 24

Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Artikel 25

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen Bestimmungen dieser Verordnung fest. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und

abschreckend sein und insbesondere die Sanktionierung jeder Person ermöglichen, die entgegen dieser Verordnung

- Informationen, die nach dieser Verordnung geschützt sind, weitergibt;
- die Handlungen einer Sicherheitsuntersuchungsstelle behindert, insbesondere indem Untersuchungsbeauftragte daran gehindert werden, ihren Aufgaben nachzukommen, oder indem die Bereitstellung sachdienlicher Aufzeichnungen, Materialien, Informationen und Dokumente verweigert wird oder diese verborgen, verändert oder vernichtet werden;
- die zuständigen Stellen nicht darüber informiert, dass sie Kenntnis vom Eintreten des Unfalls oder der Störung hat.

Artikel 26

Aufhebungen

Die Richtlinie 94/56/EG des Rates wird aufgehoben.

Artikel 27

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

BEISPIELE FÜR SCHWERE STÖRUNGEN

Die aufgeführten Störungen sind typische Beispiele für Störungen, die mit großer Wahrscheinlichkeit schwere Störungen darstellen. Die Liste ist nicht erschöpfend und dient nur als Richtschnur für die Definition der „schweren Störung“.

- Fastzusammenstoß, bei dem ein Ausweichmanöver erforderlich war oder eine gefährliche Situation eingetreten ist oder ein Ausweichmanöver angemessen gewesen wäre;
- nur knapp vermiedene Bodenberührung mit einem nicht außer Kontrolle geratenen Luftfahrzeug (CFIT);
- Startabbruch auf einer gesperrten oder belegten Start- und Landebahn;
- Start von einer gesperrten oder belegten Start- und Landebahn mit kritischem Hindernisabstand;
- Landung oder Landeversuch auf einer gesperrten oder belegten Start- und Landebahn;
- erhebliches Unterschreiten der vorausgerechneten Flugleistungen beim Start oder im Anfangssteigflug;
- Brände oder Rauch in der Fluggastkabine oder in Laderäumen und Triebwerksbrände, auch wenn diese Brände mit Hilfe von Löschmitteln gelöscht wurden;
- Ereignisse, die die Flugbesatzung zur Benutzung von Sauerstoff zwangen;
- Schäden an der Luftfahrzeugzelle oder am Triebwerk, einschließlich nicht eingedämmter Turbintriebwerksschäden, die nicht als Unfall eingestuft werden;
- mehrfaches Versagen eines oder mehrerer Luftfahrzeugsysteme, wodurch der Betrieb des Luftfahrzeugs ernsthaft beeinträchtigt wurde;
- Ausfall von Flugbesatzungsmitgliedern während des Fluges;
- Kraftstoffmangel, der die Erklärung einer Notlage durch den Luftfahrzeugführer erfordert;
- Störungen bei Start oder Landung. Störungen wie zu frühes Aufsetzen, Überschießen oder seitliches Abkommen von Start- und Landebahnen;
- Ausfall von Systemen, meteorologische Erscheinungen, Betrieb außerhalb des zulässigen Flugbereichs oder sonstige Ereignisse, die Schwierigkeiten bei der Steuerung des Luftfahrzeugs hätten hervorrufen können;
- Versagen von mehr als einem System in einem redundanten System, das für die Flugführung und -navigation unverzichtbar ist.

FINANZBOGEN**1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt

2. ABM/ABB-RAHMEN

06: Energie und Verkehr

06 02: Binnen-, Luft- und Seeverkehrspolitik

3. HAUSHALTSLINIEN

3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:

06.02.03: Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik und Fahrgastrechte

3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:

Beginn: 2010 Ende: unbestimmt

3.3. Haushaltstechnische Merkmale:

Haus- haltslinie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerber- ländern	Rubrik des mehr- jährigen Finanz- rahmens
06.02.03	NOA	Diff	nein	nein	nein	Nr. [1a]

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. *Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)*

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Ab-schnitt		Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 und Fol- ge- jahre	Ins- gesamt
------------------	------------	--	-----------	-------	-------	-------	-------	------------------------------------	----------------

Operative Ausgaben¹⁸

Verpflichtungsermächtigungen (VE)	8.1.	a	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben¹⁹

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungsermächtigungen		a+c	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
Zahlungsermächtigungen		b+c	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben²⁰

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5.	d							
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6.	e							

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

¹⁸ Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

¹⁹ Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

²⁰ Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

VE einschließlich Personalkosten	insgesamt,	a+c +d +e	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
ZE einschließlich Personalkosten	insgesamt,	b+c +d +e	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6

Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 und Fol- ge- jahre	Ins- gesamt
Alle Mitgliedstaaten gesamt	f	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
VE einschließlich Kofinanzierung	insgesamt, a+c +d +e +f	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	7.2

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung²¹ (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens).

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

²¹ Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushaltslinie	Einnahmen	Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme						
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²²	
	a) Einnahmen nominal								
	b) Veränderung der Einnahmen	Δ							

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

Jährlicher Bedarf	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 und Folgejahre
Personalbedarf insgesamt						

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

Das „europäische Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt“ wird für die Erleichterung, Koordinierung und Stärkung der praktischen Zusammenarbeit unter den Mitgliedstaaten sowie zwischen den Mitgliedstaaten, der Kommission und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit bei der Verhütung und Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt verantwortlich sein.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Der Vorschlag entspricht den Empfehlungen der Sachverständigengruppe zur Beratung der Kommission bei der Festlegung einer Strategie auf dem Gebiet von Unfällen im Verkehrssektor und steht mit der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik in Einklang, wie in der Mitteilung der Kommission „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent (Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001)“ dargelegt.

Verglichen mit anderen Handlungsoptionen, die in der diesem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung analysiert werden, bietet die vorgeschlagene Verordnung aus Sicht der Gemeinschaft den größten zusätzlichen Nutzen. Dabei handelt es sich auch

²² Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

um die Handlungsoption, die dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit am weitesten entspricht, da sie das Prinzip der Unabhängigkeit von Sicherheitsuntersuchungen unangetastet lässt und gleichzeitig durch die Unterstützung der freiwilligen Zusammenarbeit und ohne Schaffung neuer Strukturen auf Gemeinschaftsebene eine wesentliche Steigerung der Gesamteffizienz des derzeitigen Rechtsrahmens für die Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt in der EU ermöglicht.

5.3. **Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik**

Ziel des Vorschlags ist es, den gemeinschaftlichen Rahmen für die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt zu stärken. Dies wird erreicht, indem die geltenden Rechtsvorschriften ersetzt und aktualisiert werden und die freiwillige Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten in diesem Bereich unterstützt wird.

Das letztgenannte Ziel, das für die Auswirkungen auf den Haushalt im Wesentlichen bestimmend ist, umfasst die gemeinschaftliche Unterstützung des Netzes der nationalen Stellen der Mitgliedstaaten, die für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt zuständig sind. Dies erfolgt durch einen jährlichen Finanzausschuss an das Netz, der dazu verwendet wird, eine Reihe von mit der Kommission in einem jährlichen Arbeitsprogramm vereinbarten Maßnahmen durchzuführen.

Die nach diesem Vorschlag zu unterstützenden Tätigkeiten des Netzes umfassen insbesondere die Koordinierung von Schulungsaktivitäten für die nationalen Untersuchungsbeauftragten und die Entwicklung eines Mechanismus zur gemeinsamen Nutzung von Untersuchungsressourcen durch die Mitgliedstaaten.

5.4. **Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):**

- Zentrale Verwaltung***
 - direkt durch die Kommission
 - indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
 - Exekutivagenturen
 - die von den Gemeinschaften geschaffenen Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
 - einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden
- Geteilte oder dezentrale Verwaltung***
 - mit Mitgliedstaaten
 - mit Drittländern

- Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)*

Bemerkungen:

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

Das „europäische Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt“ legt der Kommission einen jährlichen Bericht über die Durchführung des vereinbarten Arbeitsprogramms vor.

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung:

Die Ex-ante-Bewertung wurde im Rahmen der Folgenabschätzung vorgenommen.

6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):

6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:

Das europäische Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt legt der Kommission einen jährlichen Bericht über die Durchführung des vereinbarten Arbeitsprogramms vor.

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Die Verträge über Finanzausschüsse zur Unterstützung des europäischen Netzes der Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt werden ausdrücklich vorsehen, dass der Rechnungshof und das OLAF erforderlichenfalls eine Vor-Ort-Kontrolle bei den Empfängern der Mittel sowie bei den verteilenden Stellen durchführen können.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Outputs (bitte angeben)	Art der Ergebnisse	Durchschnittskosten	Jahr n		Jahr n+1		Jahr n+2		Jahr n+3		Jahr n+4		Jahr n+5 und Folgejahre		Insgesamt			
			Zahl der Ergebnisse	Gesamtkosten	Zahl der Ergebnisse	Gesamtkosten	Zahl der Ergebnisse	Gesamtkosten	Zahl der Ergebnisse	Gesamtkosten								
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 23) Unterstützung der nationalen Unfalluntersuchungsstellen für die Zivilluftfahrt der Mitgliedstaaten			1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	6	3.6
			1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6
Maßnahme 1: Kofinanzierung eines Sekretariats, das die Tätigkeiten der nationalen Flugunfalluntersuchungsstellen koordiniert	Output 1	Finanz-zuschussvertrag																
GESAMTKOSTEN			1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	6	3.6

8.2. Verwaltungskosten

8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte und Bedienstete auf Zeit ²⁴ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ²⁵							
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal ²⁶							
Insgesamt							

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

²⁴ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²⁵ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²⁶ Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4. *Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)*

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folge- jahre	Ins- gesamt
1 Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							
Exekutivagenturen ²⁷							
Sonstige technische und administrative Unterstützung							
- intra muros							
- extra muros							
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							

8.2.5. *Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten*

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folge- jahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (XX 01 01)						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)						
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)						

²⁷ Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

Berechnung - *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal*

8.2.6. Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folge jahre	Ins- gesamt
XX 01 02 11 01 – Dienstreisen							
XX 01 02 11 02 - Sitzungen & Konferenzen							
XX 01 02 11 03 - Ausschüsse ²⁸							
XX 01 02 11 04 – Studien & Konsultationen							
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme							
2 Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)							
3 Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)							
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)							

²⁸

Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.

Berechnung - *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*