

**Unterrichtung**  
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission  
COM(2012) 776 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

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

Hinweis: vgl. Drucksache 72/01 = AE-Nr. 010316 und  
Drucksache 827/09 = AE-Nr. 090941



Brüssel, den 18.12.2012  
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

#### 1.1. Allgemeines Umfeld des Vorschlags

In der Europäischen Union ist die durchschnittliche jährliche Quote tödlicher Unfälle im Passagierlinienflugverkehr in den vergangenen Jahren mehr oder weniger konstant geblieben. Den Wachstumsprognosen für den Luftverkehr in den kommenden Jahrzehnten zufolge dürfte sich die Zahl der Flüge bis 2030 fast verdoppeln. Bei einer stabilen Quote tödlicher Unfälle wird dies wahrscheinlich – als Nebenprodukt eines ständig wachsenden Verkehrsaufkommens – zu einem weiteren Anstieg der Unfallzahlen führen.

Das derzeitige Sicherheitssystem in der Luftfahrt ist in erster Linie ein reaktives System und stützt sich auf technologische Fortschritte, eine durch eine wirksame Regulierungsaufsicht untermauerte solide Rechtsgrundlage und die eingehende Untersuchung von Unfällen im Hinblick auf Empfehlungen, die zur Verbesserung der Sicherheit führen sollen. Die Fähigkeit, Lehren aus Unfällen zu ziehen, ist zwar von entscheidender Bedeutung, doch sind die Grenzen der rein reaktiven Systeme, wenn es darum geht, weitere Verbesserungen zu erzielen, nunmehr deutlich geworden. In diesem Zusammenhang hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) den Übergang zu einem proaktiveren und evidenzbasierten Sicherheitskonzept angeregt. Die Wirksamkeit eines solchen proaktiven Systems hängt ganz wesentlich von der Fähigkeit zur systematischen Analyse aller verfügbaren Sicherheitsinformationen, einschließlich Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt, ab. Die Daten sind für die Ermittlung von Sicherheitsmängeln von entscheidender Bedeutung, da ohne solide Informationen jeder Versuch, die Mängel zu ermitteln, auf bloße Mutmaßungen hinausläufe.

Auf Ebene der Europäischen Union hat der Übergang zu einem proaktiveren und evidenzbasierten Flugsicherheitsmanagementsystem bereits mit der Annahme der Richtlinie 2003/42/EG<sup>1</sup> begonnen, die die Einrichtung eines Systems zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse durch jeden Mitgliedstaat vorschreibt. Gemäß diesen Rechtsvorschriften sind die Mitgliedstaaten gehalten, Informationen über bestimmte Störungen in der Zivilluftfahrt zu erfassen, zu speichern, zu schützen und untereinander zu verbreiten und ist das Luftfahrtpersonal verpflichtet, während der täglichen Arbeit auftretende Ereignisse zu melden. Diese Rechtsvorschriften wurden 2007 durch zwei Durchführungsverordnungen<sup>2</sup> vervollständigt. Durch die erste Durchführungsverordnung wurde ein Europäischer Zentralspeicher geschaffen, in dem alle von den Mitgliedstaaten erfassten Ereignisse in der Zivilluftfahrt zusammengeführt werden, während in der zweiten Verordnung die Verbreitung der

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission vom 12. November 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Zusammenführung von Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt in einem Zentralspeicher, ABl. L 294 vom 13.11.2007, S. 3, und Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission vom 24. September 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Weitergabe von Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt an interessierte Kreise, ABl. L 295 vom 14.11.2007, S. 7.

im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen geregelt ist. Der Europäische Zentralspeicher enthält derzeit rund 600 000 Ereignisse und die Zahl nimmt täglich zu.

## 1.2. Die Gründe für den Vorschlag

Die Richtlinie 2003/42/EG bildet die Grundlage für ein proaktives und evidenzbasiertes Flugsicherheitsmanagementsystem in der Europäischen Union, indem die Meldung von Ereignissen verbindlich vorgeschrieben wird. Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten sind gegenwärtig nicht in ausreichendem Maße in der Lage, Rückmeldungen über Erfahrungen zu nutzen, um Unfälle zu verhüten, und die geltenden Rechtsvorschriften sind unzureichend, um zu verhindern, dass die Zahl der Unfälle und der damit verbundenen Todesopfer sich infolge des erwarteten Verkehrsanstiegs erhöht.

Eine Reihe von Gründen in Zusammenhang mit den geltenden europäischen Rechtsvorschriften ist hierfür ausschlaggebend.

So sind zwar Daten von entscheidender Bedeutung für die Ermittlung von Sicherheitsmängeln, doch besteht keine hinreichende Sensibilisierung in Bezug auf alle die Sicherheit betreffenden Ereignisse. Dies beruht zum Teil auf der Diskrepanz, die in Bezug auf den Umfang meldepflichtiger Ereignisse zwischen den Mitgliedstaaten besteht. Ferner kommt zum Tragen, dass Einzelpersonen Angst haben, Ereignisse zu melden (die Frage der „Kultur des gerechten Umgangs“ („Just Culture“)). Damit das Ziel einer vollumfänglichen Meldung erreicht wird, müssen Einzelpersonen volles Vertrauen in das System haben, da sie insbesondere gehalten sind, Fehler zu melden, die sie selbst gemacht oder zu denen sie beigetragen haben. Einzelpersonen sind jedoch nicht in allen Mitgliedstaaten in gleicher Weise geschützt und fürchten, von Vorgesetzten bestraft oder strafrechtlich verfolgt zu werden. Darüber hinaus tragen die fehlende EU-Verpflichtung zur Einrichtung eines Systems zur Erstattung freiwilliger Meldungen in Ergänzung der Meldepflicht sowie mangelnde Klarheit hinsichtlich der meldepflichtigen Ereignisse und des Informationsflusses dazu bei, dass Ereignisse nur unzureichend erfasst werden.

Zweitens ist die Zusammenführung der Daten über Ereignisse nicht harmonisiert und unstrukturiert, was zu einer geringen Qualität der Informationen und unvollständigen Daten führt. Dies wirkt sich auf die Einheitlichkeit und Nützlichkeit von Informationen aus und begrenzt deren Verwendung zu Sicherheitszwecken.

Drittens gibt es rechtliche und organisatorische Hindernisse für die Gewährleistung eines angemessenen Zugangs zu den im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen. Gemäß den europäischen Rechtsvorschriften müssen bestimmte Informationen anonymisiert werden. Zweck dieser Bestimmungen ist zwar der Schutz sensibler Sicherheitsinformationen, doch ist die praktische Konsequenz, dass wichtige sicherheitsbezogene Fakten, z. B. die tatsächliche Beschreibung des Ereignisses, für die Behörden nicht verfügbar sind.

Schließlich enthalten die derzeitigen Rechtsvorschriften keine Bestimmungen darüber, wie die Mitgliedstaaten die erfassten Daten nutzen sollten. Allerdings wurden seit der Annahme der Richtlinie auf internationaler Ebene Grundsätze für die Analyse und Weiterverfolgung der im Rahmen von Systemen zur Meldung von

Ereignissen erfassten Informationen vereinbart, die jedoch noch nicht in EU-Recht umgesetzt wurden. Dies hat zu sehr unterschiedlichen und voneinander abweichenden Vorgehensweisen in den einzelnen Mitgliedstaaten geführt.

### **1.3. Ziele des Vorschlags**

Hauptziel der Initiative ist es, durch die Verbesserung der – sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene – bestehenden Systeme einen Beitrag zur Verringerung der Zahl der Flugunfälle und der damit verbundenen Todesopfer zu leisten, indem Ereignisse in der Zivilluftfahrt dazu genutzt werden, Sicherheitsmängel zu beheben und zu verhindern, dass sie sich wiederholen.

Die einzelnen Ziele lauten wie folgt:

- (1) gewährleisten, dass alle Ereignisse, die die Flugsicherheit gefährden oder gefährden könnten, erfasst werden und ein vollständiges und genaues Bild der Sicherheitsrisiken in der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten bieten,
- (2) gewährleisten, dass in den nationalen Datenbanken sowie im Europäischen Zentralspeicher gespeicherte Daten der gemeldeten Ereignisse vollständig und von hoher Qualität sind,
- (3) gewährleisten, dass alle im Europäischen Zentralspeicher gespeicherten Sicherheitsinformationen von den zuständigen Behörden angemessen ausgewertet und ausschließlich zum Zweck der Erhöhung der Sicherheit verwendet werden,
- (4) gewährleisten, dass gemeldete Ereignisse wirksam analysiert, Sicherheitsmängel ermittelt und gegebenenfalls behoben werden und dass die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Sicherheit überwacht wird.

### **1.4. Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Der Vorschlag betrifft die Annahme einer Verordnung über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt. Durch die neue Verordnung sollen die bestehende Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, ihre Durchführungsbestimmungen, die Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und die Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission aufgehoben und ersetzt sowie die Verordnung (EU) Nr. 996/2010<sup>3</sup> geändert werden. Die Schaffung eines allgemeinen Rahmens für die Meldung von Ereignissen in der Europäischen Union ist nicht unmittelbar Gegenstand anderer Bestimmungen.

### **1.5. Vereinbarkeit mit der Politik und den Zielen der Europäischen Union in anderen Bereichen**

Bei dieser Initiative handelt es sich um eine der Maßnahmen, die für den einheitlichen europäischen Verkehrsraum erforderlich sind, der im Weißbuch 2011 der Kommission „*Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem*“

---

<sup>3</sup> Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35.

erläutert wird<sup>4</sup>. Sie wurde ferner in der Mitteilung der Kommission „*Einrichtung eines Flugsicherheitsmanagementsystems für Europa*“<sup>5</sup> als Maßnahmenschwerpunkt genannt.

## 2. ERGEBNIS DER KONSULTATIONEN DER INTERESSENTRÄGER UND FOLGENABSCHÄTZUNG

### 2.1. Anhörung interessierter Kreise und Nutzung von Sachverstand

In der Vorbereitungsphase fanden umfangreiche Konsultationen zu den allgemeinen Grundsätzen und Mindeststandards für die Konsultation der interessierten Kreise durch die Kommission statt.

Die Kommission hat alle 27 Mitgliedstaaten mithilfe eines am 7. April 2011 versandten Fragebogens konsultiert. Bis auf einen Mitgliedstaat gingen bei der Kommission Antworten aus allen Mitgliedstaaten ein. Die Kommission hat ferner einige Besuche vor Ort in Mitgliedstaaten durchgeführt.

Die Kommission hat die interessierten Kreise und die Öffentlichkeit im Rahmen einer öffentlichen Konsultation, die vom 24. Juni 2011 bis zum 15. September 2011 auf der Internetseite „*Ihre Stimme in Europa*“ stattfand, konsultiert. Insgesamt gingen 61 Antworten ein<sup>6</sup>.

Gemäß dem Beschluss der Kommission 98/500/EG<sup>7</sup> wurde der Ausschuss „Sozialer Dialog“ der zivilen Luftfahrt aufgefordert, erforderlichenfalls zu der Überarbeitung Stellung zu nehmen. Außerdem wurde gemäß Artikel 7 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 die Stellungnahme des Europäischen Netzes der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (ENCASIA) eingeholt.

Alle interessierten Kreise und Behörden wurden zu einem von der Kommission veranstalteten Workshop eingeladen, der sich schwerpunktmäßig mit der „Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“)<sup>8</sup>“ befasste und am 19. April 2012 stattfand<sup>8</sup>.

Die Kommission ersuchte ferner den Europäischen Datenschutzbeauftragten um Stellungnahme. Schließlich wurde eine Studie über die Festlegung einer gemeinsamen Risikoklassifizierung für Ereignisse in der Zivilluftfahrt durchgeführt.

Alle diese Beiträge wurden von der Kommission zur Ausarbeitung der Folgenabschätzung und des Vorschlags herangezogen.

---

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

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

<sup>6</sup> Eine Zusammenfassung der Konsultation ist verfügbar unter: [http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011\\_11\\_09\\_occurence\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm).

<sup>7</sup> Beschluss der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene, ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

<sup>8</sup> Die Zusammenfassung der Sitzung und die angenommenen Schlussfolgerungen sind verfügbar unter: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm)

## 2.2. Folgenabschätzung

Die Folgenabschätzung bietet einen Überblick über die verschiedenen betrachteten Optionen. Drei Maßnahmenpakete wurden zusätzlich zur Option, an der derzeitigen Lage nichts zu ändern, in Betracht gezogen, um zu bewerten, wie die Richtlinie 2003/42/EG geändert werden könnte.

Das Maßnahmenpaket 1 zielt darauf ab, das derzeitige System dadurch zu verbessern, dass die grundlegenden Bestandteile eines vollständigen Systems für die Meldung von Ereignissen und seines Beitrags zur Luftfahrtsicherheit durch eine auf das notwendige Mindestmaß beschränkte Änderung der Rechtsvorschriften festgelegt werden und, wann immer möglich, Empfehlungen und Leitfäden verabschiedet werden. Es enthält die ermittelten Maßnahmen geringerer Intensität.

Beim Maßnahmenpaket 2 handelt es sich um ein ehrgeizigeres Paket politischer Maßnahmen, das eine wesentliche Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften zur Meldung von Ereignissen mit sich bringt. Dadurch soll das derzeitige System verbessert werden, indem die notwendigen normativen Anforderungen festgelegt werden, um ein effizientes System für die Meldung von Ereignissen auf allen Ebenen zu gewährleisten und durch Verfahren zur Analyse der erfassten Daten, die Annahme geeigneter Maßnahmen und die Überwachung der Wirksamkeit des Systems in Bezug auf Verbesserungen der Sicherheit zur Verringerung von Flugunfällen beizutragen.

Das Maßnahmenpaket 3 zielt darauf ab, das derzeitige System zu verbessern, indem Zuständigkeiten in Zusammenhang mit der Meldung von Ereignissen von den Mitgliedstaaten auf die EU-Ebene verlagert und – wie bei Maßnahmenpaket 2 – Anforderungen für die Analyse von Ereignissen sowie die Annahme der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen und eine verbesserte Überwachung festgelegt werden. Bei diesem Paket wird die Zuständigkeit für Aufbau und Verwaltung von Systemen zur Meldung von Ereignissen auf die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) übertragen.

Angeichts der Bewertung der unterschiedlichen Maßnahmenpakete anhand der Kriterien Effizienz, Wirksamkeit und Kohärenz wird empfohlen, das Maßnahmenpaket 2 umzusetzen, da sein Nutzen wesentlich größer ist als die verursachten Kosten. Wie die Folgenabschätzung zeigt, können die ermittelten Ziele nur mit dieser Option in befriedigender Weise erreicht werden. Dieses Maßnahmenpaket bildet daher die Grundlage für diesen Vorschlag.

## 3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

### 3.1. Zusammenfassung des Vorschlags

#### 3.1.1. *Bessere Erfassung von Ereignissen*

Mit dem Vorschlag wird das geeignete Umfeld geschaffen, um zu gewährleisten, dass alle Ereignisse, die die Flugsicherheit gefährden oder gefährden könnten, gemeldet werden.



Durch den Vorschlag wird die Verpflichtung beibehalten, Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse einzurichten. Ferner werden die zur Meldung verpflichteten Personen und die zu meldenden Ereignisse aufgeführt. Neben dem System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse schreibt der Vorschlag die Einrichtung von Systemen zur Erstattung freiwilliger Meldungen vor, die dazu dienen, Ereignisse zu erfassen, die nicht unter die Meldepflicht fallen.

Der Vorschlag enthält außerdem Bestimmungen für die Schaffung eines geeigneten Umfelds, durch das das Luftfahrtpersonal ermutigt wird, sicherheitsbezogene Informationen zu melden, indem es – außer bei grober Fahrlässigkeit – vor Strafe geschützt wird.

### *3.1.2. Klarstellung des Informationsflusses*

Gemäß der derzeitigen Richtlinie sind Einzelpersonen verpflichtet, Ereignisse unmittelbar den Behörden der Mitgliedstaaten zu melden, doch in Wirklichkeit erhalten die Behörden der Mitgliedstaaten die meisten Meldungen von Ereignissen über Organisationen, bei denen sie im Rahmen ihres Sicherheitsmanagements von Einzelpersonen abgegeben werden. Im Vorschlag werden unter Berücksichtigung dieser Entwicklung weitere Anforderungen an die Organisationen eingeführt. Organisationen und Mitgliedstaaten sind verpflichtet, Systeme zur Meldung von Ereignissen einzurichten, die die Ermittlung von Sicherheitsmängeln ermöglichen. Die von Organisationen erfassten Ereignisse werden erforderlichenfalls an die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) übermittelt. Alle von den Mitgliedstaaten, den Organisationen und der EASA erfassten Ereignisse werden im Europäischen Zentralspeicher aggregiert.

### *3.1.3. Verbesserte Qualität und Vollständigkeit der Daten*

Der Vorschlag enthält eine Reihe von Bestimmungen, durch die Qualität und Vollständigkeit der Meldungen von Ereignissen verbessert und damit eine bessere Bestimmung der wichtigsten Risikobereiche sowie des festgestellten Handlungsbedarfs ermöglicht werden soll.

Meldungen von Ereignissen müssen entsprechend den obligatorischen Datenfeldern Mindestangaben enthalten, beispielsweise das Datum des Ereignisses, die Ereigniskategorie oder die Darstellung des Hergangs. Der Vorschlag umfasst ferner die Verpflichtung zur Risikoklassifizierung von Ereignissen gemäß dem gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystem. Außerdem sollten Verfahren zur Kontrolle der Datenqualität eingeführt werden, um vor allem die Übereinstimmung zwischen der Meldung eines Ereignisses und den ursprünglich erfassten Angaben des Meldenden sicherzustellen. Schließlich wird die Kommission die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, eine höhere Datenqualität und Vollständigkeit zu erreichen, indem Leitfäden entwickelt und Workshops veranstaltet werden. Ziel sollte die Gewährleistung einer schlüssigen und einheitlichen Zusammenführung von Daten in Datenbanken sein.

### *3.1.4. Verbesserung des Informationsaustausches*

Der Vorschlag befasst sich mit der Notwendigkeit eines besseren Informationsaustauschs durch Stärkung der bestehenden Vorschriften.

Diesbezüglich wird der Zugang der Mitgliedstaaten und der EASA zum Europäischen Zentralspeicher, in dem alle von den Mitgliedstaaten bzw. der EASA erfassten Ereignisse enthalten sind, auf alle in dieser Datenbank gespeicherten Daten und Informationen ausgeweitet. Diese neuen Bestimmungen ermöglichen den Mitgliedstaaten den Zugang zu Sicherheitsdaten von Ereignissen, die sich in ihrem Luftraum zugetragen haben, aber von der Behörde eines anderen Mitgliedstaats gemeldet und ausgewertet wurden.

Erkennt eine Behörde außerdem bei der Auswertung der von Systemen zur Meldung von Ereignissen erfassten Daten Sicherheitsfragen, die für andere Mitgliedstaaten oder eine andere Behörde von Interesse sind, so leitet sie die Informationen unverzüglich weiter.

Schließlich wird gefordert, dass zur Erleichterung des Daten- und Informationsaustauschs alle Meldungen von Ereignissen mit ECCAIRS (der von allen Mitgliedstaaten und für den Europäischen Zentralspeicher verwendeten Software) und mit dem ADREP-System der ICAO (das auch für die ECCAIRS-Software herangezogen wird) kompatibel sein sollen.

#### *3.1.5. Besserer Schutz vor unangemessener Verwendung von Sicherheitsinformationen*

Als Folge des erweiterten Zugangs zu den im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Sicherheitsdaten und –informationen muss sichergestellt werden, dass sie für angemessene Zwecke verwendet werden.

In diesem Sinne werden durch den Vorschlag die Vorschriften gestärkt, die gewährleisten, dass – neben der Verpflichtung zur vertraulichen Behandlung der erfassten Daten – die Daten nur zum Zweck der Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Luftfahrtsicherheit zur Verfügung gestellt und verwendet werden können.

Ferner wird versucht, die negativen Auswirkungen zu minimieren, die die Verwendung der Daten durch Justizbehörden auf die Luftfahrtsicherheit haben kann, indem die Annahme im Voraus getroffener Regelungen verbindlich vorgeschrieben wird. Dadurch dürfte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den beiden betroffenen öffentlichen Interessen (Rechtspflege und Luftfahrtsicherheit) hergestellt werden.

#### *3.1.6. Besserer Schutz des Meldenden zur Gewährleistung der kontinuierlichen Verfügbarkeit von Informationen*

Durch den Vorschlag werden die Regeln für den Schutz derjenigen, die Ereignisse melden, gestärkt, um zu gewährleisten, dass Vertrauen in das System besteht und zweckdienliche Sicherheitsinformationen gemeldet werden.

Mit Bezug darauf wird die Verpflichtung zur Anonymisierung der Meldungen von Ereignissen bekräftigt und der Zugang zu vollständig identifizierbaren Daten auf bestimmte Personen begrenzt. Außerdem werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, außer in Fällen von grober Fahrlässigkeit auf die Einleitung juristischer Verfahren zu verzichten.

Die Regel, gemäß der Beschäftigte – außer im Falle grober Fahrlässigkeit – aufgrund der gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung von ihnen gemeldeten

Informationen keine Nachteile seitens ihres Arbeitgebers erfahren, wird bekräftigt. Organisationen sind ebenfalls aufgefordert, darzulegen, wie der Schutz der Beschäftigten gewährleistet wird.

Schließlich werden nationale Stellen eingerichtet, die den Schutz von Beschäftigten, die Regelverstöße melden, gewährleisten. Ferner sollten erforderlichenfalls Sanktionen festgelegt werden.

*3.1.7. Einführung von Anforderungen an die Analyse von Informationen und die Annahme von Maßnahmen zur Weiterverfolgung auf nationaler Ebene*

Durch den Vorschlag wird der Übergang zu einem proaktiveren und evidenzbasierten Sicherheitssystem in Europa vorangebracht, da er neue Anforderungen auferlegt, durch die die auf internationaler und auf EU-Ebene vereinbarten Regeln für die Analyse und Weiterverfolgung erfasster Ereignisse umgesetzt werden.

Organisationen und Mitgliedstaaten müssen die über Systeme zur Meldung von Ereignissen erfassten Informationen analysieren, um Sicherheitsrisiken zu ermitteln und Abhilfemaßnahmen für festgestellte Sicherheitsmängel zu treffen. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen in Bezug auf die Erhöhung der Sicherheit ist zu überwachen und gegebenenfalls sind weitere Maßnahmen zu ergreifen.

*3.1.8. Verstärkte Analyse auf EU-Ebene*

In Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 996/2010 ist bereits der Grundsatz festgelegt, dass die im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen von der EASA und den Mitgliedstaaten analysiert werden. Dieser Grundsatz wird gestärkt und die laufende Zusammenarbeit im Rahmen eines Netzes von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten unter Vorsitz der EASA formalisiert.

Die Analyse auf EU-Ebene wird die Arbeiten auf nationaler Ebene ergänzen, vor allem durch die Ermittlung möglicher Sicherheitsprobleme und wichtiger Sicherheitsbereiche auf europäischer Ebene. Durch das gemeinsame Risikoklassifizierungssystem der EU wird diese Arbeit unterstützt, indem alle von den Mitgliedstaaten erfassten Ereignisse in harmonisierter Weise klassifiziert werden.

Das Europäische Programm für Flugsicherheit und der Europäische Plan für die Flugsicherheit werden beide von der Analyse und der Tätigkeit des Netzes von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten profitieren.

*3.1.9. Mehr Transparenz gegenüber der breiten Öffentlichkeit*

Durch den Vorschlag wird die notwendige Vertraulichkeit bestimmter Informationen gewahrt, jedoch gleichzeitig mehr Transparenz in Angelegenheiten der Luftfahrtsicherheit für die breite Öffentlichkeit geschaffen, indem jährliche Sicherheitsberichte veröffentlicht werden, die Informationen über die gemäß dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen sowie Trends und aggregierte Daten enthalten.

### **3.2. Rechtsgrundlage**

Der Vorschlag stützt sich auf Artikel 100 Absatz 2 AEUV.

### **3.3. Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip kommt insofern zum Tragen, als der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union fällt. Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten einzeln nicht ausreichend verwirklicht werden. Durch Maßnahmen auf Ebene der EU können die Ziele des Vorschlags besser erreicht werden.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Europäischen Union erreicht werden: Erstens besteht Bedarf an einer Harmonisierung der Meldung von Ereignissen und der Regeln für die Nutzung und den Schutz von Informationen sowie den Schutz der Meldenden. Zweitens ist es aus Gründen der Sicherheit notwendig, das System für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu stärken und zu gewährleisten, dass diese Informationen analysiert und in allen Mitgliedstaaten weiterverfolgt werden. Außerdem können Fragen wie der Zugang zu den Daten im Europäischen Zentralspeicher und die Schaffung von Verfahren und Instrumenten zur Analyse dieser Daten nicht auf nationaler Ebene geregelt werden, da es hierbei um eine europäische Datenbank geht, so dass die Maßnahmen auf EU-Ebene getroffen werden sollten. Maßnahmen auf nationaler Ebene sind unbedingt erforderlich, doch reicht dies nicht aus, um das gute Funktionieren des Systems insgesamt sicherzustellen und so zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr beizutragen. Das Ziel der Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr kann auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden, weil in einzelnen Mitgliedstaaten isoliert betriebene Meldesysteme weniger wirksam sind als ein koordiniertes Netz mit Informationsaustausch, das es erlaubt, mögliche Sicherheitsrisiken und wichtige Risikobereiche auf EU-Ebene zu erkennen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

### **3.4. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wird dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gerecht. Die zusätzliche Belastung für die Branche und die nationalen Behörden ist auf das zur Erhöhung der Effizienz und der Gesamtqualität des Systems notwendige Maß beschränkt. Der Vorschlag beinhaltet Kosten für die Umsetzung der die Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen betreffenden Vorschriften, doch dürften diese durch den wirtschaftlichen Nutzen einer geringeren Anzahl von Unfällen und damit verbundener Todesfälle ausgeglichen werden.

### **3.5. Wahl des Rechtsinstruments**

Der Rechtsakt müsste allgemein anwendbar sein. Als Rechtsinstrument wird eine Verordnung vorgeschlagen.

Andere Instrumente wären vor allem aus folgenden Gründen nicht angemessen:

- Durch den Vorschlag werden Rechte und Pflichten der Europäischen Agentur für Flugsicherheit festgelegt, so dass eine Richtlinie nicht in Frage kommt.
- Zahlreiche festgestellte Mängel und Problembereiche innerhalb des bisherigen Rechtsrahmens hängen mit der unterschiedlichen Umsetzung in den Mitgliedstaaten zusammen. Die voneinander abweichende Praxis, die ein Ergebnis der aktuellen Richtlinie ist, zeigt deutlich, dass eine Richtlinie nicht das geeignete Instrument darstellt, wenn es um die einmütige und einheitliche Anwendung von Rechtsvorschriften in einem Bereich geht, in dem dies aus Gründen der Sicherheit erforderlich ist.

Daher ist das zweckmäßigste Rechtsinstrument eine Verordnung, da alternative Optionen zum Erreichen der angestrebten Ziele nicht ausreichend wären.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die Haushaltsauswirkungen des Aufbaus eines gemeinsamen Risikoklassifizierungssystems der EU und der Ausweitung der zugewiesenen Mittel auf die Entwicklung von ECCAIRS und die Verwaltung des Europäischen Zentralspeichers sind bereits durch den mehrjährigen Finanzrahmen abgedeckt.

Die Auswirkungen dieses Vorschlags auf den Haushalt betreffen zusätzliche Humanressourcen für die Europäische Agentur für Flugsicherheit (die ist am Netz von Analysten beteiligt ist) und zusätzliche Mittel für Dienstreisen und Beratungstätigkeiten.

Sowohl die zusätzlichen Humanressourcen (zwei auf 300 000 EUR pro Jahr veranschlagte Posten) als auch die zusätzlichen Mittel (auf 65 000 EUR veranschlagte Kosten von Dienstreisen und Beratungstätigkeiten) sind voll abgedeckt durch Umschichtungen der vorhandenen Ressourcen der Agentur, so dass die Auswirkung auf den EU-Haushalt neutral ist.

#### **5. FAKULTATIVE ANGABEN**

##### **5.1. Vereinfachung**

Durch den Vorschlag werden Rechtsvorschriften vereinfacht, da er eine Richtlinie und zwei Verordnungen der Kommission durch einen einzigen Rechtsakt – eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates – ersetzt und keine nationalen Durchführungsmaßnahmen erfordert.

##### **5.2. Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Die Annahme des Vorschlags führt zur Aufhebung der bestehenden Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.

### **5.3. Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

2012/0361 (COD)

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Meldung von Ereignissen in der Zivillufffahrt zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>9</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>10</sup>,

nach Anhörung des Europäischen Datenschutzbeauftragten<sup>11</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Zivillufffahrt in der Union sollte ein hoher und einheitlicher allgemeiner Sicherheitsstandard gewährleistet werden und es sollten alle Anstrengungen zur Verringerung der Zahl von Unfällen und Störungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass die Öffentlichkeit Vertrauen in den Luftverkehr hat.
- (2) Die Quote tödlicher Unfälle in der Zivillufffahrt ist im letzten Jahrzehnt im Wesentlichen konstant geblieben. Jedoch steht zu befürchten, dass es aufgrund des prognostizierten Anstiegs des Verkehrs in den nächsten Jahrzehnten zu einem Anstieg der Unfallzahlen kommen könnte.
- (3) Die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen

---

<sup>9</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>10</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>11</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...] .

in der Zivilluftfahrt<sup>12</sup> bezweckt die Unfallvermeidung durch Erleichterung der Durchführung zügiger und effizienter Sicherheitsuntersuchungen von hoher Qualität. Diese Verordnung sollte keinen Einfluss auf das gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 von den nationalen Sicherheitsuntersuchungsstellen verwaltete Verfahren zur Untersuchung von Unfällen und Störungen haben.

- (4) Erfahrungsgemäß weisen häufig bereits vor Eintritt eines Unfalls eine Reihe von Störungen und anderen Fehlern auf Sicherheitsrisiken hin. Außerdem ist zwar die Fähigkeit, Lehren aus Unfällen zu ziehen, von entscheidender Bedeutung, doch ist deutlich geworden, dass die rein reaktiven Systeme an ihre Grenzen stoßen, wenn es darum geht, weitere Verbesserungen zu erzielen. Die Union und ihre Mitgliedstaaten sollten proaktivere und evidenzbasierte Sicherheitsverfahren mit Schwerpunkt auf der Unfallverhütung anstreben, indem alle verfügbaren Sicherheitsinformationen, einschließlich der Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt, analysiert werden.
- (5) Zur Verbesserung der Sicherheit der Zivilluftfahrt sollten sicherheitsrelevante Informationen gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt, ausgetauscht, verbreitet und analysiert sowie auf der Grundlage der erhobenen Daten geeignete Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Dieser proaktive und evidenzbasierte Ansatz sollte von den zuständigen Flugsicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, von Organisationen als Teil ihres Sicherheitsmanagementsystems und von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) umgesetzt werden.
- (6) Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen, die es Einzelpersonen ermöglichen, Angaben zu Ereignissen zu melden, sollten eingerichtet und die erfassten Informationen an die Behörde übermittelt werden, die dafür zuständig ist, auf der Grundlage der erfassten Ereignisse Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu treffen.
- (7) Die in verschiedenen Bereichen der Zivilluftfahrt tätigen Personen, die Kenntnis von solchen für die Unfallverhütung relevanten Ereignissen erlangen, sollten diese melden.
- (8) Die Entwicklung anderer Instrumente zur Erfassung von Sicherheitsinformationen neben den in diesen Rechtsvorschriften vorgesehenen Systemen sollte gefördert werden, um alle Informationen, die zur Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr beitragen könnten, zu erfassen.
- (9) Sicherheitsuntersuchungsstellen sollten vollständigen Zugang zu Einzelheiten über von ihren Mitgliedstaaten erfasste Ereignisse oder gespeicherte Meldungen von Ereignissen erhalten, um entscheiden zu können, welche Störungen möglicherweise eine Sicherheitsuntersuchung erfordern und um im Interesse der Flugsicherheit sicherheitstechnische Lehren daraus zu ziehen.
- (10) Qualitativ hochwertige und vollständige Daten sind unbedingt erforderlich, da auf ungenauen Daten beruhende Analysen und Trends zu irreführenden Ergebnissen sowie dazu führen können, dass die Anstrengungen sich auf Bereiche konzentrieren, in denen keine Maßnahmen erforderlich sind. Außerdem können solche ungenauen Daten dazu führen, dass das Vertrauen in von den Meldesystemen ausgehende Informationen schwindet. Im Interesse der Gewährleistung von Qualität und

---

<sup>12</sup> ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35.



Vollständigkeit der Meldungen von Ereignissen sollten diese Mindestangaben enthalten, die sich je nach Ereigniskategorie unterscheiden können. Außerdem sollten Verfahren zur Kontrolle der Qualität von Informationen und zur Gewährleistung der Übereinstimmung zwischen der Meldung eines Ereignisses und den ursprünglich erfassten Angaben des Meldenden eingeführt werden. Auch sollten, mit Unterstützung der Kommission, angemessene Leitfäden entwickelt werden, um insbesondere Qualität und Vollständigkeit der Daten sowie eine schlüssige und einheitliche Zusammenführung von Daten in Datenbanken sicherzustellen. Ferner sollten, vor allem von der Kommission, Workshops im Hinblick auf die notwendige Unterstützung organisiert werden.

- (11) Ein gemeinsames europäisches Risikoklassifizierungssystem sollte entwickelt werden, damit bei der Betrachtung einzelner Sicherheitsereignisse mit hohem Gefahrengrad schnell festgestellt werden kann, welche Maßnahmen zu ergreifen sind. Es sollte ferner bei der Betrachtung aggregierter Informationen die Bestimmung der wichtigsten Risikobereiche ermöglichen. Ein solches System dürfte die Mitgliedstaaten bei der Bewertung von Ereignissen und der Entscheidung darüber unterstützen, worauf sie ihre Anstrengungen am besten konzentrieren sollten. Es sollte ferner bei der Betrachtung aggregierter Informationen aus europäischem Blickwinkel die Bestimmung der wichtigsten Risikobereiche in der Union ermöglichen und die im Rahmen des Europäischen Programms für Flugsicherheit und des Europäischen Plans für die Flugsicherheit geleistete Arbeit unterstützen. Angemessene Unterstützung sollte geleistet werden, um eine schlüssige und einheitliche Risikoklassifizierung in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten.
- (12) Meldungen von Ereignissen sollten in Datenbanken gespeichert werden, die mit ECCAIRS (der von allen Mitgliedstaaten und dem Europäischen Zentralspeicher für die Speicherung der Meldungen von Ereignissen verwendeten Software) und mit der ADREP-Systematik der ICAO (die auch für die ECCAIRS-Software herangezogen wird) kompatibel sind, um den Informationsaustausch zu erleichtern.
- (13) Ereignisse mit Beteiligung von Luftfahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat eingetragen sind oder von einer in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Organisation betrieben werden, sollten auch dann gemeldet werden, wenn sie sich außerhalb des Gebiets der Mitgliedstaaten zugetragen haben.
- (14) Informationen über Ereignisse sollten innerhalb der Union ausgetauscht werden. Dadurch dürfte vor allem die Ermittlung tatsächlicher oder potenzieller Risiken erheblich verbessert werden. Außerdem dürfte dadurch ermöglicht werden, dass die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Informationen über Ereignisse, die sich in ihrem Gebiet zutragen, aber einem anderen Mitgliedstaat gemeldet werden, zu erhalten.
- (15) Beim Austausch solcher Informationen über Ereignisse sollte beachtet werden, dass sein Zweck die Verhinderung von Unfällen und Störungen ist, weshalb eine Beurteilung von Schuld- und Haftungsfragen wie auch ein Benchmarking-Vergleich der erreichten Sicherheitsstandards auszuschließen sind.
- (16) Der Austausch solcher großer Informationsmengen zwischen den Mitgliedstaaten, der Kommission und der EASA erfolgt am effizientesten mit Hilfe des Europäischen Zentralspeichers.

- (17) Alle sicherheitsbezogenen Informationen über in der Union erfasste Meldungen von Ereignissen sollten unverzüglich in den Europäischen Zentralspeicher übertragen werden. Dazu sollte die Erfassung von Störungen, aber auch von Informationen, die sich aus der Untersuchung von Unfällen und Störungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 ergeben, zählen.
- (18) Die in nationalen Datenbanken gespeicherten Informationen über Ereignisse auf nationaler Ebene sollten dieser Verordnung unterliegen.
- (19) Im Europäischen Zentralspeicher enthaltene Sicherheitsinformationen sollten den für die Sicherheitsaufsicht in der Zivilluftfahrt zuständigen Stellen, einschließlich der EASA, und den für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt innerhalb der Union zuständigen Stellen in vollem Umfang zur Verfügung stehen.
- (20) Die interessierten Kreise können um Zugang zu bestimmten im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen ersuchen.
- (21) Da die nationalen Ansprechstellen die interessierten Kreise in ihrem eigenen Mitgliedstaat am besten kennen, sollten die nationalen Ansprechstellen Anfragen interessierter Kreise mit Sitz im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaates bearbeiten. Anfragen interessierter Kreise aus Drittländern und Anfragen internationaler Organisationen sollten hingegen von der Kommission bearbeitet werden.
- (22) Die in den Meldungen von Ereignissen enthaltenen Informationen sollten analysiert und die Sicherheitsrisiken bestimmt werden. Daraufhin sollten geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Luftfahrtsicherheit unverzüglich festgelegt und umgesetzt werden. Informationen über die Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen sollten innerhalb von Organisationen und Behörden der Mitgliedstaaten verbreitet werden, da Rückmeldungen zu gemeldeten Ereignissen ein guter Anreiz für Einzelpersonen sind, Ereignisse zu melden.
- (23) Die Wirksamkeit von Sicherheitsmaßnahmen sollte überwacht und erforderlichenfalls sollten zusätzliche Maßnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsmängel ordnungsgemäß behoben wurden. Die in den Meldungen von Ereignissen enthaltenen Informationen sollten auch in Form aggregierter Daten genutzt werden, um Tendenzen festzustellen.
- (24) Bei der Festlegung der in ihre staatlichen Sicherheitsprogramme aufzunehmenden Maßnahmen und um zu gewährleisten, dass die Maßnahmen evidenzbasiert sind, sollten die Mitgliedstaaten die aus den erfassten Meldungen von Ereignissen stammenden Informationen und ihre Analyse heranziehen.
- (25) Da das Ziel der Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann, weil in einzelnen Mitgliedstaaten isoliert betriebene Meldesysteme weniger wirksam sind als ein koordiniertes Netz mit Informationsaustausch, das es erlaubt, mögliche Sicherheitsrisiken und wichtige Risikobereiche auf Unionsebene zu erkennen, sollte die Analyse auf nationaler Ebene durch Analyse und Weiterverfolgung auf Unionsebene ergänzt werden, um eine bessere Verhütung von Unfällen und Störungen in der Luftfahrt sicherzustellen. Diese Aufgabe auf Unionsebene sollte von einem Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten durchgeführt werden.

- (26) Das Europäische Programm für Flugsicherheit und der Europäische Plan für die Flugsicherheit sollten vor allem auf die Arbeit des Netzes von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten zurückgreifen können, wenn es darum geht, die auf Unionsebene umzusetzenden Maßnahmen in evidenzbasierter Weise festzulegen.
- (27) Für die Öffentlichkeit sollten aggregierte Informationen über das Sicherheitsniveau im Luftverkehr in den Mitgliedstaaten und in der Union bereitgestellt werden. Diese Information sollten vor allem die Tendenzen und Analysen, die sich aus der Umsetzung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten ergeben, sowie Informationen über den Inhalt des Europäischen Zentralspeichers in aggregierter Form abdecken.
- (28) Das Sicherheitssystem in der Zivilluftfahrt beruht auf Rückmeldungen und Lehren, die aus Unfällen und Störungen gezogen werden. Die Meldung von Ereignissen und die Nutzung von Ereignissen zu Sicherheitszwecken beruhen auf einem Vertrauensverhältnis zwischen dem Meldenden und der für die Erfassung und Auswertung des Ereignisses zuständigen Stelle. Dies erfordert die strikte Anwendung der Regelungen über die Vertraulichkeit. Mit dem Schutz von Sicherheitsinformationen vor unangemessener Verwendung und der Beschränkung des Zugangs zum Europäischen Zentralspeicher auf interessierte Kreise, die an der Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt mitwirken, soll die kontinuierliche Verfügbarkeit von Sicherheitsinformationen sichergestellt werden, so dass ordnungsgemäße und rechtzeitige Präventivmaßnahmen getroffen werden können und die Sicherheit im Luftverkehr erhöht wird. In diesem Zusammenhang sollten sensitive Sicherheitsinformationen in angemessener Weise geschützt und ihre Erfassung dadurch sichergestellt werden, dass ihre vertrauliche Behandlung, der Quellenschutz und das Vertrauen der in der Zivilluftfahrt tätigen Personen gewährleistet werden. Um die Vertraulichkeit von Informationen, die durch Systeme zur Meldung von Ereignissen erfasst wurden, zu wahren, sollten geeignete Maßnahmen ergriffen und der Zugang zum Europäischen Zentralspeicher sollte beschränkt werden. Nationale Rechtsakte zur Informationsfreiheit sollten der notwendigen Vertraulichkeit dieser Informationen Rechnung tragen. Die erfassten Informationen sollten angemessen vor unautorisierter Verwendung oder Offenlegung geschützt werden. Sie sollten ausschließlich zum Zweck der Erhaltung oder Verbesserung der Luftfahrtsicherheit, nicht zur Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen genutzt werden.
- (29) Personen, die gemäß der Verordnung ein Ereignis gemeldet haben, sollten angemessen geschützt werden. In diesem Zusammenhang sollten Ereignismeldungen anonymisiert und Einzelheiten zum Meldenden nicht in Datenbanken gespeichert werden.
- (30) Außerdem sollte das System in der Zivilluftfahrt dazu dienen, spontane Ereignismeldungen dadurch zu erleichtern, dass mit ihnen keine Sanktionen verbunden sind, und somit einen Beitrag zu Fortschritten beim Grundsatz der „Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“)" leisten. Die Tatsache, dass mit ihnen keine Sanktionen verbunden sind, sollte nicht verhindern, dass die zur Erhaltung oder Verbesserung des Sicherheitsniveaus im Luftverkehr erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.
- (31) Eine „Kultur des gerechten Umgangs“ sollte Einzelpersonen zur Meldung sicherheitsbezogener Informationen ermutigen, ohne sie von ihrer normalen Verantwortung zu entbinden. In diesem Zusammenhang sollten Beschäftigte – außer

- bei grober Fahrlässigkeit – nicht auf der Grundlage der Informationen, die sie gemäß dieser Verordnung übermittelt haben, bestraft werden.
- (32) Um den Meldenden vor Nachteilen oder Strafverfolgung zu schützen, muss der Begriff der groben Fahrlässigkeit unbedingt einheitlich definiert werden.
- (33) Gemeldete Ereignisse sollten von benannten, unabhängig von anderen Dienststellen arbeitenden Personen bearbeitet werden, um zur Umsetzung der „Kultur des gerechten Umgangs“ beizutragen und das Vertrauen des Einzelnen in das System zu stärken.
- (34) Die Beschäftigten sollten die Möglichkeit haben, Verstöße gegen Grundsätze zu melden, durch die ihr Schutz gemäß dieser Verordnung eingeschränkt wird. Die Mitgliedstaaten sollten die Auswirkungen für diejenigen, die gegen den Grundsatz des Schutzes des Meldenden verstoßen, sowie erforderlichenfalls Sanktionen festlegen.
- (35) Einzelpersonen werden möglicherweise durch die Furcht vor einer Selbstbelastung und ihren möglichen Auswirkungen in Bezug auf Strafverfolgung durch Justizbehörden davon abgehalten, Ereignisse zu melden. In diesem Zusammenhang sollten die Mitgliedstaaten außer bei grober Fahrlässigkeit kein Verfahren gegen einen Meldenden aufgrund seiner Meldung einleiten. Außerdem sollte die Zusammenarbeit zwischen Sicherheits- und Justizbehörden durch im Voraus getroffene Regelungen, die das ausgewogene Verhältnis zwischen den unterschiedlichen einschlägigen öffentlichen Interessen beachten und insbesondere den Zugang zu den und die Nutzung der in den nationalen Datenbanken enthaltenen Meldungen von Ereignissen abdecken, verstärkt und formalisiert werden.
- (36) Um die notwendige Flexibilität sicherzustellen und die Angaben in den Anhängen zu dieser Verordnung zu aktualisieren sowie ein gemeinsames europäisches Risikoklassifizierungssystem festzulegen, die Maßnahmen für die Zusammenführung im Europäischen Zentralspeicher zu aktualisieren und die Verbreitung der im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen auszuweiten oder zu beschränken, sollte die Kommission ermächtigt werden, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen. Besonders wichtig ist, dass die Kommission bei ihren Vorarbeiten angemessene Konsultationen – auch auf Sachverständigenebene – durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und ordnungsgemäß übermittelt werden.
- (37) Um einheitliche Bedingungen für die Anwendung dieser Verordnung sicherzustellen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse im Hinblick auf die Einrichtung des gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystems und die Verwaltung des Europäischen Zentralspeichers übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, ausgeübt werden<sup>13</sup>.
- (38) Die Regelungen über Datenverarbeitung und den Schutz natürlicher Personen gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlament und des Rates vom

---

<sup>13</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr<sup>14</sup> und der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlament und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr<sup>15</sup> sollten bei der Anwendung dieser Verordnung in vollem Umfang beachtet werden. Die Regelungen über den Zugang zu Daten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission<sup>16</sup> sollten bei der Anwendung dieser Verordnung in vollem Umfang beachtet werden, es sei denn, es handelt sich um die Verbreitung von im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Daten und Informationen, die nach strengeren Zugangsregeln gemäß dieser Verordnung geschützt sind.

- (39) Sanktionen sollten insbesondere die Bestrafung von Personen oder Stellen ermöglichen, die entgegen dieser Verordnung Informationen, die nach dieser Verordnung geschützt sind, missbräuchlich verwenden, denjenigen, der ein Ereignis meldet, Nachteile erfahren lassen (außer bei grober Fahrlässigkeit), kein zur Erfassung von Angaben zu Ereignissen geeignetes Umfeld schaffen, die erfassten Informationen nicht analysieren und die festgestellten Sicherheitsmängel oder potenziellen Sicherheitsmängel nicht beheben, oder die gemäß dieser Verordnung erfassten Informationen nicht austauschen.
- (40) Da das Ziel der Verordnung, nämlich die Festlegung gemeinsamer Vorschriften im Bereich der Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen deren europaweiter Geltung und Wirkung besser auf Unionsebene zu erreichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (41) Die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sollte geändert werden.
- (42) Die Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt<sup>17</sup>, die Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission vom 12. November 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Zusammenführung von Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt in einem Zentralspeicher<sup>18</sup> und die Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission vom 24. September 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Weitergabe von Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt an interessierte Kreise<sup>19</sup> sollten aufgehoben werden –

---

<sup>14</sup> *ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.*

<sup>15</sup> *ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.*

<sup>16</sup> *ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.*

<sup>17</sup> *ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23.*

<sup>18</sup> *ABl. L 294 vom 13.11.2007, S. 3.*

<sup>19</sup> *ABl. L 295 vom 14.11.2007, S. 7.*

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

***Gegenstand***

1. Diese Verordnung dient der Verbesserung der Flugsicherheit, indem gewährleistet wird, dass für die Sicherheit der Zivilluftfahrt relevante Informationen gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt, ausgetauscht, verbreitet und analysiert sowie auf der Grundlage der erhobenen Daten geeignete Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Sie enthält ferner Vorschriften für die Zusammenführung der erfassten Informationen in einem Europäischen Zentralspeicher und ihre Verbreitung an interessierte Kreise mit dem Ziel, diesen die Informationen zukommen zu lassen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt benötigen.
2. Die Erfassung von Ereignismeldungen dient ausschließlich der Verhütung von Unfällen und Störungen, nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen.

*Artikel 2*

***Begriffsbestimmungen***

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Anonymisierung“: die Tilgung aller auf den Meldenden bezogenen persönlichen Angaben und der technischen Angaben, die Rückschlüsse auf die Identität des Meldenden oder Dritter ermöglichen, aus den übermittelten Meldungen von Ereignissen;
- (2) „Europäisches Programm für Flugsicherheit“: das integrierte Bündel von Vorschriften auf Unionsebene sowie die Tätigkeiten und Verfahren im Hinblick auf ein gemeinsames Sicherheitsmanagement auf europäischer Ebene;
- (3) „Europäischer Plan für die Flugsicherheit“: die Bewertung von Sicherheitsfragen und der damit verbundene Aktionsplan auf europäischer Ebene;
- (4) „Grobe Fahrlässigkeit“: eine offenkundige und vorsätzliche Verletzung der Sorgfaltspflicht, durch die unmittelbar ein vorhersehbarer Schaden für eine Person oder einen Gegenstand herbeigeführt oder das Sicherheitsniveau im Luftverkehr gemindert wird;
- (5) „Störung“: ein Ereignis außer einem Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;
- (6) „interessierte Kreise“: alle natürlichen Personen, juristischen Personen oder offiziellen Stellen — mit oder ohne Rechtspersönlichkeit —, die, wenn sie Zugang zu den von den Mitgliedstaaten ausgetauschten Informationen haben, an der Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt mitwirken können und die einer der durch diese Verordnung festgelegten Kategorien interessierter Kreise angehören;

- (7) „Kultur des gerechten Umgangs („Just Culture“): eine Kultur, bei der operative Mitarbeiter oder andere nicht für ihre Handlungen, Unterlassungen oder Entscheidungen, die ihrer Erfahrung und Ausbildung entsprechen, bestraft werden, aber grobe Fahrlässigkeit, vorsätzliche Verstöße und destruktives Handeln nicht toleriert werden;
- (8) „Ereignis“: ein Ereignis, das in Zusammenhang mit der Sicherheit in der Luftfahrt von wesentlicher Bedeutung ist oder sein könnte und insbesondere Unfälle und schwere Störungen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sowie Störungen umfasst;
- (9) „Organisation“: jede Art von Organisation, die Produkte und/oder Dienstleistungen der Luftfahrtbranche bereitstellt, und insbesondere Luftfahrzeugbetreiber, genehmigte Instandhaltungsbetriebe, für Musterbauart und/oder die Herstellung von Luftfahrzeugen zuständige Organisationen, Flugsicherungsorganisationen und zertifizierte Flugplätze;
- (10) „Ansprechstelle“: die von jedem Mitgliedstaat gemäß Artikel 6 Absatz 2 benannte zuständige Behörde, wenn es sich um eine Informationsanfrage interessierter Kreise mit Sitz in einem Mitgliedstaat handelt bzw. die Kommission, wenn es sich um eine Informationsanfrage interessierter Kreise, die nicht in der Union ansässig sind, handelt;
- (11) „Sicherheitsuntersuchungsstelle“: die ständige nationale Untersuchungsstelle für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, die Sicherheitsuntersuchungen gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 durchführt oder beaufsichtigt;
- (12) „Sicherheitsmanagementsystem“: ein systematischer Ansatz für das Sicherheitsmanagement einschließlich der erforderlichen Organisationsstrukturen, Rechenschaftspflichten, Strategien und Verfahren;
- (13) „Staatliches Sicherheitsprogramm“: ein integriertes Bündel von Rechtsvorschriften und Tätigkeiten, die von einem Mitgliedstaat für das Management der Sicherheit der Zivilluftfahrt entwickelt werden.

### *Artikel 3*

#### ***Geltungsbereich***

Diese Verordnung gilt für Ereignisse, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden bzw. - wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden - gefährden würden. Ein Verzeichnis der zu meldenden Störungen ist in Anhang I aufgeführt.

### *Artikel 4*

#### ***Meldepflicht***

1. Um die Erfassung von Angaben zu Ereignissen zu erleichtern, wird von jeder Organisation mit Sitz in einem Mitgliedstaat ein System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse eingerichtet.

2. Um die Erfassung von Angaben zu Ereignissen, einschließlich der Erfassung von Angaben zu Ereignissen, die bei Organisationen gemäß Absatz 1 eingegangen sind, zu erleichtern, wird von jedem Mitgliedstaat ein System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse eingerichtet.
3. Folgende Personen melden Ereignisse gemäß Artikel 3 über das von der Organisation, bei der sie beschäftigt sind, eingerichtete System nach Absatz 1 oder über das von den Mitgliedstaaten eingerichtete System nach Absatz 2:
  - (a) Kommandant eines in einem Mitgliedstaat registrierten Luftfahrzeugs oder eines außerhalb der Union registrierten Luftfahrzeugs, das von einem Betreiber, über den ein Mitgliedstaat die Aufsicht ausübt, oder von einem in der Union niedergelassenen Betreiber eingesetzt wird;
  - (b) Personen, die gewerbsmäßig turbinengetriebene Luftfahrzeuge oder Verkehrsflugfahrzeuge oder Ausrüstungen oder Teile davon unter der Aufsicht eines Mitgliedstaates oder unter Aufsicht der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) konstruieren, herstellen, instand halten oder verändern;
  - (c) Personen, die einen Nachprüfschein („Certificate of maintenance review“) oder die Bescheinigung der Freigabe zum Betrieb („Certificate of release to service“) für ein turbinengetriebenes Luftfahrzeug oder ein Verkehrsflugfahrzeug oder für Ausrüstungen oder Teile davon unter der Aufsicht eines Mitgliedstaates oder unter Aufsicht der EASA unterzeichnen;
  - (d) Personen, die eine Funktion ausüben, die eine von einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung als Fluglotse oder als Fluginformationsdienst-Lotse voraussetzt;
  - (e) Leiter eines Flughafens, auf den die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>20</sup> Anwendung findet;
  - (f) Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Instandhaltung, Reparatur, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Flugsicherungseinrichtungen, für die ein Mitgliedstaat die Verantwortung trägt, ausüben;
  - (g) Personen, die auf einem von der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erfassten Flughafen eine Funktion im Zusammenhang mit der Abfertigung von Luftfahrzeugen am Boden ausüben, einschließlich Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Flugzeugs.
4. Jede in Absatz 3 aufgeführte Person meldet Ereignisse innerhalb der Frist und gemäß den Anforderungen in Anhang II Nummer 1.
5. Jede von einem Mitgliedstaat zertifizierte oder zugelassene Organisation übermittelt der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats nach Artikel 6 Absatz 2 die erfassten Angaben zu Ereignissen nach Absatz 1.

---

<sup>20</sup> Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung), *ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.*



6. Jede von der EASA zertifizierte oder zugelassene Organisation übermittelt der EASA die erfassten Angaben zu Ereignissen nach Absatz 1.

#### *Artikel 5*

##### ***Freiwillige Meldungen***

1. Um die Erfassung von Angaben zu Ereignissen zu erleichtern, die möglicherweise nicht unter die Meldepflicht fallen, die aber vom Meldenden als tatsächliches oder potenzielles Risiko betrachtet werden, wird von jeder Organisation mit Sitz in einem Mitgliedstaat ein System zur Erstattung freiwilliger Meldungen eingerichtet.
2. Um die Erfassung von Angaben zu Ereignissen zu erleichtern, die möglicherweise nicht unter die Meldepflicht fallen, die aber vom Meldenden als tatsächliches oder potenzielles Risiko betrachtet werden, einschließlich der Erfassung von Angaben zu Ereignissen, die bei Organisationen gemäß Absatz 1 eingegangen sind, wird von jedem Mitgliedstaat ein System zur Erstattung freiwilliger Meldungen eingerichtet.
3. Die Systeme zur Erstattung freiwilliger Meldungen ermöglichen die Erfassung von Angaben zu Ereignissen, die nicht meldepflichtig nach Anhang I sind, und die Meldung von Ereignissen durch nicht in Artikel 4 Absatz 3 aufgeführte Personen.
4. Jede von einem Mitgliedstaat zertifizierte oder zugelassene Organisation übermittelt der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaat nach Artikel 6 Absatz 2 die erfassten Angaben zu Ereignissen nach Absatz 1.
5. Jede von der EASA zertifizierte oder zugelassene Organisation übermittelt der EASA die erfassten Angaben zu Ereignissen nach Absatz 1.
6. Mitgliedstaaten und Organisationen können andere Verfahren zur Erfassung und Verarbeitung von Sicherheitsinformationen einrichten, um Angaben zu Ereignissen zu erfassen, die möglicherweise nicht unter die in Artikel 4 und in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Meldesysteme fallen. Diese Systeme können auch die Meldung an andere als die in Artikel 6 Absatz 2 genannten Stellen und eine aktive Beteiligung der Branche umfassen.

#### *Artikel 6*

##### ***Erfassung und Speicherung von Informationen***

1. Jede Organisation mit Sitz in einem Mitgliedstaat benennt eine oder mehrere Personen, die die Erfassung, Auswertung, Verarbeitung, Analyse und Speicherung von Angaben zu Ereignissen bearbeiten, die gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldet werden. Diese benannten Personen arbeiten getrennt und unabhängig von anderen Dienststellen der Organisation.
2. Jeder Mitgliedstaat benennt eine oder mehrere zuständige Behörden, die ein System zur Erfassung, Auswertung, Verarbeitung, Analyse und Speicherung von Angaben zu Ereignissen, die gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldet werden, einrichten. Die

benannten zuständigen Behörden arbeiten bei der Bearbeitung der gemeldeten Informationen getrennt und unabhängig von anderen Dienststellen.

Die folgenden Behörden können, gemeinsam oder getrennt, mit dieser Zuständigkeit betraut werden:

- (a) die nationale Zivilluftfahrtbehörde und/oder
- (b) die Sicherheitsuntersuchungsstelle und/oder
- (c) eine andere mit dieser Aufgabe betraute unabhängige Stelle.

Benennt ein Mitgliedstaat mehr als eine Stelle, so bestimmt er eine von ihnen als Ansprechstelle für die Informationsübertragung nach Artikel 8 Absatz 2.

3. Organisationen speichern Meldungen von Ereignissen, die sich auf gemäß den Artikeln 4 und 5 erfasste Angaben zu Ereignissen stützen, in einer Datenbank.
4. Die zuständigen Behörden nach Absatz 2 speichern Meldungen von Ereignissen, die sich auf gemäß den Artikeln 4 und 5 erfasste Angaben zu Ereignissen stützen, in einer Datenbank.
5. Unfälle oder schwere Störungen sind ebenfalls in dieser nationalen Datenbank zu speichern.
6. Die für die Umsetzung des staatlichen Sicherheitsprogramms zuständigen Behörden haben im Rahmen ihrer Verantwortung für die Sicherheit uneingeschränkten Zugang zu den in Absatz 4 genannten Datenbanken.
7. Die Sicherheitsuntersuchungsstellen haben uneingeschränkten Zugang zu den in Absatz 4 genannten Datenbanken, um ihren Verpflichtungen nach Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 nachkommen zu können.

#### *Artikel 7*

##### ***Qualität und Vollständigkeit der Ereignismeldungen***

1. Meldungen von Ereignissen nach Artikel 6 enthalten mindestens die in Anhang II Nummer 2 aufgeführten Informationen.
2. Jede Ereignismeldung im Sinne von Artikel 6 Absatz 4 enthält die Sicherheitsrisikoklassifizierung des erfassten Ereignisses. Die Klassifizierung erfolgt nach dem in Absatz 5 festgelegten gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystem.
3. Die Organisationen und Mitgliedstaaten legen Verfahren zur Kontrolle der Datenqualität fest, um insbesondere Übereinstimmung zwischen den unterschiedlichen Daten in der Meldung eines Ereignisses und den vom Meldenden ursprünglich gemeldeten Angaben zu Ereignissen sicherzustellen.

4. Die in Artikel 6 Absätze 3 und 4 genannten Datenbanken verwenden zur Erleichterung des Informationsaustauschs standardisierte Formate und sind mit ECCAIRS und ADREP kompatible Systeme.
5. Die Kommission entwickelt ein gemeinsames europäisches Risikoklassifizierungssystem für die Klassifizierung von Ereignissen nach ihrem Sicherheitsrisiko. Dabei berücksichtigt die Kommission die notwendige Kompatibilität mit bestehenden Risikoklassifizierungssystemen.
6. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, erforderlichenfalls delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 18 zur Festlegung des gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystems zu erlassen.
7. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Regeln für die Umsetzung des gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystems fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
8. Die Kommission unterstützt die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten bei ihrer Aufgabe der Zusammenführung von Daten, insbesondere, aber nicht ausschließlich bei der Zusammenführung der Mindestinformationen nach Absatz 1, der Risikoklassifizierung von Ereignissen nach Absatz 2 und der Festlegung von Verfahren für die Kontrolle der Datenqualität nach Absatz 3. Diese Unterstützung durch die Kommission, die insbesondere in Form von Leitfäden und Workshops erfolgt, trägt zur Harmonisierung der Verfahren zur Dateneingabe in den Mitgliedstaaten bei.

#### *Artikel 8*

##### ***Europäischer Zentralspeicher***

1. Die Kommission verwaltet einen Europäischen Zentralspeicher für die Speicherung aller in der Union erfassten Meldungen von Ereignissen.
2. Jeder Mitgliedstaat vereinbart mit der Kommission die technischen Protokolle für die Aktualisierung des Europäischen Zentralspeichers, die durch Übertragung aller gemäß Artikel 6 Absatz 4 in nationalen Datenbanken enthaltenen sicherheitsbezogenen Informationen erfolgt.
3. Die EASA vereinbart mit der Kommission die technischen Protokolle für die Übertragung aller gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup> und ihrer Durchführungsbestimmungen erfassten Meldungen von Ereignissen sowie der in Anwendung von Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 5 Absatz 5 erfassten Informationen in den Europäischen Zentralspeicher.
4. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Regeln für die Verwaltung des Europäischen Zentralspeichers nach Absatz 1 fest. Diese

---

<sup>21</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, *ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.*

Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, erforderlichenfalls delegierte Rechtsakte nach Artikel 18 zu erlassen, um die Maßnahmen betreffend die Zusammenführung im Europäischen Zentralspeicher gemäß den Absätzen 2 und 3 zu aktualisieren.

#### *Artikel 9*

##### ***Informationsaustausch***

1. Die Mitgliedstaaten und die EASA nehmen an einem Informationsaustausch teil, indem sie alle sicherheitsbezogenen, in den jeweiligen Datenbanken für Meldungen gespeicherten Informationen den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, der EASA und der Kommission über den Europäischen Zentralspeicher zugänglich machen. Ereignismeldungen werden binnen 30 Tagen nach der ursprünglichen Erfassung der Angaben zu dem Ereignis an den Europäischen Zentralspeicher übermittelt. Ereignismeldungen werden bei Bedarf durch zusätzliche sicherheitsbezogene Informationen aktualisiert.
2. Informationen über Unfälle und schwere Störungen werden ebenfalls an den Europäischen Zentralspeicher übermittelt. Grundlegende Tatsachenangaben über Unfälle und Störungen werden noch während der laufenden Untersuchung übermittelt. Sobald die Untersuchung abgeschlossen ist, werden sämtliche Informationen und — soweit vorhanden — eine Zusammenfassung des Untersuchungsberichts in englischer Sprache eingespeist.
3. Erkennt ein Mitgliedstaat oder die EASA bei der Erfassung der Angaben zu Ereignissen oder der Speicherung der Meldung von Ereignissen Sicherheitsfragen, die für andere Mitgliedstaaten oder die EASA von Interesse sind und möglicherweise das Ergreifen von Sicherheitsmaßnahmen erfordern, so leiten die Mitgliedstaaten oder die EASA die sicherheitsrelevanten Informationen so rasch wie möglich an die einschlägigen Behörden der Mitgliedstaaten oder die EASA weiter.

#### *Artikel 10*

##### ***Verbreitung der Informationen***

1. Alle Stellen, die für die Sicherheitsaufsicht in der Zivilluftfahrt oder die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt innerhalb der Union zuständig sind, erhalten online Zugang zu den im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen über Ereignisse.
2. Die in Anhang III aufgeführten interessierten Kreise können um Zugang zu bestimmten im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen ersuchen. Interessierte Kreise mit Sitz in der Union richten Informationsanfragen an die Ansprechstelle desjenigen Mitgliedstaates, in dem sie ihren Sitz haben. Interessierte Kreise, die ihren Sitz nicht in der Union haben, richten ihre Anfragen an die Kommission.

3. Aus Sicherheitsgründen erhalten die interessierten Kreise keinen direkten Zugang zum Europäischen Zentralspeicher.

### *Artikel 11*

#### *Bearbeitung von Anfragen und Beschlüsse*

1. Anfragen werden unter Verwendung der von der zuständigen Ansprechstelle genehmigten Formulare eingereicht. Die betreffenden Formulare enthalten mindestens die in Anhang IV genannten Angaben.
2. Geht eine Anfrage bei einer Ansprechstelle ein, so prüft diese, ob der Anfragende den interessierten Kreisen angehört und ob diese Ansprechstelle für die Bearbeitung einer solchen Anfrage zuständig ist.
3. Die Ansprechstellen bewerten auf Einzelfallbasis, ob eine eingegangene Anfrage gerechtfertigt und eine Bearbeitung möglich ist. Die Ansprechstellen können den interessierten Kreisen die Informationen in Papierform oder mithilfe sicherer elektronischer Kommunikationsmittel übermitteln.
4. Wird die Anfrage entgegengenommen, so legt die Ansprechstelle Art und Umfang der bereitzustellenden Informationen fest. Unbeschadet der Artikel 15 und 16 beschränkt sich die Weitergabe der Informationen auf das für die Zwecke der Anfrage unbedingt erforderliche Maß. Informationen, die nicht die Ausrüstung, die Tätigkeiten oder den Tätigkeitsbereich der interessierten Kreise selbst betreffen, werden nur in aggregierter oder anonymisierter Form weitergegeben. Informationen in nicht aggregierter Form können an interessierte Kreise weitergegeben werden, wenn diese eine ausführliche Begründung vorlegen.
5. Den in Anhang III Buchstabe b genannten interessierten Kreisen werden ausschließlich Informationen zur Verfügung gestellt, die ihre eigene Ausrüstung, ihre eigenen Tätigkeiten oder ihren eigenen Tätigkeitsbereich betreffen.
6. Eine Ansprechstelle, bei der eine Anfrage von in Anhang III Buchstabe a genannten interessierten Kreisen eingeht, kann einen allgemeinen Beschluss fassen, den betreffenden interessierten Kreisen auf regelmäßiger Basis Informationen zur Verfügung zu stellen. Die angefragten Informationen müssen die Ausrüstung, die Tätigkeiten oder den Tätigkeitsbereich der interessierten Kreise selbst betreffen. Der allgemeine Beschluss kann keinen Zugang zum gesamten Inhalt der Datenbank gewähren und gilt nur für den Zugang zu anonymisierten Informationen.
7. Die interessierten Kreise nutzen die ihnen zur Verfügung gestellten Informationen ausschließlich für den im Anforderungsformular genannten Zweck, der mit dem in Artikel 1 dieser Verordnung definierten Ziel vereinbar sein sollte. Die interessierten Kreise geben die erhaltenen Informationen nicht ohne schriftliche Zustimmung der Auskunft erteilenden Stelle weiter und treffen die notwendigen Maßnahmen, um die erforderliche Vertraulichkeit der ihnen zugegangenen Informationen zu gewährleisten.
8. Der Beschluss, Informationen nach diesem Artikel zu verbreiten, wird auf das für die Zwecke des Nutzers unbedingt erforderliche Maß beschränkt.

9. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, erforderlichenfalls delegierte Rechtsakte nach Artikel 18 zu erlassen, mit denen die Regeln für die Verbreitung der im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen aktualisiert werden, um die Verbreitung von Informationen auszuweiten oder einzuschränken.

#### *Artikel 12*

##### ***Aufzeichnung der Anfragen und Informationsaustausch***

1. Jede Ansprechstelle führt Aufzeichnungen über sämtliche bei ihr eingegangenen Anfragen und die aufgrund der Anfragen eingeleiteten Maßnahmen. Die Kommission wird über alle eingegangenen Anfragen und/oder getroffenen Maßnahmen unterrichtet.
2. Die Kommission stellt allen Ansprechstellen die aktualisierte Liste der bei den verschiedenen Ansprechstellen und bei der Kommission selbst eingegangenen Anfragen sowie der jeweils getroffenen Maßnahmen zur Verfügung.

#### *Artikel 13*

##### ***Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen auf nationaler Ebene***

1. Jede Organisation mit Sitz in einem Mitgliedstaat entwickelt ein Verfahren zur Analyse der gemäß den Artikeln 4 und 5 erfassten Angaben zu Ereignissen, um die mit festgestellten Ereignissen verbundenen Sicherheitsrisiken zu ermitteln. Auf der Grundlage dieser Analyse werden geeignete Gegen- oder Präventivmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen.
2. Nach Ermittlung der im Hinblick auf tatsächliche oder potenzielle Sicherheitsmängel erforderlichen Maßnahmen setzt jede Organisation mit Sitz in einem Mitgliedstaat diese Maßnahmen unverzüglich um und richtet ein Verfahren ein, mit dem die Umsetzung und die Wirksamkeit der Reaktionen überwacht werden sollen.
3. Jede von einem Mitgliedstaat zertifizierte oder zugelassene Organisation übermittelt erforderlichenfalls der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats nach Artikel 6 Absatz 2 binnen 30 Tagen die Ergebnisse der durchgeführten Analyse nach Absatz 1 und die erforderlichen Maßnahmen nach Absatz 2.
4. Jeder Mitgliedstaat entwickelt ein Verfahren zur Analyse der gemäß den Artikeln 4 und 5 erfassten Angaben zu Ereignissen, um die mit festgestellten Ereignissen verbundenen Sicherheitsrisiken zu ermitteln. Auf der Grundlage dieser Analyse werden geeignete Gegen- oder Präventivmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen.
5. Nach Ermittlung der im Hinblick auf tatsächliche oder potenzielle Sicherheitsmängel erforderlichen Maßnahmen setzt jeder Mitgliedstaat diese Maßnahmen unverzüglich um und richtet ein Verfahren ein, mit dem die Umsetzung und die Wirksamkeit der Reaktionen überwacht werden sollen.

6. Jeder Mitgliedstaat überwacht ferner die Umsetzung und Wirksamkeit der Reaktion der Organisationen nach Absatz 2. Beurteilt ein Mitgliedstaat die Reaktionen als unzureichend im Hinblick auf die tatsächlichen oder potenziellen Sicherheitsmängel, so stellt er sicher, dass von der betreffenden Organisation geeignete Maßnahmen ergriffen und umgesetzt werden.
7. Informationen in Zusammenhang mit der in diesem Artikel erläuterten Analyse und Weiterverfolgung einzelner Ereignisse werden unverzüglich und spätestens zwei Monate nach ihrer Speicherung in der nationalen Datenbank im Europäischen Zentralspeicher gespeichert.
8. Aus der Analyse der Meldungen von Ereignissen gewonnene Informationen werden von den Mitgliedstaaten zur Entscheidung darüber genutzt, welche Abhilfemaßnahmen im Rahmen des staatlichen Sicherheitsprogramms zu treffen sind.
9. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen mindestens einmal jährlich einen Sicherheitsbericht mit Informationen zu der Art der Ereignisse, die in ihren Systemen zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen erfasst wurden, um die Öffentlichkeit über das Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt und die von ihnen getroffenen Maßnahmen zur Behebung entsprechender Sicherheitsprobleme zu unterrichten.
10. Die Mitgliedstaaten können auch anonymisierte Meldungen von Ereignissen veröffentlichen.

#### *Artikel 14*

##### *Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen auf EU-Ebene*

1. Die Kommission, die EASA und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nehmen in Zusammenarbeit regelmäßig an Austausch und Analyse der im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen teil.
2. Die Zusammenarbeit wird von einem Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten durchgeführt.
3. Die EASA unterstützt die Tätigkeit des Netzes von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten, beispielsweise durch Hilfe bei Vorbereitung und Organisation der Sitzungen.
4. Das Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten leistet einen Beitrag zur Erhöhung der Luftfahrtsicherheit in der Union, vor allem durch die Durchführung von Sicherheitsanalysen zur Unterstützung des Europäischen Programms für Flugsicherheit und des Europäischen Plans für die Flugsicherheit.
5. Die EASA nimmt Informationen über das Ergebnis der Analyse von Informationen nach Absatz 1 in den jährlichen Sicherheitsbericht nach Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 auf.

*Artikel 15****Schutz und angemessene Nutzung der Informationen***

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die angemessene Vertraulichkeit der ihnen nach den Artikeln 4, 5 und 10 zugegangenen Angaben zu Ereignissen zu gewährleisten.
2. Die Angaben zu Ereignissen werden nur für die Zwecke verwendet, für die sie erfasst wurden. Die Mitgliedstaaten und Organisationen stellen die Informationen nicht für andere Zwecke als die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Luftfahrtsicherheit zur Verfügung und verwenden sie nicht für andere als diese Zwecke. Die Informationen werden nicht zur Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen genutzt.
3. Die Kommission, die EASA und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, auf die in Artikel 14 Bezug genommen wird, gewährleisten die Vertraulichkeit der im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen und beschränken deren Nutzung auf das zur Wahrnehmung ihrer sicherheitsbezogenen Verpflichtungen strikt notwendige Maß. In diesem Zusammenhang werden diese Informationen vor allem für die Analyse von Tendenzen im Sicherheitsbereich verwendet, die die Grundlage für anonyme Sicherheitsempfehlungen und Lufttüchtigkeitsanweisungen ohne Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen bilden können.
4. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre zuständigen Behörden, auf die in Artikel 6 Absatz 2 Bezug genommen wird, und ihre für die Justizverwaltung zuständigen Behörden im Wege von im Voraus getroffenen Regelungen zusammenarbeiten. Diese im Voraus getroffenen Regelungen dienen der Gewährleistung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen dem Bedarf an einer geordneten Rechtspflege einerseits und der weiterhin erforderlichen Verfügbarkeit von Sicherheitsinformationen andererseits.

*Artikel 16****Schutz der Informationsquelle***

1. Jede Organisation mit Sitz in einem Mitgliedstaat stellt sicher, dass alle personenbezogenen Daten wie Namen oder Anschriften von Einzelpersonen nur für die in Artikel 6 Absatz 1 genannten Personen verfügbar sind. Anonymisierte Informationen werden bei Bedarf innerhalb der Organisation verbreitet. Jede Organisation mit Sitz in einem Mitgliedstaat verarbeitet personenbezogene Daten nur in dem Umfang, wie es für die Zwecke dieser Verordnung erforderlich ist und unbeschadet der nationalen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 95/46/EG.
2. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass alle personenbezogenen Daten wie Namen oder Anschriften von Einzelpersonen niemals in der in Artikel 6 Absatz 4 genannten Datenbank gespeichert werden. Anonymisierte Informationen werden allen einschlägigen Kreisen zur Verfügung gestellt um ihnen insbesondere die Wahrnehmung ihrer Verpflichtungen im Hinblick auf die Verbesserung der Luftfahrtsicherheit zu ermöglichen. Jeder Mitgliedstaat verarbeitet personenbezogene



Daten nur in dem Umfang, wie es für die Zwecke dieser Verordnung erforderlich ist und unbeschadet der nationalen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 95/46/EG.

3. Die Mitgliedstaaten verzichten auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie lediglich aufgrund einer Meldung gemäß den Artikeln 4 und 5 Kenntnis erlangen. Dies gilt nicht für Fälle grober Fahrlässigkeit.
4. Beschäftigte, die Ereignisse gemäß den Artikeln 4 und 5 melden, erfahren, außer im Falle grober Fahrlässigkeit, aufgrund der von ihnen gemeldeten Informationen keine Nachteile seitens ihres Arbeitgebers.
5. Jede Organisation mit Sitz in einem Mitgliedstaat legt interne Regeln fest, durch die dargelegt wird, wie die Grundsätze der „Kultur des gerechten Umgangs“, vor allem der in Absatz 4 genannte Grundsatz, in ihrer Organisation gewährleistet und umgesetzt werden.
6. Jeder Mitgliedstaat richtet eine Stelle ein, die für die Umsetzung dieses Artikels zuständig ist. Beschäftigte können dieser Stelle Verstöße gegen die in diesem Artikel festgelegten Regeln melden. Erforderlichenfalls schlägt die benannte Stelle ihrem Mitgliedstaat die Verhängung von Sanktionen gegen den Arbeitgeber nach Artikel 21 vor.

#### *Artikel 17*

##### ***Aktualisierung der Anhänge***

Der Kommission wird die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte nach Artikel 18 übertragen, um die Anhänge dieser Verordnung an den technischen Fortschritt anzupassen, die Anhänge an die international vereinbarte ADREP-Systematik, an andere von der Union angenommene Rechtsvorschriften sowie an internationale Vereinbarungen anzugleichen, das Verzeichnis der interessierten Kreise und das Formular zur Anforderung von Informationen aus dem Europäischen Zentralspeicher zu aktualisieren sowie zu gewährleisten, dass der Umfang der aufgrund der Meldepflicht zu meldenden Störungen angemessen bleibt.

#### *Artikel 18*

##### ***Ausführung der Befugnisübertragung***

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 5, Artikel 11 Absatz 9 und Artikel 17 wird der Kommission für einen unbestimmten Zeitraum übertragen.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 5, Artikel 11 Absatz 9 und Artikel 17 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Widerrufsbeschluss beendet die Übertragung der darin

angegebenen Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 7 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 5, Artikel 11 Absatz 9 und Artikel 17 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben hat oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Diese Frist wird auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates um zwei Monate verlängert.

#### *Artikel 19*

##### ***Ausschussverfahren***

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschuss unterstützt. Es handelt sich dabei um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

#### *Artikel 20*

##### ***Zugang zu Dokumenten und Schutz personenbezogener Daten***

1. Mit Ausnahme der Artikel 10 und 11, durch die strengere Regeln für den Zugang zu den im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Daten und Informationen festgelegt werden, gilt diese Verordnung unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001.
2. Diese Verordnung gilt unbeschadet der nationalen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 95/46/EG und gemäß der Verordnung (EG) Nr. 45/2001.

#### *Artikel 21*

##### ***Sanktionen***

Die Mitgliedstaaten legen Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung fest. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission davon, wenn gemäß diesem Artikel Sanktionen angenommen werden.

*Artikel 22*

***Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010***

Artikel 19 wird gestrichen.

*Artikel 23*

***Aufhebung***

Die Richtlinie 2003/42/EG, die Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und die Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission werden aufgehoben.

*Artikel 24*

***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 I: VERZEICHNIS DER STÖRUNGEN, DIE NACH DEM SYSTEM ZUR ERFASSUNG MELDEPFLICHTIGER EREIGNISSE ZU MELDEN SIND**

### **Teil A: Verzeichnis meldepflichtiger Störungen bei Betrieb, Instandhaltung, Instandsetzung und Herstellung von Luftfahrzeugen**

*Anmerkung 1:* In diesem Teil werden zwar die meisten meldepflichtigen Störungen aufgeführt, doch wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Andere Störungen, die nach Auffassung der Betroffenen die Kriterien erfüllen, sollten ebenfalls gemeldet werden.

*Anmerkung 2:* Dieser Teil umfasst nicht die in der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 festgelegten Unfälle und schweren Störungen. Ergänzend zu anderen Anforderungen, die für die Meldung von Unfällen und schweren Störungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 gelten, werden Unfälle und schwere Störungen auch über Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gemeldet.

*Anmerkung 3:* Dieser Teil enthält Beispiele von Meldevorschriften für Betrieb, Instandhaltung, Instandsetzung und Herstellung von Luftfahrzeugen.

*Anmerkung 4:* Meldepflichtig sind solche Ereignisse, bei denen die Betriebssicherheit gefährdet war oder hätte gefährdet sein können, oder solche Ereignisse, die zu einer unsicheren Betriebslage hätten führen können. Wenn nach Auffassung des Meldenden eine Störung nicht die Betriebssicherheit gefährdet hat, aber bei erneutem Auftreten unter anderen, aber wahrscheinlichen Umständen eine Gefährdung bewirken würde, sollte eine Meldung stattfinden. Was bei einer Kategorie von Erzeugnissen, Teilen oder Geräten als meldewürdig gilt, ist es möglicherweise bei anderen Kategorien nicht, und das Fehlen oder Vorhandensein eines einzigen - menschlichen oder technischen - Faktors kann eine Störung zu einem Unfall oder einer schweren Störung werden lassen.

*Anmerkung 5:* Bei zu meldenden Ereignissen kann es sich um Ereignisse sowohl in Zusammenhang mit bemannten Luftfahrzeugen als auch in Zusammenhang mit ferngesteuerten Luftfahrtsystemen handeln.

## **INHALTSVERZEICHNIS**

1: FLUGBETRIEB

2: TECHNISCHE VORKOMMNISSSE AM LUFTFAHRZEUG

3: INSTANDHALTUNG UND INSTANDSETZUNG VON LUFTFAHRZEUGEN

4: FLUGSICHERUNGSDIENSTE, FLUGPLATZEINRICHTUNGEN UND  
BODENDIENSTE

**1. FLUGBETRIEB**

**1.1. Betrieb des Luftfahrzeugs**

(a) Ausweichmanöver:

- Gefahr des Zusammenstoßes mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem anderen Gegenstand oder eine unsichere Situation, in der ein Ausweichmanöver angemessen gewesen wäre.
- Ein Ausweichmanöver, mit dem ein Zusammenstoß mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem anderen Gegenstand vermieden werden sollte.
- Ein Ausweichmanöver, mit dem andere unsichere Situationen vermieden werden sollten.
- (b) Störungen bei Start oder Landung, einschließlich vorsorglicher Landungen und Notlandungen. Ereignisse wie Zukurzkommen, Überschreiten der Start- und Landebahnen oder -seiten. Starts, Startabbrüche, Landungen oder Landeversuche auf einer geschlossenen, belegten oder falschen Start- und Landebahn. Störungen auf der Start- oder Landebahn.
- (c) Unterschreiten der zu erwartenden Leistung beim Start oder Anfangssteigflug.
- (d) Kritische Treibstoffmenge oder Unmöglichkeit, Treibstoff umzupumpen oder die gesamte nutzbare Treibstoffmenge zu verbrauchen.
- (e) Verlust der Kontrolle (auch teilweise oder vorübergehend) ungeachtet der Gründe.
- (f) Störungen bei Geschwindigkeiten nahe oder oberhalb von V1 als Folge oder Ursache gefährlicher Situationen oder potenziell gefährlicher Situationen (z. B. Startabbruch, Heckaufsetzer, Verlust der Triebwerksleistung usw.).
- (g) Durchstarten, das zu einer gefährlichen oder potenziell gefährlichen Situation führt.
- (h) Unbeabsichtigte erhebliche Abweichung von der Fluggeschwindigkeit, vom vorgesehenen Kurs oder von der vorgesehenen Flughöhe (um mehr als 300 Fuß) ungeachtet der Gründe.
- (i) Unterschreiten der Entscheidungshöhe oder Sinkflugmindesthöhe ohne Vorliegen der erforderlichen Sichtmerkmale.
- (j) Verlust der Wahrnehmung der tatsächlichen eigenen Position oder der Position anderer Luftfahrzeuge.
- (k) Unterbrechung der Kommunikation zwischen der Flugbesatzung (CRM) oder zwischen der Flugbesatzung und anderen Personen (Kabinenbesatzung, Flugverkehrskontrolle, Flugtechnik).
- (l) Harte Landung – Landung, nach der ein „Heavy Landing Check“ für erforderlich angesehen wird.
- (m) Überschreiten der Grenzwerte für ungleichmäßige Treibstoffverteilung.
- (n) Falsche Einstellung eines SSR-Codes oder einer Höhenmesser-Teilskala.

- (o) Falsche Programmierung von oder fehlerhafte Eingaben in Geräten für die Navigation oder für Leistungsberechnungen oder Verwendung fehlerhafter Daten.
- (p) Falsche Entgegennahme oder falsche Auslegung von Funksprüchen.
- (q) Fehlfunktionen oder Schäden an der Treibstoffanlage, die sich auf die Treibstoffversorgung und/oder -verteilung ausgewirkt haben.
- (r) Unbeabsichtigtes Verlassen einer befestigten Rollfläche durch ein Luftfahrzeug.
- (s) Zusammenstoß eines Luftfahrzeugs mit einem anderen Luftfahrzeug, einem Fahrzeug oder einem Gegenstand auf dem Boden.
- (t) Unbeabsichtigte und/oder fehlerhafte Bedienung von Steuerelementen.
- (u) Unmöglichkeit, die vorgesehene Luftfahrzeugkonfiguration während einer Flugphase zu erreichen (z. B. Fahrwerk und Fahrwerksklappen, Landeklappen, Stabilisatoren, Vorflügel usw.).
- (v) Gefährliche oder potenziell gefährliche Situation als Folge einer gezielten Simulation von Notfallbedingungen bei Schulungen, Systemüberprüfungen oder zu Schulungszwecken.
- (w) Anormale Vibrationen.
- (x) Auslösen eines primären Warnsystems, das mit dem Manövrieren des Luftfahrzeugs im Zusammenhang steht, z. B. Konfigurationswarnung, Überzieh-Warnung („Stick Shake“), Geschwindigkeitswarnung usw., es sei denn,
  - (1) die Flugbesatzung hat eindeutig festgestellt, dass es sich um eine Fehlwarnung handelt, und die Fehlwarnung hat nicht zu Schwierigkeiten oder Gefahren infolge der Reaktionen der Flugbesatzung auf die Warnung geführt oder
  - (2) das Auslösen ist zu Schulungs- oder Prüfzwecken erfolgt.
- (y) Warnung des Bodenannäherungswarnsystems (GPWS/TAWS), falls
  - (1) das Luftfahrzeug dem Boden näher kommt als geplant oder erwartet oder
  - (2) die Warnung bei Instrumenten-Wetterbedingungen (IMC) oder nachts auftritt und feststeht, dass sie durch eine hohe Sinkfluggeschwindigkeit ausgelöst wurde (Modus 1), oder
  - (3) die Warnung darauf beruht, dass das Fahrwerk oder die Landeklappen an dem entsprechenden Punkt beim Landeanflug nicht ausgefahren wurden (Modus 4), oder
  - (4) sich eine Schwierigkeit oder Gefahr aufgrund der Reaktion der Besatzung auf die Warnung ergibt oder hätte ergeben können, z. B.

verringertes Abstand von anderen Luftfahrzeugen. Dazu können Warnungen aller Modi oder Typen gehören, d. h. echte, störende oder Fehlwarnungen.

- (z) Alarm des Bodenannäherungswarnsystems (GPWS/TAWS), falls sich eine Schwierigkeit oder Gefahr aufgrund der Reaktion der Besatzung auf den Alarm ergibt oder hätte ergeben können.
- (aa) ACAS-Anweisungen (RA).
- (bb) Durch Triebwerk- oder Propellerstrahl verursachte erhebliche Schäden oder schwere Verletzungen.

## 1.2. Notfälle

- (a) Brand, Explosion, Rauch oder giftige oder schädliche Gase, anormaler Geruch auch nach Löschung des Brandes.
- (b) Anwendung eines nicht vorgesehenen Verfahrens durch die Flugbesatzung, um einen Notfall zu beherrschen, wenn
  - (1) das Verfahren zwar existiert, aber nicht verwendet wird;
  - (2) kein Verfahren existiert;
  - (3) das Verfahren zwar existiert, aber unvollständig oder ungeeignet ist;
  - (4) das Verfahren nicht korrekt ist;
  - (5) nicht das richtige Verfahren verwendet wird.
- (c) Nichteignung von Verfahren für den Einsatz in Notfällen, auch beim Einsatz zu Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfzwecken.
- (d) Ereignis, das zu einer Noträumung des Luftfahrzeugs führt.
- (e) Druckabfall.
- (f) Benutzung von Notfallausrüstung oder Anwendung vorgeschriebener Notfallverfahren, um eine Situation zu beherrschen.
- (g) Ereignis, das zur Erklärung eines Notfalls („Mayday“ oder „Pan“) führt.
- (h) Ausfall eines Notfallsystems oder -ausrüstungsteils, einschließlich Ausstiegstüren und Beleuchtung, auch beim Einsatz zu Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfzwecken.
- (i) Ereignisse, die die Notfallverwendung von Sauerstoff durch ein Mitglied der Flugbesatzung erforderlich machen.

**1.3. Einsatzunfähigkeit der Flugbesatzung**

- (a) Einsatzunfähigkeit eines Mitglieds der Flugbesatzung - auch vor dem Abflug, falls anzunehmen ist, dass es zu einer Einsatzunfähigkeit nach dem Start hätte kommen können.
- (b) Einsatzunfähigkeit eines Mitglieds der Kabinenbesatzung, die es ihm unmöglich macht, wesentliche Notfallaufgaben wahrzunehmen.

**1.4. Schädigung**

- (a) Störungen, die zu erheblichen Verletzungen von Fluggästen oder Besatzungsmitgliedern geführt haben oder hätten führen können, die aber nicht als meldefähiger Unfall angesehen werden.
- (b) Ereignis, das die Gesundheit von Besatzungsmitgliedern oder Fluggästen schwer beeinträchtigt.

**1.5. Meteorologie**

- (a) Blitzschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat.
- (b) Hagelschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat.
- (c) Durchfliegen schwerer Turbulenzen, das zur Verletzung von Insassen geführt hat oder nach dem die Durchführung eines Turbulenz-Checks des Luftfahrzeugs für erforderlich angesehen wird.
- (d) Durchfliegen von Scherwinden.
- (e) Vereisungsprobleme, die zu Bedienungsproblemen, zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt haben.

**1.6. Sicherheit**

- (a) Rechtswidriger Eingriff in den Luftverkehr, einschließlich Bombendrohung oder Entführung.
- (b) Schwierigkeiten bei der Kontrolle betrunkenen, gewalttätiger oder sich Anordnungen widersetzender Fluggäste.
- (c) Entdeckung eines „blinden Passagiers“.

**1.7. Andere Störungen**

- (a) Wiederholt auftretende Störung einer bestimmten Art, die für sich allein genommen nicht als meldefähig angesehen würden, die aufgrund ihrer Häufigkeit aber eine potenzielle Gefahr darstellen.



- (b) Vogelschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat.
- (c) Durchfliegen einer Wirbelschleppe.
- (d) Ermüdung der Besatzungsmitglieder, die als Gefährdung oder mögliche Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen an Bord oder am Boden angesehen wurde.
- (e) Jede sonstige Störung gleich welcher Art, das als Gefährdung oder mögliche Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen an Bord oder am Boden angesehen wurde.

## **2. TECHNISCHE VORKOMMNISSE AM LUFTFAHRZEUG**

### **2.1. Struktur**

Nicht alle Schäden an der Struktur sind zu melden. Es ist nach der technischen Beurteilung zu entscheiden, ob ein Schaden schwerwiegend genug ist, um meldefähig zu sein. Die folgenden Beispiele können hierbei als Anhaltspunkte dienen:

- (a) Schäden an einem tragenden Strukturteil, das nicht als beschädigungstolerant eingestuft wird (lebenszeitbegrenztes Teil). Als tragende Strukturteile gelten alle Teile, die wesentlich zur Aufnahme von Flug-, Boden- und Drucklasten beitragen und deren Ausfall zu einem Totalausfall des Luftfahrzeugs führen könnte.
- (b) Schäden oder Mängel, die die zulässigen Schäden an den als beschädigungstolerant eingestuften tragenden Strukturteilen überschreiten.
- (c) Schäden oder Mängel, die die zulässigen Toleranzen eines Strukturteils überschreiten, dessen Ausfall die Steifigkeit der Struktur so weit beeinträchtigen könnte, dass die vorgeschriebenen Sicherheitsmargen für Flattererscheinungen, aperiodische Bewegungen oder Steuerungsumkehr nicht mehr eingehalten werden können.
- (d) Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die zum Lösen schwerer Bauteile führen könnten, wodurch Insassen des Luftfahrzeugs verletzt werden könnten.
- (e) Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die die ordnungsgemäße Funktion von Systemen gefährden könnte. Siehe Abschnitt 2.
- (f) Ablösen von Strukturteilen des Luftfahrzeugs während des Fluges.

### **2.2. Systeme**

Es werden die nachstehenden, für alle Systeme geltenden allgemeinen Kriterien vorgeschlagen:

- (a) Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schädigung eines Systems, Teilsystems oder Ausrüstungssatzes, wodurch die Standard-Betriebsverfahren, Drills usw. nicht mehr zufrieden stellend durchgeführt werden können.
- (b) Unmöglichkeit der Systembeherrschung durch die Flugbesatzung, wie z. B.
  - (1) ungewollte selbstständige Aktionen;
  - (2) fehlerhafte und/oder unvollständige Reaktion, einschließlich ungenügendem Bewegungsweg oder Schwergängigkeit;
  - (3) selbstständiges Bewegen der Steuerorgane;
  - (4) mechanische Trennung von Verbindungen oder mechanisches Versagen.
- (c) Ausfall oder Störung exklusiver Systemfunktion(en) (in einem einzigen System können mehrere Funktionen integriert sein).
- (d) Wechselseitige Beeinträchtigungen innerhalb eines Systems oder zwischen mehreren Systemen.
- (e) Ausfall oder Funktionsstörung der Schutzeinrichtung oder der zugehörigen Notfalleinrichtungen des Systems.
- (f) Ausfall der Redundanzfunktion des Systems.
- (g) Störungen als Folge unvorgesehenen Systemverhaltens.
- (h) Bei Luftfahrzeugtypen mit einfach vorhandenen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen: Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schäden an einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz.
- (i) Bei Luftfahrzeugtypen mit mehreren voneinander unabhängigen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen: Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schäden an mehr als einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz.
- (j) Auslösen eines primären Warnsystems der Systeme oder Ausrüstungsteile des Luftfahrzeugs, sofern die Besatzung nicht eindeutig festgestellt hat, dass es sich um eine Fehlwarnung handelt, und sofern die Fehlwarnung nicht zu Schwierigkeiten oder Gefahren infolge der Reaktionen der Besatzung auf die Warnung geführt hat.
- (k) Leckagen von Hydraulikflüssigkeiten, Treibstoff, Öl oder anderen Flüssigkeiten, die feuergefährlich sind oder möglicherweise zu einer gefährlichen Verunreinigung von Struktur, Systemen oder Ausrüstungsteilen des Luftfahrzeugs geführt oder eine Gefahr für die Insassen dargestellt haben.
- (l) Funktionsstörungen oder Mängel an einem Anzeigesystem, wenn dies möglicherweise irreführende Anzeigen für die Besatzung verursacht.

- (m) Ausfälle, Funktionsstörungen oder Mängel, wenn diese in einer kritischen Flugphase auftreten und sich auf den Betrieb des betreffenden Systems auswirken.
- (n) Erhebliche Abweichungen der tatsächlichen Leistung von der freigegebenen Leistung, die zu einer Gefahrensituation geführt haben (unter Berücksichtigung der Genauigkeit der Leistungsberechnungsverfahren), einschließlich Bremswirkung, Treibstoffverbrauch usw.
- (o) Asymmetrie bei Flugsteuerungseinrichtungen, z. B. Landeklappen, Vorflügeln, Störklappen usw.

Die Anlage zu diesem Anhang enthält eine Liste mit Beispielen der meldefähigen Störungen, die sich aus der Anwendung dieser allgemeinen Kriterien auf bestimmte Systeme ergeben.

### **2.3. Antriebssysteme (einschließlich Triebwerke, Propeller und Rotorssysteme) und Hilfskraftturbinen-Systeme**

- (a) Flammendurchschlag, Abschaltung oder Fehlfunktion eines Triebwerks.
- (b) Überschreiten der Drehzahl oder Unmöglichkeit der Drehzahlregelung schnell drehender Komponenten (z. B. Hilfskraftturbine, Druckluftstarter, Klimatisierung, luftgetriebene Hilfsturbine, Propeller oder Rotor).
- (c) Ausfall oder Fehlfunktion eines Teils eines Triebwerks mit einer oder mehreren der nachstehenden Folgen:
  - (1) Austritt von Teilen/Bruchstücken.
  - (2) Unkontrollierter interner oder externer Brand oder Austreten heißer Gase.
  - (3) Schub in eine andere als die vom Piloten gewählte Richtung.
  - (4) Funktionsausfall oder unbeabsichtigte Funktion des Schubumkehrsystems.
  - (5) Unmöglichkeit, die Leistung, den Schub oder die Drehzahl zu regeln.
  - (6) Ausfall der Triebwerksaufhängung.
  - (7) Teilweiser oder vollständiger Verlust wesentlicher Teile des Triebwerks.
  - (8) Sichtbare Entwicklung von dichtem Rauch oder Konzentrationen toxischer Stoffe, die ausreichen, um Flugbesatzung oder Fluggäste handlungsunfähig zu machen.
  - (9) Unmöglichkeit, ein Triebwerk mit den üblichen Verfahren abzuschalten.
  - (10) Unmöglichkeit, ein funktionsfähiges Triebwerk erneut zu starten.

- (d) Ungewollte(r) Schub-/Leistungsverlust, -wechsel oder -schwankungen, wobei diese Ereignisse als Verlust der Schub- bzw. Leistungskontrolle (LOTC) eingestuft werden, und zwar
  - (1) bei einem einmotorigen Luftfahrzeug oder
  - (2) wenn das Ereignis als für den jeweiligen Vorgang als übermäßig angesehen wird oder
  - (3) wenn bei einem mehrmotorigen Luftfahrzeug mehr als ein Triebwerk hiervon betroffen sein könnte, insbesondere bei zweimotorigen Luftfahrzeugen, oder
  - (4) wenn bei einem mehrmotorigen Luftfahrzeug der gleiche oder ein ähnlicher Triebwerkstyp bei einem Vorgang verwendet wird, bei dem das Ereignis als gefährlich oder kritisch angesehen würde.
- (e) Schäden an einem lebenszeitbegrenzten Teil, die eine Außerbetriebnahme des Teils vor Erreichen seiner vollen Lebensdauer zur Folge haben.
- (f) Mängel gleichen Ursprungs, die im Flug eine derart hohe Abschalttrate verursachen könnten, dass die Möglichkeit besteht, dass während eines Flugs mehr als ein Triebwerk abgeschaltet wird.
- (g) Funktionsausfall eines Triebwerksbegrenzers oder eines Steuergeräts im Bedarfsfall oder unbeabsichtigte Funktion dieser Einrichtungen.
- (h) Überschreitung der Triebwerksparameter.
- (i) Fremdkörperberührung mit Schadenfolge.

#### *Propeller und Getriebe*

- (j) Ausfall oder Funktionsstörung eines Teils eines Propellers oder Triebwerks mit einer oder mehreren der nachstehenden Folgen:
  - (1) Drehzahlüberschreitung eines Propellers.
  - (2) Entwicklung übermäßigen Luftwiderstands.
  - (3) Schub in die Gegenrichtung der vom Piloten gewählten Richtung.
  - (4) Vollständiges Ablösen des Propellers oder Ablösen größerer Propellerteile.
  - (5) Fehlfunktion, die zu einem übermäßigen Ungleichgewicht führt.
  - (6) Ungewollte Bewegung der Propellerblätter unter die für den Flug festgelegte Minimalposition bei niedrigem Anstellwinkel.
  - (7) Ausfall der Einstellmöglichkeit für die Segelstellung.
  - (8) Ausfall der Einstellmöglichkeit für den Anstellwinkel des Propellers.

- (9) Selbsttätige Verstellung des Anstellwinkels.
- (10) Unkontrollierbare Schub- oder Drehzahlschwankungen.
- (11) Austritt von Teilen mit niedriger Energie.

*Rotoren und Getriebe*

- (k) Schäden oder Mängel am Hauptrotorgetriebe/an der Hauptrotorbefestigung, die zum Ablösen des Rotors während des Flugs und/oder zu Fehlfunktionen der Rotorsteuerung führen könnten.
- (l) Schäden am Heckrotor oder an seinem Getriebe und gleichwertigen Systemen.

*Hilfskraftturbinen-Systeme*

- (m) Abschaltung oder Ausfall der Hilfskraftturbine, wenn diese entsprechend den Betriebsanforderungen - z. B. ETOPS, MEL usw. - verfügbar sein muss.
- (n) Unmöglichkeit der Abschaltung der Hilfskraftturbine.
- (o) Drehzahlüberschreitung.
- (p) Unmöglichkeit, die Hilfskraftturbine anzulassen, wenn sie für den Luftfahrzeugbetrieb benötigt wird.

**2.4. Humanfaktoren**

Zwischenfälle, bei denen ein Ausstattungsmerkmal oder eine Fehlkonzepktion des Luftfahrzeugs möglicherweise zu einem Bedienungsfehler geführt hat, der eine gefährliche Wirkung oder einen Unfall zur Folge gehabt haben könnte.

**2.5. Andere Störungen**

- (a) Zwischenfälle, bei denen ein Ausstattungsmerkmal oder eine Fehlkonzepktion des Luftfahrzeugs möglicherweise zu einem Bedienungsfehler geführt hat, der eine gefährliche Wirkung oder einen Unfall zur Folge gehabt haben könnte.
- (b) Störungen, die normalerweise nicht als meldepflichtig gelten (z. B. Innenausstattung und Kabinenausrüstung, Wassersysteme), falls die Umstände des Ereignisses zu einer Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen geführt haben.
- (c) Brand, Explosion, Rauch oder toxische oder schädliche Dämpfe.
- (d) Sonstige Ereignisse, die zu einer Gefährdung des Luftfahrzeugs führen können oder die Sicherheit der Insassen des Luftfahrzeugs oder von Menschen oder Gegenständen in der Nähe des Luftfahrzeugs oder am Boden gefährden können.
- (e) Ausfall oder Mängel der Kabinen-Lautsprecheranlage, so dass Fluggastdurchsagen nicht möglich oder nicht hörbar sind.

- (f) Ausfall der Pilotensitzverstellung während des Flugs.

### 3. INSTANDHALTUNG UND INSTANDSETZUNG VON LUFTFAHRZEUGEN

- (a) Falsche Montage von Teilen oder Komponenten des Luftfahrzeugs, die bei einem nicht speziell für diesen Zweck vorgesehenen Inspektions- oder Prüfverfahren festgestellt wird.
- (b) Heißluftleck, das zu Strukturschäden führt.
- (c) Schäden an einem lebenszeitbegrenzten Teil, die eine Außerbetriebnahme des Teils vor Erreichen seiner vollen Lebensdauer zur Folge haben.
- (d) Schäden oder Beeinträchtigungen (z. B. Brüche, Risse, Korrosion, Delamination, Ablösung usw.), gleich welcher Ursache (z. B. Flattern, Steifigkeitsverluste oder strukturelle Schäden), an
  - (1) der primären Struktur oder einem grundlegenden Strukturelement (gemäß Festlegung im Instandsetzungshandbuch des Herstellers), wenn diese Schäden oder Beeinträchtigungen die gemäß Instandsetzungshandbuch zulässigen Grenzen überschreiten und eine Instandsetzung oder einen teilweisen oder vollständigen Austausch erforderlich machen;
  - (2) der sekundären Struktur, die in der Folge das Luftfahrzeug gefährdet haben oder hätten gefährden können;
  - (3) Triebwerk, Propeller oder Drehflügler-Rotorsystem.
- (e) Ausfall, Fehlfunktion oder Mängel an einem System oder Ausrüstungsteil oder Schäden oder Beeinträchtigungen, die aufgrund der Ausführung einer Lufttüchtigkeitsanweisung oder einer anderen verbindlichen Anweisung einer Aufsichtsbehörde festgestellt werden, sofern
  - (1) sie zum ersten Mal von der meldenden ausführenden Stelle festgestellt werden;
  - (2) bei einer nachfolgenden Ausführung der Anweisungen die darin angegebenen zulässigen Grenzen überschritten werden und/oder veröffentlichte Instandsetzungs-/Abhilfeverfahren nicht verfügbar sind.
- (f) Ausfall eines Notfallsystems oder -ausrüstungsteils, einschließlich Ausstiegstüren und Beleuchtung, auch beim Einsatz zu Instandhaltungs- oder Prüfzwecken.
- (g) Nichteinhaltung oder erhebliche Fehler bei der Einhaltung der vorgeschriebenen Instandhaltungsverfahren.
- (h) Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen und Werkstoffe unbekannter oder verdächtiger Herkunft.
- (i) Irreführende, falsche oder unzureichende Instandhaltungsangaben oder -verfahren, die zu Instandhaltungsfehlern führen könnten.

- (j) Alle Ausfälle, Fehlfunktionen oder Mängel von Ausrüstungen am Boden, die zur Prüfung von Luftfahrzeugsystemen und -ausrüstungen verwendet werden, falls bei den erforderlichen Routineinspektions- und -prüfverfahren das Problem nicht eindeutig zu erkennen war und dies zu einer Gefahrensituation führt.

#### **4. FLUGSICHERUNGSDIENSTE, FLUGPLATZEINRICHTUNGEN UND BODENDIENSTE**

##### **4.1. Flugsicherungsdienste (ANS)**

Siehe Anhang IB - Verzeichnis meldepflichtiger ANS-Störungen.

##### **4.2. Flugplätze und Flugplatzeinrichtungen**

- (a) Ausfall der Funkverbindung zwischen Bodenpersonal und Flugverkehrsdienst.
- (b) Ausfall des Alarmsystems der Feuerwache.
- (c) Rettungs- und Feuerwehrdienste nicht anforderungsgemäß verfügbar.
- (d) Wesentliche Änderung der Betriebsbedingungen des Flugplatzes, die zu Gefahrensituationen führen könnte und der Flugverkehrsdienst (ATS) nicht gemeldet wurde.

##### **4.3. Fluggäste, Gepäck, Fracht**

- (a) Erhebliche Verunreinigung der Struktur, Systeme oder Ausrüstung von Luftfahrzeugen durch die Beförderung von Gepäck oder Fracht.
- (b) Falsche Beladung mit Fluggästen, Gepäck oder Fracht, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung bezüglich der Massenverteilung und/oder Schwerpunktlage des Luftfahrzeugs führen kann.
- (c) Falsches Verstauen von Gepäck (einschließlich Handgepäck) oder Fracht, wodurch das Luftfahrzeug, seine Ausrüstung oder Insassen gefährdet oder die Notevakuierung behindert werden kann.
- (d) Unsachgemäßes Verstauen von Frachtcontainern oder sonstigen größeren Frachtstücken.
- (e) Beförderung oder versuchte Beförderung von gefährlichen Gütern unter Verstoß gegen die geltenden Vorschriften, einschließlich falscher Kennzeichnung und Verpackung von gefährlichen Gütern.

##### **4.4. Bodenabfertigung des Luftfahrzeugs**

- (a) Austritt erheblicher Mengen Treibstoff während des Betankens.
- (b) Betankung mit falschen Treibstoffmengen, die erhebliche Auswirkungen auf die Flugdauer, Leistung, Schwerpunktlage oder strukturelle Festigkeit des Luftfahrzeugs haben kann.

- (c) Ausfall, Fehlfunktion oder Mängel von Ausrüstungen am Boden, die zur Prüfung von Luftfahrzeugsystemen und -ausrüstungen verwendet werden, falls bei den erforderlichen Routineinspektions- und -prüfverfahren das Problem nicht eindeutig zu erkennen war und dies zu einer Gefahrensituation führt.
- (d) Nichteinhaltung oder erhebliche Fehler bei der Einhaltung vorgeschriebener Abfertigungsverfahren.
- (e) Betankung mit verunreinigtem oder falschem Treibstoff oder mit verunreinigten oder falschen sonstigen Betriebsflüssigkeiten/Gasen (einschließlich Sauerstoff und Trinkwasser).



*Anlage zu ANHANG I Teil A*

Die folgenden Abschnitte enthalten Beispiele für Störungen, die aufgrund der Anwendung der allgemeinen Kriterien gemäß Anhang I Teil A Absatz 2.2 auf spezifische Systeme meldepflichtig sind.

1. Klima-/Lüftungsanlage
  - (a) Vollständiger Ausfall der Avionik-Kühlanlage.
  - (b) Druckabfall.
2. Automatisches Flugsteuerungssystem
  - (a) Automatisches Flugsteuerungssystem geht nach dem Einschalten nicht in den vorgesehenen Betriebsmodus über.
  - (b) Von der Flugbesatzung gemeldete erhebliche Schwierigkeiten bei der Beherrschung des Luftfahrzeugs in Verbindung mit der Funktion des automatischen Flugsteuerungssystems.
  - (c) Ausfall einer Abschaltvorrichtung für das automatische Flugsteuerungssystem.
  - (d) Selbstständiger Betriebsmoduswechsel des automatischen Flugsteuerungssystems.
3. Kommunikation
  - (a) Ausfall oder Mängel der Kabinen-Lautsprecheranlage, so dass Fluggastdurchsagen nicht möglich oder nicht hörbar sind.
  - (b) Gesamtausfall des Kommunikationssystems während des Flugs.
4. Elektrische Anlage
  - (a) Ausfall eines Verteilersystems der elektrischen Anlage (AC oder DC).
  - (b) Totalausfall oder Ausfall von mehr als einem Elektrogeneratorsystem.
  - (c) Ausfall des Reserve- (Notfall-) Elektrogeneratorsystems.
5. Cockpit/Kabine/Frachträume
  - (a) Ausfall der Pilotensitzverstellung während des Flugs.
  - (b) Ausfall eines Notfallsystems oder -ausrüstungsteils, einschließlich der Notausstiegs-Signalanlage, aller Ausstiegstüren,
  - (c) der Notbeleuchtung usw.
  - (d) Ausfall der Haltevorrichtungen des Frachtladesystems.
6. Brandschutzanlage

- (a) Brandalarme, mit Ausnahme der sofort als falsch bestätigten Alarme.
- (b) Nicht erkannter Ausfall oder Mangel der Brand-/Rauchmelde- bzw. Brand-/Rauchschutzanlage, der zum Ausfall bzw. zur Funktionseinschränkung der Brandmelde- bzw. Brandschutzanlage führen könnte.
- (c) Ausbleiben einer Brandmeldung bei einem tatsächlich ausgebrochenen Brand oder bei Rauchentwicklung.

#### 7. Flugsteuerung

- (a) Asymmetrie der Landeklappen, Vorflügel, Störklappen usw.
- (b) Eingeschränkte Beweglichkeit, Schwergängigkeit oder schlechtes oder verspätetes Ansprechen bei der Betätigung primärer Flugsteuerungssysteme oder der zugehörigen Feststellsysteme.
- (c) Selbstständiges Bewegen der Steuerorgane.
- (d) Von der Flugbesatzung wahrgenommene Vibrationen an den Steuerorganen.
- (e) Lösen oder Ausfall der mechanischen Flugsteuerung.
- (f) Erhebliche Beeinträchtigung der normalen Steuerung des Luftfahrzeugs oder Verschlechterung der Flugeigenschaften.

#### 8. Treibstoffanlage

- (a) Fehlfunktion am Treibstoffmengen-Anzeigesystem, die zum Totalausfall der Anzeige oder zur Fehlanzeige der mitgeführten Treibstoffmenge führt.
- (b) Treibstoffaustritt, der zu größerem Treibstoffverlust, Brandgefahr oder erheblicher Verunreinigung geführt hat.
- (c) Fehlfunktion oder Mängel des Treibstoffablasssystems, die zum unbeabsichtigten Verlust einer erheblichen Treibstoffmenge, zu Brandgefahr oder gefährlicher Verunreinigung der Luftfahrzeugausrüstung geführt oder das Ablassen von Treibstoff unmöglich gemacht haben.
- (d) Fehlfunktionen oder Mängel des Treibstoffsystems, die erhebliche Auswirkungen auf die Treibstoffversorgung und/oder -verteilung hatten.
- (e) Unmöglichkeit, die gesamte nutzbare Treibstoffmenge umzupumpen oder zu verbrauchen.

#### 9. Hydraulik

- (a) Ausfall eines Hydrauliksystems (nur ETOPS-Betrieb).
- (b) Funktionsausfall des Isolationssystems.
- (c) Ausfall von mehr als einem Hydraulikkreis.

- (d) Ausfall des Hydraulik-Reservesystems.
  - (e) Unbeabsichtigtes Ausfahren der durch den Fahrtwind angetriebenen Turbine.
10. Vereisungsmelde-/schutzsystem
- (a) Nicht erkannter Ausfall oder Leistungsminderung des Vereisungsschutz-/Enteisungssystems.
  - (b) Ausfall von mehr als einem Sondenbeheizungssystem.
  - (c) Unmöglichkeit einer symmetrischen Tragflügelenteisung.
  - (d) Anormale Eisablagerungen und dadurch erhebliche Beeinträchtigung von Leistung oder Flugeigenschaften.
  - (e) Erhebliche Beeinträchtigung der Sicht der Besatzung.
11. Anzeige-, Warn-, Aufzeichnungssysteme
- (a) Fehlfunktion oder Mangel an einem Anzeigesystem, wenn die Möglichkeit besteht, dass die Besatzung aufgrund erheblicher Anzeigefehler an wesentlichen Systemen falsche Maßnahmen ergreift.
  - (b) Ausfall der roten Warnfunktion eines Systems.
  - (c) Bei Glascockpits: Ausfall oder Fehlfunktion von mehr als einem Anzeigeschirm oder Computer für eine Anzeige-/Warnfunktion.
12. Fahrwerk, Bremsen, Reifen
- (a) Brand an der Bremsanlage.
  - (b) Erheblicher Bremswirkungsverlust.
  - (c) Unsymmetrische Bremswirkung, die zu erheblichen Abweichungen von der vorgesehenen Bahn führt.
  - (d) Ausfall des schwerkraftgetriebenen Fahrwerksystems (einschließlich bei planmäßigen Tests).
  - (e) Unbeabsichtigtes Ausfahren/Einfahren von Fahrwerk oder Fahrwerksklappen.
  - (f) Platzen mehrerer Reifen.
13. Navigationssysteme (einschließlich Präzisionsanflugsysteme) und Luftdatensysteme
- (a) Totalausfall oder Versagen mehrerer Navigationsgeräte.
  - (b) Totalausfall oder Versagen mehrerer Luftdatensystemgeräte.
  - (c) Stark irreführende Anzeigen.

- (d) Erhebliche Navigationsfehler aufgrund fehlerhafter Daten oder eines Datenbank-Kodierungsfehlers.
  - (e) Unerwartete Abweichungen vom lateralen oder vertikalen Pfad, die nicht durch ein Eingreifen des Piloten verursacht wurden.
  - (f) Probleme mit Bodennavigationseinrichtungen, die zu erheblichen Navigationsfehlern führen, die nicht auf den Übergang vom Inertial-Navigationsmodus in den Funk-Navigationsmodus zurückzuführen sind.
14. Sauerstoff bei Luftfahrzeugen mit Druckkabine
- (a) Ausfall der Sauerstoffversorgung im Cockpit.
  - (b) Ausfall der Sauerstoffversorgung einer erheblichen Anzahl Fluggäste (mehr als 10 %), einschließlich der Fälle, in denen dies bei Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfmaßnahmen festgestellt wird.
15. Nebenluftsystem
- (a) Heißluftleck, das zu einer Brandmeldung oder zu Strukturschäden führt.
  - (b) Ausfall sämtlicher Nebenluftsysteme.
  - (c) Ausfall des Nebenluftleck-Meldesystems.

**Teil B: Verzeichnis der meldepflichtigen Störungen im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten**

*Anmerkung 1:* In diesem Teil werden zwar die meisten meldepflichtigen Störungen aufgeführt, doch wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Andere Störungen, die nach Auffassung der Betroffenen die Kriterien erfüllen, sind ebenfalls zu melden.

*Anmerkung 2:* Dieser Teil umfasst nicht Unfälle und schwere Störungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010. Ergänzend zu anderen Anforderungen, die für die Meldung von Unfällen und schweren Störungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 gelten, werden Unfälle und schwere Störungen auch über Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gemeldet.

*Anmerkung 3:* Dieser Teil enthält Störungen im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten (ANS), die eine tatsächliche oder mögliche Gefahr für die Flugsicherheit darstellen oder die die Bereitstellung sicherer Flugsicherungsdienste beeinträchtigen können.

*Anmerkung 4:* Der Inhalt dieses Teils steht nicht der Meldung von Störungen, Situationen oder Gegebenheiten entgegen, die eine Gefahr für die Flugsicherheit darstellen könnten, wenn sie sich unter anderen, aber wahrscheinlichen Umständen wiederholen oder wenn zugelassen wird, dass sie ohne Abhilfe weiterbestehen.

- (1) Beinahezusammenstöße (einschließlich besonderer Situationen, bei denen der Abstand zwischen einem Luftfahrzeug und einem anderen Luftfahrzeug/dem Boden/einem Fahrzeug/einer Person oder einem Gegenstand als zu gering empfunden wird):
  - (a) Nichteinhaltung des Mindestabstands.
  - (b) Unangemessener Abstand.
  - (c) Beinahe-CFIT-Unfälle.
  - (d) Störungen auf der Start- oder Landebahn, die Ausweichmanöver erforderten.
  
- (2) Möglichkeit eines Zusammenstoßes oder eines Beinahezusammenstoßes (einschließlich besonderer Situationen, aus denen sich ein Unfall oder ein Beinahezusammenstoß entwickeln kann, wenn ein anderes Luftfahrzeug in der Nähe ist):
  - (a) Störungen auf der Start- oder Landebahn, die kein Ausweichmanöver erfordern.
  - (b) Abkommen von der Start- oder Landebahn.
  - (c) Abweichen eines Luftfahrzeugs von der ATC-Freigabe.
  - (d) Abweichen eines Luftfahrzeugs von geltenden Air Traffic Management-(ATM)Regeln.
    - (1) Abweichen eines Luftfahrzeugs von geltenden veröffentlichten ATM-Verfahren.

- (2) Unerlaubtes Eindringen in den Luftraum.
  - (3) Abweichung von den geltenden Regeln für das Mitführen und den Betrieb von ATM-Ausrüstungen in Luftfahrzeugen.
- (3) ATM-spezifische Störungen (einschließlich Situationen, in denen die Fähigkeit, sichere ATM-Dienste bereitzustellen, beeinträchtigt ist, wozu auch Situationen gehören, in denen der sichere Betrieb eines Luftfahrzeugs nur zufällig nicht gefährdet wurde).

Dies schließt die folgenden Störungen ein:

- (a) Unmöglichkeit, ATM-Dienste bereitzustellen.
  - (1) Unmöglichkeit, Luftverkehrsdienste bereitzustellen.
  - (2) Unmöglichkeit, Luftraum-Managementdienste bereitzustellen.
  - (3) Unmöglichkeit, Verkehrsfluss-Steuerungsdienste bereitzustellen.
- (b) Ausfall der Kommunikationsfunktion.
- (c) Ausfall der Überwachungsfunktion.
- (d) Ausfall der Datenverarbeitungs- und -verteilungsfunktion.
- (e) Ausfall der Navigationsfunktion.
- (f) ATM-Systemsicherheit.

*Anlage zu ANHANG I Teil B*

Die folgenden Nummern enthalten Beispiele für ATM-Störungen, die aufgrund der Anwendung der allgemeinen Kriterien gemäß Anhang I Teil B Absatz 3 auf den Betrieb von Luftfahrzeugen meldepflichtig sind.

1. In erheblichem Maße unzutreffende, unzureichende oder irreführende Informationen aus einer Informationsquelle am Boden, z. B. Flugverkehrsdienst (ATS), automatischer Terminalinformationsdienst (ATIS), Wetterdienst, Navigationsdatenbanken, Karten, Diagramme, Flugberatungsdienst (AIS), Handbücher usw.
2. Flugführung unter Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Bodenfreiheit.
3. Angabe fehlerhafter Druck-Referenzdaten (d. h. Höhenmessereinstellung).
4. Unzutreffende Übermittlung, Entgegennahme oder Auslegung wichtiger Mitteilungen, wenn hieraus eine Gefahrensituation entsteht.
5. Nichteinhaltung des Mindestabstands.
6. Unerlaubtes Eindringen in den Luftraum.
7. Rechtswidriger Funkverkehr.
8. Ausfall boden- oder satellitengestützter ANS-Einrichtungen.
9. Größerer Ausfall des ATC oder des ATM oder erhebliche Beeinträchtigung der Flughafeninfrastruktur.
10. Blockierung der Bewegungsflächen und/oder Navigationshilfen des Flugplatzes durch Luftfahrzeuge, Bodenfahrzeuge, Tiere, Personen oder Fremdkörper mit dem Ergebnis einer gefährlichen oder potenziell gefährlichen Situation.
11. Gefährliche Situation durch fehlerhafte oder unzureichende Markierung von Hindernissen oder Gefahrenstellen auf Bewegungsflächen des Flugplatzes.
12. Ausfall, erhebliche Fehlfunktion oder Nichtverfügbarkeit der Flugplatzbefeuerung.

## **ANHANG II: VERZEICHNIS DER FRISTEN UND ANFORDERUNGEN FÜR DAS SYSTEM ZUR ERFASSUNG MELDEPFLICHTIGER EREIGNISSE**

### **1. MELDEFRIST**

#### **1.1. Allgemeine Regel**

Die maximale Frist für die Meldung eines Ereignisses gemäß Artikel 4 beträgt 72 Stunden.

#### **1.2. Sonderfälle**

- (a) Im Falle eines Fastzusammenstoßes mit einem anderen Luftfahrzeug, fehlerhafter Flugverkehrsverfahren oder einer Nichteinhaltung der anzuwendenden Verfahren durch die Flugverkehrsdienste oder eine Flugbesatzung, eines Versagens der Einrichtungen der Flugverkehrsdienste“ gemäß der Verordnung (EG) Nr. 859/2008<sup>22</sup> (EU-OPS) 1.420 Buchstabe d Ziffer 1 erfolgt die Meldung unverzüglich.
- (b) Im Falle einer möglichen Gefahr durch Vögel gemäß der Verordnung (EG) Nr. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 Buchstabe d Ziffer 3 erfolgt die Meldung unverzüglich.
- (c) Im Falle eines Vogelschlags, durch den das Flugzeug erheblich beschädigt wurde oder eine wesentliche Funktion ausgefallen ist, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 Buchstabe d Ziffer 3 erfolgt die Meldung nach der Landung.
- (d) Im Falle eines widerrechtlichen Eingriffs an Bord eines Flugzeugs gemäß der Verordnung (EG) Nr. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 Buchstabe d Ziffer 5 erfolgt die Meldung so bald wie möglich.
- (e) Im Falle einer potenziell gefährlichen Situation wie Unregelmäßigkeiten einer Boden- oder Navigationseinrichtung, einer extremen Wettererscheinung oder einer Vulkanaschewolke während des Fluges gemäß der Verordnung (EG) Nr. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 Buchstabe d Ziffer 6 erfolgt die Meldung so bald wie möglich.

### **2. PFLICHTDATENFELDER**

#### **2.1. Gemeinsame Datenfelder**

Jede gemäß den Artikeln 4 und 5 erfasste Meldung eines Ereignisses enthält mindestens folgende Angaben:

- (1) Überschrift
  - Überschrift

<sup>22</sup> Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen, *ABl. L 254 vom 20.9.2008, S. 1.*



- (2) Angaben zur Ablage
- Zuständige Stelle
  - Aktenzeichen
  - Status des Ereignisses

- (3) Wann
- Ortsdatum
  - Ortszeit
  - Datum (UTC)
  - Uhrzeit (UTC)

(Wenn nur ein Datum/eine Uhrzeit angegeben wird, sollte es sich um die UTC-Angabe handeln)

- (4) Wo
- Staat/Gebiet des Ereignisses
  - Ort des Ereignisses

- (5) Klassifizierung
- Ereignisklasse
  - Ereigniskategorie

- (6) Schwere
- Größter Schaden
  - Schweregrad von Personenschäden
  - Dritten entstandene Schäden – (Empfohlenes Feld – ggf. nicht relevant)
  - Am Flugplatz entstandene Schäden – (Empfohlenes Feld – ggf. nicht relevant)

- (7) Zusammenhang mit ATM (falls relevant)
- ATM-Beitrag

- (8) Witterung (falls relevant)
- Witterungsverhältnisse relevant

Wenn ja:

- Wetterverhältnisse
  - Lichtverhältnisse
  - Windstärke
  - Sicht
  - Lufttemperatur
- (9) Darstellung des Hergangs
- Sprache der Darstellung des Hergangs
  - Darstellung des Hergangs
- (10) Ereignisse
- Art des Ereignisses
  - Phase des Ereignisses
- (11) Risikoklassifizierung

## 2.2. **Besondere Datenfelder**

Ist ein Luftfahrzeug an dem Ereignis beteiligt, so sind folgende Angaben zu machen:

- (1) Luftfahrzeugkennung
- Eintragsstaat
  - Typ/Modell/Reihe
  - Werknummer des Luftfahrzeugs
  - Eintragszeichen des Luftfahrzeugs
- (2) Betrieb des Luftfahrzeugs
- Betreiber
  - Art des Betreibers
- (3) Beschreibung des Luftfahrzeugs
- Luftfahrzeugkategorie
  - Antriebsart
  - Zahl der Motoren
  - Gewichtsklasse

(4) Flugverlauf

- Letzter Ausgangspunkt
- Geplanter Endpunkt
- Flugphase
- Ereignis am Boden
- Art der Landung – (Empfohlenes Feld – ggf. nicht relevant)
- Ort der Landung – (Empfohlenes Feld – ggf. nicht relevant)

(5) ATS

- Derzeitige Flugregeln
- Derzeitige Verkehrsart

**ANHANG III: VERZEICHNIS DER INTERESSIERTEN KREISE**

- (a) Interessierte Kreise, denen auf der Grundlage von Einzelfallentscheidungen nach Artikel 11 Absatz 4 oder auf der Grundlage eines allgemeinen Beschlusses nach Artikel 11 Absatz 6 Informationen zur Verfügung gestellt werden dürfen
1. *Hersteller*: Konstrukteure und Hersteller von Luftfahrzeugen, Motoren, Propellern und Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen; Konstrukteure und Hersteller von Systemen und Komponenten für das Flugverkehrsmanagement (ATM); Konstrukteure und Hersteller von Systemen und Komponenten für Flugsicherungsdienste (ANS); Konstrukteure und Hersteller von luftseitigen Systemen und Ausrüstungen von Flugplätzen
  2. *Instandhaltung*: Organisationen, die tätig sind im Bereich der Instandhaltung oder Überholung von Luftfahrzeugen, Motoren, Propellern und Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen, im Bereich des Einbaus, der Veränderung, Instandhaltung, Instandsetzung, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Flugsicherungseinrichtungen oder im Bereich der Instandhaltung oder Überholung von luftseitigen Systemen, Komponenten und Ausrüstungen von Flugplätzen
  3. *Betreiber*: Luftfahrtunternehmen und Betreiber von Luftfahrzeugen sowie Verbände von Luftfahrtunternehmen und Betreibern von Luftfahrzeugen; Flughafenbetreiber und Verbände von Flughafenbetreibern
  4. Anbieter von Flugsicherungsdiensten und ATM-spezifischen Diensten
  5. *Anbieter von Flughafendiensten*: Organisationen, die zuständig sind für die Abfertigung von Luftfahrzeugen am Boden, einschließlich Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises, Beladen, Enteisen und Schleppen des Flugzeugs, sowie für die Erbringung von Rettungs-, Brandbekämpfungs- und anderen Notfalldiensten
  6. Im Bereich der Luftfahrtausbildung tätige Organisationen
  7. *Organisationen in Drittländern*: Staatliche Luftfahrtbehörden und Unfalluntersuchungsstellen in Drittländern
  8. Internationale Luftfahrtorganisationen
  9. *Forschung*: Öffentliche oder private Forschungslabors, -zentren oder -einrichtungen oder Hochschulen, die auf dem Gebiet der Luftfahrtsicherheit forschen oder Studien durchführen
- (b) **Interessierte Kreise, denen auf der Grundlage von Einzelfallentscheidungen nach Artikel 11 Absätze 4 und 5 Informationen zur Verfügung gestellt werden dürfen**
1. *Piloten* (auf persönlicher Basis)
  2. *Fluglotsen* (auf persönlicher Basis) und sonstiges ATM-/ANS-Personal, das mit sicherheitsbezogenen Aufgaben betraut ist

3. Ingenieure/Techniker/flugsicherungstechnisches Personal/Flugbetriebsleiter (oder Flughafenleiter) (auf persönlicher Basis)
4. Berufsständische Vertretungsorgane des Personals, das sicherheitsbezogene Aufgaben wahrnimmt

**ANHANG IV: ANFORDERUNG VON INFORMATIONEN AUS DEM  
EUROPÄISCHEN ZENTRALSPEICHER**

1. Name:

Funktion/Position:

Unternehmen:

Anschrift:

Tel.:

E-Mail:

Datum:

Art des Unternehmens:

Kategorie der interessierten Kreise, der Sie angehören (siehe Anhang III der Verordnung (EU) Nr. .../... des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt):

2. **Angeforderte Informationen** (machen Sie in Ihrer Anfrage möglichst präzise Angaben, auch zum Zeitpunkt/Zeitraum, über den Sie Informationen wünschen)

--

3. Grund für die Informationsanforderung:

--

4. Verwendungszweck der angeforderten Informationen:

--

5. Datum, bis zu dem die Information angefordert wird:

6. Das ausgefüllte Formular ist an folgende E-Mail-Adresse zu übermitteln:  
(Ansprechstelle)

7. Zugriff auf Informationen

Die Ansprechstelle ist nicht verpflichtet, die angeforderten Informationen zur Verfügung zu stellen. Sie darf dies nur, wenn sie davon überzeugt ist, dass die Anforderung mit der Verordnung (EU) Nr. .../... des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt vereinbar ist. Der Anfragende verpflichtet sich und seine Organisation, die Informationen ausschließlich für den unter Ziffer 4 genannten Zweck zu nutzen. Es wird darauf hingewiesen, dass die aufgrund dieser Anfrage erteilten Informationen ausschließlich für Zwecke der Flugsicherheit im Sinne der Verordnung (EU) Nr. .../... bereitgestellt

werden, nicht jedoch für andere Zwecke, wie etwa für die Klärung von Schuld- und Haftungsfragen oder für kommerzielle Zwecke.

Der Anfragende darf die ihm zur Verfügung gestellten Informationen nicht ohne schriftliche Zustimmung der Auskunft erteilenden Stelle an Dritte weitergeben.

Ein Verstoß gegen die vorstehenden Bestimmungen kann eine Verweigerung des Zugangs zu weiteren Informationen aus dem Europäischen Zentralspeicher und gegebenenfalls auch andere Sanktionen nach sich ziehen.

8. Datum, Ort und Unterschrift:





**RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

**1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

**1.1. Bezeichnung des Vorschlags**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission

**1.2. Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur<sup>23</sup>:**

0602 : Binnen-, Luft- und Seeverkehrspolitik

**1.3. Art des Vorschlags**

- Der Vorschlag / die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme**.
- Der Vorschlag/die Initiative betrifft eine **neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme<sup>24</sup>**.
- Der Vorschlag/die Initiative betrifft **die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**.
- (Der Vorschlag/die Initiative betrifft **eine neu ausgerichtete Maßnahme**.)

**1.4. Ziele**

*1.4.1. Mit dem Vorschlag verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission*

„Förderung eines sicheren Verkehrs“ (Einzelziel 2 für den Land-, Luft- und Seeverkehr, Managementplan der GD MOVE 2012).

Die Politik der GD MOVE verfolgt das Ziel, für die europäischen Bürger und Unternehmen wettbewerbsfähige, nachhaltige und sichere Verkehrsdienste bereitzustellen. Der Verkehr ist ein Schlüsselement der „Strategie 2020“ der Kommission.

Im Rahmen des allgemeinen Ziels der Bereitstellung wettbewerbsfähiger Verkehrsdienste für die europäischen Bürger und Unternehmen als Faktor für Wachstum und Beschäftigung trägt der Vorschlag für eine Verordnung über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt im Rahmen der ABB-Tätigkeit „Binnen-, Luft- und Seeverkehrspolitik“ unmittelbar zum Erreichen des Einzelziels der Förderung eines sicheren Verkehrs bei.

<sup>23</sup> ABM: Activity-Based Management: Activity-Based Management: maßnahmenbezogenes Management – ABB: Activity-Based Budgeting: maßnahmenbezogene Budgetierung.

<sup>24</sup> Im Sinne des Artikels 49 Absatz 6 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

#### 1.4.2. Einzelziel und ABM/ABB-Tätigkeit(en)

##### Einzelziel

Stärkung und Formalisierung der Maßnahmen auf Unionsebene, die mit der Meldung von Ereignissen und insbesondere mit der Analyse der im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Sicherheitsinformationen verbunden sind, um die wichtigsten Risikobereiche in der Union zu bestimmen.

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit wird die Tätigkeiten koordinieren.

##### ABM/ABB-Tätigkeiten

1) Kapitel 0602: Binnen-, Luft- und Seeverkehrspolitik

#### 1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

*Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.*

Die Analyse der im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Daten auf Unionsebene und die Formalisierung des Netzes von Analysten hätte folgende Vorteile:

- Bestimmung möglicher Probleme der Luftfahrtsicherheit und der wichtigsten Risikobereiche auf Unionsebene.
- Der Europäischen Union wird es ermöglicht, ihre Anstrengungen nach datenbezogenen Gesichtspunkten auszurichten.
- Unterstützung des Europäischen Programms für Flugsicherheit (EASP) und des Europäischen Plans für die Flugsicherheit (EASp).
- Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer eigenen Verpflichtungen, vor allem im Hinblick auf eine größere Datengrundlage.

#### 1.4.4. Leistungs- und Erfolgsindikatoren

*Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Realisierung des Vorschlags/der Initiative verfolgen lässt.*

Entfällt

### 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

#### 1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf

Beitrag zum Erreichen eines höheren Luftfahrtsicherheitsniveaus.

#### 1.5.2. Mehrwert durch die Beteiligung der EU

Die EU-Aktion koordiniert und vervollständigt die Aktionen der Mitgliedstaaten.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene wesentliche Erkenntnisse

Entfällt

1.5.4. Kohärenz und mögliche Synergien mit anderen relevanten Instrumenten

Entfällt

**1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen**

Vorschlag/Initiative mit **befristeter Geltungsdauer**

–  Geltungsdauer: [TT/MM]JJJJ bis [TT/MM]JJJJ

–  Finanzielle Auswirkungen: von [Jahr] bis [Jahr]

Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Geltungsdauer**

– Umsetzung mit einer Anlaufphase von 2014 bis JJJJ,

– und anschließendem gleichmäßigen Normalbetrieb

**1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung<sup>25</sup>**

**Direkte zentrale Verwaltung** durch die Kommission

**Indirekte zentrale Verwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

–  Exekutivagenturen

–  von den Gemeinschaften geschaffene Einrichtungen<sup>26</sup> (Europäische Agentur für Flugsicherheit)

–  nationale öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

–  Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Rahmen von Titel V des Vertrags über die Europäische Union betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt nach Artikel 49 der Haushaltsordnung bezeichnet sind

**Geteilte Verwaltung** mit Mitgliedstaaten

**Dezentrale Verwaltung** mit Drittstaaten

**Gemeinsame Verwaltung** mit internationalen Organisationen (*bitte präzisieren*)

*Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung zum Einsatz kommen, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

<sup>25</sup> Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache): [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>26</sup> Einrichtungen im Sinne des Artikels 185 der Haushaltsordnung.

## Bemerkungen

Das Erreichen des spezifischen Ziels Nr. 1 wird vor allem zusätzliche Humanressourcen für die Europäische Agentur für Flugsicherheit erfordern, die auf zwei Personen (300 000 EUR pro Jahr einschließlich 2 x 130 000 EUR aus der Haushaltslinie „*Personalausgaben*“ und 2 x 20 000 EUR aus der Haushaltslinie „*Infrastruktur- und Verwaltungsausgaben*“ veranschlagt werden. Ein zusätzliches Dienstreisebudget in Höhe von 40 000 EUR dient der Unterstützung der Mitgliedstaaten vor Ort und weitere 25 000 EUR dienen der Unterstützung von Beratungstätigkeiten wie Workshops und Seminaren in ganz Europa.

Daher werden die zusätzlichen Haushaltskosten für die EASA auf 365 000 EUR veranschlagt, die durch Umschichtungen der vorhandenen Ressourcen der Agentur voll abgedeckt sind.

## 2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

### 2.1. Überwachung und Berichterstattung

*Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.*

Die Arbeit der EASA wird jährlich einer Überprüfung und Bewertung im Rahmen des jährlichen Gesamtberichts (für das abgelaufene Jahr) und im Rahmen des Arbeitsprogramms (für das folgende Jahr) unterzogen. Diese beiden Dokumente werden vom Verwaltungsrat der Agentur verabschiedet und dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission, dem Rechnungshof und den Mitgliedstaaten übermittelt.

Alle fünf Jahre wird durch eine externe unabhängige Bewertung untersucht, wie die EASA ihrem Auftrag nachkommt und wie die gemeinsamen Vorschriften und die Arbeit der Agentur sich auf das allgemeine Niveau der Flugsicherheit auswirken.

### 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem

#### 2.2.1. Ermittelte Risiken

Entfällt

#### 2.2.2. Vorgesehene Kontrollmethode(n)

Die Arbeit der EASA wird jährlich einer Überprüfung und Bewertung im Rahmen des jährlichen Gesamtberichts (für das abgelaufene Jahr) und im Rahmen des Arbeitsprogramms (für das folgende Jahr) unterzogen. Diese beiden Dokumente werden vom Verwaltungsrat der Agentur verabschiedet und dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission, dem Rechnungshof und den Mitgliedstaaten übermittelt.

### 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen vorhanden oder vorgesehen sind.*

Der Exekutivdirektor führt den Haushaltsplan der Agentur aus. Er legt der Kommission, dem Rechnungshof und dem Verwaltungsrat der Agentur jedes Jahr die detaillierten Abrechnungen mit den Einnahmen und Ausgaben des vergangenen Jahres vor. Darüber hinaus hat der interne Rechnungsprüfer der Kommission in Bezug auf die EASA die gleichen Kompetenzen wie jene, die er in Bezug auf die Dienststellen der Kommission hat. Die Agentur verfügt über ein ähnliches internes Rechnungsprüfungssystem wie die Kommission.

Die Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF)<sup>27</sup>, sowie der Interinstitutionelle Vereinbarung vom 25. Mai 1999 über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) gelten ohne Einschränkung für die EASA.

<sup>27</sup> ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 1.

### 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) (neuer mehrjähriger Finanzrahmen 2014-2020)

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Anzahl [Beschreibung .....]	GM/NGM ( <sup>28</sup> )	von EFTA <sup>29</sup> -Ländern	von Bewerberländern <sup>30</sup>	von Drittländern	nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe aa der Haushaltsordnung
1	(Neu) 06.02.02 Finanzhilfen für die EASA	GM/ <del>NGM</del>	JA	NEIN <sup>31</sup>	NEIN	NEIN

<sup>28</sup> GM = Getrennte Mittel / NGM = Nichtgetrennte Mittel.

<sup>29</sup> EFTA: Europäische Freihandelszone.

<sup>30</sup> Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Beitrittskandidaten des Westbalkans.

<sup>31</sup> Beteiligung europäischer Drittstaaten, die mit der Agentur assoziiert sind (Schweiz, Norwegen und Island).

### 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

#### 3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Ausgaben<sup>32</sup>

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens		1	Intelligentes und integratives Wachstum					
GD MOVE			Jahr N <sup>33</sup>	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Jahr N + 4 und danach (unbefristet)	INSGESAMT
• Operative Mittel								
Haushaltslinie neu 06.02.02	Verpflichtungen	(1)	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
	Zahlungen	(2)	0.365	0.365	0.365	0.365		
Aus der Dotation bestimmter operativer Programme Aus der Dotation für die spezifischen Programme <sup>34</sup>								
<b>Mittel INSGESAMT für die GD MOVE</b>	Verpflichtungen	=1+1a +3	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
	Zahlungen	=2+2a +3	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	
• Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	
	Zahlungen	(5)	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	
• Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)						

<sup>32</sup> Diese Beträge sind durch Umschichtungen abgedeckt.

<sup>33</sup> Es wird unterstellt, dass das Jahr „N“ auf 2014, d.h. das Jahr der möglichen Verabschiedung, fällt.

<sup>34</sup> Ausgaben für technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 1</b> des mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=+ 6	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	
	Zahlungen	=-+ 6	0.365	0.365	0.365	0.365	<b>0.365</b>	

<b>Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	<b>5</b>	„Verwaltungsausgaben“ <sup>35,36</sup>
--	----------	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	... Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen	<b>INSGESAMT</b>
GD <.....>						
• Personalausgaben						
• Sonstige Verwaltungsausgaben						
GD <.....> <b>INSGESAMT</b>						
<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 5</b> des mehrjährigen Finanzrahmens						
	Mittel					
	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)					

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N <sup>36</sup>	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	... Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen	<b>INSGESAMT</b>
<b>Mittel INSGESAMT</b>						
	Verpflichtungen					

<sup>35</sup>

Keine Verwaltungsausgaben für die GD MOVE.

<sup>36</sup>

Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.



unter RUBRIK 1 bis 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen								
--	-----------	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse	↓	Art der Ergebnisse <sup>38</sup>	Durchschnittskosten des Ergebnisses	Jahr N <sup>37</sup>			Jahr N+1			Jahr N+2			Jahr N+3			Jahr N + 4 und danach (unbefristet)			INSGESAMT	
				Anzahl	Kosten	Der Ergebnisse	Anzahl	Kosten	Der Ergebnisse	Anzahl	Kosten	Der Ergebnisse	Anzahl	Kosten	Der Ergebnisse	Anzahl	Kosten	Der Ergebnisse		Gesamtzahl
<b>ERGEBNISSE</b>																				
EINZELZIEL Nr. 1... <sup>39</sup>																				
Ergebnis	Siehe*	0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		
<b>GESAMTKOSTEN</b>				0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		

\* Das Ergebnis ist nicht quantifizierbar und wird als „Beitrag zur Verbesserung der Luftfahrtsicherheit“ definiert.

<sup>37</sup>

Es wird unterstellt, dass das Jahr „N“ auf 2014, d.h. das Jahr der möglichen Verabschiedung, fällt.

<sup>38</sup>

Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z.B.: Austausch von Studenten, gebaute Straßenkilometer...).

<sup>39</sup>

Wie in Ziffer 1.4.2. („Einzelziele...“) beschrieben.

3.2.3. *Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*

3.2.3.1. Zusammenfassung

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N <sup>40</sup>	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	... Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen	INSGES AMT
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	---------------

<b>RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>								
Personalausgaben								
Sonstige Verwaltungsausgabe n								
<b>Zwischensumme RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>								

<b>Außerhalb RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens<sup>41</sup></b>								
Personalausgaben								
Sonstige Verwaltungsausgabe n								
<b>Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>								

<b>INSGESAMT</b>								
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

<sup>40</sup> Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

<sup>41</sup> Ausgaben für technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

## 3.2.3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Humanressourcen

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal für die GD MOVE benötigt,
- Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

*Schätzung in Vollzeitäquivalenten (oder höchstens bis zu einer Dezimalstelle)*

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	... Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen		
<b>• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>							
XX 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)							
XX 01 01 02 (in den Delegationen)							
XX 01 05 01 (indirekte Forschung)							
10 01 05 01 (direkte Forschung)							
<b>• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten VZÄ)<sup>42</sup></b>							
XX 01 02 01 (CA, INT, SNE der Globaldotation)							
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA und SNE in den Delegationen)							
XX 01 04 yy <sup>43</sup>	- am Sitz <sup>44</sup>						
	- in den Delegationen						
XX 01 05 02 (AC, INT, ANS der indirekten Forschung)							
10 01 05 02 (AC, END, INT der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltlinien (bitte angeben)							
<b>INSGESAMT</b>							

**XX** steht für den jeweiligen Haushaltstitel beziehungsweise Politikbereich.

Der Personalbedarf wird durch Personal der GD, das der Verwaltung der Maßnahme bereits zugeordnet ist, oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel für Personal, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden könnten.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

<sup>42</sup> AC= Vertragsbediensteter, NT = Leiharbeitskraft („Interimaire“), JED = „Jeune Expert en Délégation“ (Junger Sachverständiger in Delegationen), AL= örtlich Bediensteter, ANS = Abgeordneter Nationaler Sachverständiger.

<sup>43</sup> Teilobergrenzen für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

<sup>44</sup> Insbesondere für die Strukturfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und den Europäischen Fischereifonds (EFF).

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem künftigen mehrjährigen Finanzrahmen*

- Der Vorschlag/die Initiative ist mit dem künftigen mehrjährigen Finanzrahmen (2014-2020)<sup>45</sup> vereinbar.
- Der Vorschlag erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik des künftigen mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie die erforderliche Anpassung unter Angabe der einschlägigen Haushaltslinien und der entsprechenden Beträge.

- Der Vorschlag/die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens<sup>46</sup>.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der einschlägigen Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.5. *Finanzierungsbeitrag Dritter*

- Der Vorschlag/die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- Der Vorschlag/die Initiative sieht folgende Kofinanzierung vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	... Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen			Insgesamt
Geldgeber kofinanzierende Organisation	/							
Kofinanzierung INSGESAMT								

<sup>45</sup> Die Gespräche über den mehrjährigen Finanzrahmen (2014-2020) laufen noch.

<sup>46</sup> Siehe Nummern 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

**3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen**

- Der Vorschlag/die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
  - auf die Eigenmittel,
  - auf die sonstigen Einnahmen.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative <sup>47</sup>							
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	... bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen			
Artikel .....									

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die einschlägige(n) Ausgabenlinie(n) an.

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

<sup>47</sup>

Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25 % für Erhebungskosten, anzugeben.