



RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 3. Juni 2013 (07.06)  
(OR. en)

10279/13

---

Interinstitutionelles Dossier:  
2012/0361 (COD)

---

AVIATION 70  
CODEC 1276

## **BERICHT**

---

des Generalsekretariats  
für den Rat

---

Nr. Vordok.: 7449/13 AVIATION 39 CODEC 568

Nr. Komm.dok.: 18118/12 AVIATION 203 CODEC 3132

---

Betr.: *Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 10. Juni 2013*

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  
- Allgemeine Ausrichtung

---

## **I. EINLEITUNG**

Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament den eingangs genannten Vorschlag am 19. Dezember 2012 übermittelt. Ziel dieses Vorschlags ist es, das Regelwerk für die Meldung von Ereignissen zu verbessern, das mit der Richtlinie 2003/42/EG und ihren Durchführungsvorschriften, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission, errichtet wurde; Grundlage hierfür sind die Erfahrungen bei der Anwendung der genannten Rechtsinstrumente.

Allgemein wird die Ansicht vertreten, dass das derzeitige Sicherheitssystem in der Luftfahrt in erster Linie ein reaktives System ist und sich in zu großem Maße auf die eingehende Untersuchung von Unfällen stützt. Das Hauptziel des Vorschlags besteht darin, ein stärker proaktiv ausgerichtetes System anzustreben, mit dem versucht wird, Unfälle überwiegend auf der Grundlage der Erfassung und Analyse von Daten vorherzusehen und ihnen vorzubeugen. Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

## II. BERATUNGEN IN DEN RATSGREMIEN

Die Gruppe "Luftverkehr" (im Folgenden "Gruppe") hat im Januar 2013 unter dem irischen Vorsitz mit der Prüfung des Vorschlags begonnen. Die Kommission hat ihren Vorschlag am 10. Januar 2013 der Gruppe vorgestellt; die Erläuterung der Folgenabschätzung – mit anschließendem Gedankenaustausch – erfolgte am 14. Januar 2013.

Die Prüfung des Kommissionsvorschlags wurde am 28. Januar, am 18. und 25. Februar, am 4., 14. und 20. März sowie am 8., 18., 25. und 29. April fortgesetzt. Im Anschluss an die eingehenden Beratungen in den vorgenannten Sitzungen der Gruppe hat der Vorsitz mehrere Bestimmungen des Kommissionsvorschlags geändert, um den Bemerkungen der Delegationen Rechnung zu tragen. Die Erwägungsgründe wurden noch nicht erörtert; sie müssen zu einem späteren Zeitpunkt an den Wortlaut der allgemeinen Ausrichtung angepasst werden.

Am 31. Mai 2013 wurde dem Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV) ein Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung übermittelt. Auf dieser Tagung äußerten mehrere Delegationen allgemeine Unterstützung für den Kompromisstext des Vorsitzes, während andere ihre Bedenken zu einigen Fragen bekräftigten und neue Formulierungsvorschläge vorlegten. Der Vorsitz nahm die Bedenken der Mitgliedstaaten zur Kenntnis und akzeptierte einige der von Delegationen eingebrachten Vorschläge, damit einige der noch offenen Fragen geklärt werden können und die Festlegung einer allgemeinen Ausrichtung erleichtert wird.

Allerdings müssen einige Fragen noch auf Ratsebene erörtert werden, da bestimmte Delegationen und die Kommission weiterhin Vorbehalte zu dem Text aufrechterhalten. Änderungen in der Anlage zum vorliegenden Bericht – im Vergleich zur Anlage zu dem Bericht an den AStV – sind durch **Fettdruck** bzw. **Durchstreichung** (in der englischen Fassung) bekanntlich gemacht. Alle Delegationen haben im Anschluss an die Tagung des AStV einen Prüfungsvorbehalt zu den neu hinzugekommenen Änderungen eingelegt.

### **III. WICHTIGSTE NOCH OFFENE FRAGEN**

Trotz der intensiven Arbeiten im Hinblick auf eine Einigung über den Text sind einige Fragen weiterhin offen.

#### **a) Geltungsbereich der Verordnung (Artikel 3, Fußnoten 21, 23 und 24)**

Gemäß Anhang 13 Kapitel 8 des Abkommens von Chicago sind die Mitgliedstaaten bereits verpflichtet, Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse (MORS) einzurichten. In Anhang 13 wird ferner empfohlen, dass die Staaten über ein System zur Erstattung freiwilliger Meldungen (VORS) verfügen, um die Erfassung von Informationen, die möglicherweise nicht unter die Meldepflicht fallen, zu erleichtern. 23 EU-Mitgliedstaaten haben bereits ein VORS eingerichtet. In Artikel 5 des Vorschlags werden nun alle EU-Mitgliedstaaten zur Einrichtung eines VORS verpflichtet; Ziel dieser Maßnahme ist die Erfassung sicherheitsbezogener Informationen, die von den Meldenden als tatsächliche oder potenzielle Gefahr betrachtet werden.

Einige Mitgliedstaaten sind jedoch der Ansicht, dass die Anwendung beider Systeme – des obligatorischen und des freiwilligen – auf alle Luftfahrzeugtypen den Geltungsbereich der Verordnung zu stark ausweiten würde. FR hielte es für besser, wenn die MORS nur auf Verkehrsluftfahrzeuge und turbinengetriebene Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt angewandt würden; für kleinere und weniger komplexe Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt sollten hingegen keine Meldepflichten auferlegt werden. Nach Ansicht von FR sollte der Geltungsbereich der derzeitigen Richtlinie 2003/42/EG beibehalten werden, damit Meldepflichten auferlegt werden, die in einem angemessenen Verhältnis zu dem Ziel stehen, signifikante sicherheitsbezogene Informationen einzuholen. FR zufolge sollte die Entscheidung, ob ein Ereignis meldenswert ist, im Falle weniger komplexer Luftfahrzeuge dem Meldenden überlassen werden. Der Hauptzweck des Vorschlags sollte nach Auffassung von FR darin bestehen, die Qualität der Ereignismeldungen zu verbessern, damit sicherheitstechnische Erkenntnisse gewonnen werden können, und nicht die Quantität der Meldungen, die in einigen Mitgliedstaaten (insbesondere in Frankreich) bereits sehr hoch sei. Eine noch höhere Zahl von Ereignismeldungen würde lediglich die Analyse dieser Berichte und die entsprechenden Folgemaßnahmen weiter erschweren.

Im gleichen gedanklichen Zusammenhang schlägt FR vor, die MORS auf die in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Flughäfen anzuwenden und nicht auf die Flughäfen, die in Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 2003/42/EG genannt werden. Angesichts des Standpunkts, den die Mehrheit der Delegationen in dieser Frage vertritt, hat der Vorsitz jedoch beschlossen, am Vorschlag der Kommission festzuhalten.

Die meisten Mitgliedstaaten halten den Text des Kommissionsvorschlags deshalb für besser, weil bei einer Einschränkung des Geltungsbereichs die Gefahr bestünde, dass signifikante sicherheitsbezogene Informationen nicht gemeldet werden. Zur Annäherung der Standpunkte hat der Vorsitz in Artikel 3 Absatz 2 vorgeschlagen, dass die Verordnung für alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme der in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Luftfahrzeuge (Ultraleichtflugzeuge, von Amateuren gebaute Luftfahrzeuge, Oldtimer-Luftfahrzeuge, ehemalige Militärluftfahrzeuge, für Forschungszwecke gebaute Luftfahrzeuge, leichte Tragschrauber, fußstartfähige Flugzeuge) gelten soll. Entsprechend der Empfehlung der mit der Prüfung der Anhänge der Verordnung beauftragten Ad-hoc-Expertengruppe sieht Artikel 4 Absatz 2a ferner vor, dass bei nicht komplexen Luftfahrzeugen die Meldevorschriften vereinfacht werden, um die Meldungen zu erleichtern und den potenziellen Verwaltungsaufwand für kleine Organisationen zu verringern.

Damit überdies auch die Anliegen der Mitgliedstaaten, die einen weiter gefassten Geltungsbereich wünschen, Berücksichtigung finden, bietet der Kompromisstext den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Anwendung der Verordnung auf alle Luftfahrzeuge zu beschließen, einschließlich der in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten, wenn sie dies für notwendig erachten.

Im AStV hat eine große Mehrheit der Delegationen den Kompromisstext des Vorsitzes zu dieser Frage unterstützt. Die Kommission hat jedoch betont, dass der Kompromisstext des Vorsitzes den Geltungsbereich der Verordnung in unangemessener Weise einschränke.

**b) "Kultur des gerechten Umgangs" ("Just Culture") und Definition des Begriffs "grobe Fahrlässigkeit" (Artikel 2 Fußnote 13 und Artikel 16 Fußnote 45)**

Die Rückmeldungen und die Lehren, die aus Unfällen und gemeldeten Ereignissen gezogen werden, sind ein unerlässlicher Faktor des Sicherheitssystems in der Zivilluftfahrt. Um ein proaktiveres und evidenzbasiertes Sicherheitssystem zu schaffen, das einen maximalen Nutzen aus den verfügbaren Sicherheitsinformationen – einschließlich Ereignisse in der Zivilluftfahrt – ziehen kann, soll mit dem Kommissionsvorschlag ein sanktionsfreies Umfeld eingeführt werden, das spontane Ereignismeldungen nach dem Grundsatz der "Kultur des gerechten Umgangs" fördert.

Einige Mitgliedstaaten verfügen über ein Sicherheitssystem mit vollständiger Straffreiheit, bei dem die Person, die ein Ereignis meldet, immer und bedingungslos vor Sanktionen oder strafrechtlicher Verfolgung geschützt ist, gemäß dem Grundsatz des Rechts, sich nicht selbst zu belasten. Andere Mitgliedstaaten unterstützen ein mit hohem Schutz verbundenes System der freiwilligen Meldung, mit Schwerpunkt auf dem Schutz menschlichen Versagens, um die Meldung ohne Angst vor Selbstbelastung zu fördern, jedoch in Verbindung mit einem weniger stark geschützten System der obligatorischen Meldung.

Damit ein geeignetes Umfeld für die Kultur des gerechten Umgangs im Luftverkehr geschaffen werden kann, werden die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, im Voraus administrative Regelungen zwischen den Justizbehörden und den Sicherheitsbehörden zu treffen, die ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den beiden betroffenen öffentlichen Interessen, d.h. Rechtspflege und Luftfahrtsicherheit, anstreben müssen. Mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt wurde bereits die Pflicht eingeführt, im Voraus solche Regelungen zwischen den Sicherheitsuntersuchungsstellen und anderen Behörden (z.B. Justizbehörden und Such- und Rettungsdiensten), die voraussichtlich an den Untersuchungen zu Unfällen beteiligt sein werden, zu treffen.

Bislang wurde der Begriff "grobe Fahrlässigkeit" nicht durch EU-Recht definiert. Die Mitgliedstaaten haben ihre eigenen Definitionen in ihren nationalen Rechtsvorschriften; daher würden zahlreiche Delegationen es vorziehen, dass diese Definition nicht in die Verordnung aufgenommen wird. Da die Definition bereits in den nationalen Rechtsvorschriften existiert, hält es eine Mehrheit von Mitgliedstaaten für besser, von einer Definition auf EU-Ebene abzusehen, da die Auslegung in den Mitgliedstaaten unterschiedlich ist. Die Streichung der Definition aus dem Vorschlag würde etwaige Konflikte zwischen der Verordnung und nationalen Rechtsvorschriften vermeiden. Andere Delegationen (EL und NL) und die Kommission waren der Ansicht, die Verordnung müsse eine derartige Definition enthalten; sie empfanden dies im Hinblick auf die Gewährleistung einer einheitlichen Anwendung der Verordnung als unabdingbar. Sie unterstrichen, dass diese Definition sowie die Artikel 15 ("Vertraulichkeit und angemessene Nutzung der Informationen") und 16 ("Schutz der Informationsquelle") die Kernelemente des Vorschlags ausmachen.

In Verbindung mit dem Grundsatz der "Kultur des gerechten Umgangs" wurde Artikel 16 Absätze 3 und 4, wo es um Fragen geht, die normalerweise in die Zuständigkeit der Justizministerien fallen, lang und eingehend in der Gruppe erörtert. Mehrere Delegationen gaben wiederholt zu bedenken, dass Artikel 16 Absatz 3 darauf abzielen könnte, das Strafrecht der Mitgliedstaaten zu harmonisieren. Im Kompromisstext des Vorsitzes wurden diese Bedenken berücksichtigt und die vorgenannten Absätze dahin gehend geändert, dass das nationale Strafrecht der Mitgliedstaaten Vorrang hat vor dem Verbot der Mitgliedstaaten, in Fällen eines nicht vorsätzlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften lediglich aufgrund der Meldung eines Meldenden ein Verfahren einzuleiten.

Zur näheren Erläuterung der Beziehung Arbeitgeber/Arbeitnehmer sieht der überarbeitete Text des Vorsitzes jedoch vor, dass sich der Meldende im Falle von Disziplinar- oder Verwaltungsverfahren nicht selbst belasten kann und dass Arbeitnehmer – außer im Falle grober Fahrlässigkeit oder vorsätzlicher Verstöße – aufgrund der von ihnen gemeldeten Informationen keine Nachteile seitens ihres Arbeitgebers erfahren.

Im AStV hat NL, die von der Kommission unterstützt wurde, den Standpunkt vertreten, dass die Selbstbelastung auch in Zivilverfahren ausgeschlossen sein sollte, und daher die Hinzufügung von "Zivil[...]" in Artikel 16 Absatz 3 vorgeschlagen. SI schlug die Aufnahme eines neuen Erwägungsgrunds vor, in dem die Anwendung von Artikel 16 Absatz 3 besser erläutert wird. Im Form einer allgemeinen Bemerkung zum Grundsatz der "Kultur des gerechten Umgangs" und zur Definition des Begriffs "grobe Fahrlässigkeit" erläuterte die Kommission, dass sie mit ihrem Vorschlag die Absicht verfolge, ein vertrauensvolles Umfeld für das Luftfahrtpersonal zu schaffen, um das Melden zu fördern und die Sicherheit zu verbessern. Die Kommission stellte fest, dass der Kompromisstext des Vorsitzes zwar von der Mehrheit der Delegationen unterstützt werde, dem Meldenden jedoch keinen ausreichenden Schutz biete.

#### **IV. WEITERE FRAGEN**

- c) **Delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte (Artikel 4 Fußnote 22, Artikel 8 Fußnote 36, Artikel 11 Fußnote 38 und Artikel 17 und 18 Fußnote 47)**

Nach dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag hätte die Kommission die Möglichkeit, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge der Verordnung an den technischen Fortschritt anzupassen, die Anhänge an die international vereinbarte ADREP-Systematik, an andere von der EU angenommene Rechtsvorschriften sowie an internationale Vereinbarungen anzugelichen, 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.

Die große Mehrheit der Delegationen ist der Auffassung, dass einige der vorgenannten Aspekte, insbesondere die Aktualisierung der Anhänge I und II des Vorschlags, einen wesentlichen Bestandteil des Gesetzgebungsakts ausmachen und dass die Mitgliedstaaten eingehend in alle derartigen Änderungen einbezogen werden sollten; sie können daher den Vorschlag der Kommission zu dieser Frage nicht akzeptieren.

Der Vorsitz hat die Experten der Mitgliedstaaten ersucht, über die Anhänge des Vorschlags zu beraten und der Gruppe Empfehlungen zu erteilen. Der Vorschlag des Vorsitzes wurde von der Gruppe angenommen. Die Arbeit der Ad-hoc-Gruppe wurde von der Kommission unter Beteiligung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) koordiniert. Nach den drei Sitzungen der Ad-hoc-Expertengruppe waren die Experten der Mitgliedstaaten der Ansicht, dass für die Beratungen über der Anhänge I und II des Vorschlags mehr Zeit aufgewendet werden sollte. Dementsprechend hoben mehrere Delegationen hervor, dass diese Anhänge zu wichtig seien, um in Eile darüber zu beraten oder der Kommission zu gestatten, sie durch delegierte Rechtsakte weiterzuentwickeln und/oder zu aktualisieren, und sie schlugen vor, die obengenannten Anhänge im Wege von Durchführungsrechtsakten weiterzuentwickeln. Sie führten an, dass diese Lösung sowohl die Mitwirkung der Experten der Mitgliedstaaten gestattet als auch die notwendige Zeit für die Weiterentwicklung der Anhänge I und II einräumen würde. Deshalb findet im Kompromisstext des Vorsitzes die Position der Mitgliedstaaten ihren Niederschlag und die Artikel 4, 7, 17 und 23 sind geändert worden, um die Weiterentwicklung der obengenannten Anhänge im Wege von Durchführungsrechtsakten zu ermöglichen. Die Kommission hat zu dieser Frage einen Vorbehalt.

**d) Spätere Anwendung der Verordnung (Artikel 24 Fußnote 49)**

Im Kommissionsvorschlag ist nur vorgesehen, dass die Verordnung am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft treten soll. Mehrere Delegationen haben jedoch hervorgehoben, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und die Organisationen mehr Zeit benötigen, um die Anwendung dieser Verordnung vorzubereiten, und haben vorgeschlagen, sie zwei Jahre nach ihrem Inkrafttreten und nicht vor Inkrafttreten der Durchführungsmaßnahmen betreffend die Liste von meldepflichtigen Ereignissen gemäß Artikel 4 Absatz 2a und die Liste der Pflichtdatenfelder gemäß Artikel 7 Absatz 1a anzuwenden. Überdies wird Artikel 7 Absatz 2 noch später und zwar erst dann angewendet, wenn das gemeinsame europäische Risikoklassifizierungssystem von der Kommission entwickelt sein wird. Die Kommission macht geltend, dass die Anwendung der Verordnung unnötig verzögert wird und dass eine spätere Anwendung möglicherweise nur bei einigen Artikeln gerechtfertigt ist. Daher hält die Kommission an einem Vorbehalt zu dem obengenannten Kompromissvorschlag fest.

Darüber hinaus behält sich die Kommission ihre Position zu dem gesamten Kompromissvorschlag in Erwartung der Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament uneingeschränkt vor.

SI hat einen Parlamentsvorbehalt.

Andere Anliegen und Vorbehalte der Delegationen sind in den Fußnoten in der Anlage angegeben.

## V. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Rat wird daher gebeten, auf seiner Tagung am 10. Juni 2013 den Text in der Anlage zu prüfen, die letzten noch offenen Fragen zu klären und eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.

---

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)

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>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

nach Anhörung des Europäischen Datenschutzbeauftragten<sup>3</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

---

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>3</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Zivilluftfahrt 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 Zivilluftfahrt 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 in der Zivilluftfahrt<sup>4</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.

---

<sup>4</sup> ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35.

- (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 Ereignismeldungen 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 Vollständigkeit der Ereignismeldungen 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) Ereignismeldungen 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 solch 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 Ereignismeldungen 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 Ereignismeldungen 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 Ereignismeldungen 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 Ereignismeldungen 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 Quellschutz 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 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 verstößen, 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 Ereignismeldungen 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,<sup>5</sup> ausgeübt werden.
- (38) Die Regelungen über Datenverarbeitung und den Schutz natürlicher Personen gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlament und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr<sup>6</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>7</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>8</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.

---

<sup>5</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

<sup>6</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

<sup>7</sup> ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

<sup>8</sup> ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

- (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>9</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>10</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>11</sup> sollten aufgehoben werden –

<sup>9</sup> ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23.

<sup>10</sup> ABl. L 294 vom 13.11.2007, S. 3.

<sup>11</sup> ABl. L 295 vom 14.11.2007, S. 7.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

**Ziele**

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 werden. Mit dieser Verordnung soll sicher gestellt werden, dass nach einer Analyse der erhobenen Daten gegebenenfalls Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Mittels Vorschriften für den geeigneten Umgang mit Informationen und den Schutz des Meldenden soll ferner für die kontinuierliche Verfügbarkeit von sicherheitsrelevanten Informationen gesorgt werden. (*letzter Satz wurde in Artikel 3 "Gegenstand" übernommen*)
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:

- (0) "Unfall": ein Unfall im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.;
- (0a) "Luftfahrzeug": jegliche Maschine, die durch die Reaktionen der Luft, die keine Reaktionen der Luft gegenüber der Erdoberfläche sind, in der Atmosphäre gehalten werden kann.<sup>12</sup>;

---

<sup>12</sup> Artikel 2 Absatz 18 der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 (ABl. L 281 vom 12.10.2012, S.1) und Anhang 6 des Abkommens von Chicago. Diese Begriffsbestimmung ist in Verbindung mit Artikel 3 "Gegenstand" zu lesen.

- (0b) "Anonymisierte Informationen": Informationen aus Ereignismeldungen, aus denen alle personenbezogenen Daten wie Name und Anschrift von natürlichen Personen getilgt wurden.:
- (1) "Anonymisierung": die Tilgung aller auf den Meldenden bezogenen personenbezogenen Angaben aus den übermittelten Ereignismeldungen sowie aller Einzelheiten, einschließlich des Namens der an dem Ereignis beteiligten Organisation(en), die die Identität des Meldenden oder Dritter preisgeben können oder anhand der Informationen Rückschlüsse darauf zulassen.;
- (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) [...]<sup>13</sup>
- (5) "Störung": eine Störung im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.;
- (5a) "Schwere Störung": eine schwere Störung im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010<sup>14</sup>.;
- (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.;

---

<sup>13</sup> EL und NL: Definition des Begriffs "grobe Fahrlässigkeit" beibehalten. KOM: ebenfalls Vorbehalt zur Streichung dieser Definition.

<sup>14</sup> Gemäß Artikel 2 Nummer 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35.

- (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<sup>15</sup> entsprechen, bestraft werden, aber grobe Fahrlässigkeit, vorsätzliche Verstöße und destruktives Handeln nicht toleriert werden.<sup>16</sup>,
- (8) "Ereignis": ein sicherheitsbezogenes Vorkommnis<sup>17</sup>, das ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet bzw. – bei Ausbleiben von Gegenmaßnahmen oder bei Nichtbeachtung – gefährden könnte; hierzu zählen insbesondere Unfälle und schwere Störungen.;
- (9) "Organisation": jede Art von Organisation, die Luftfahrterzeugnisse und/oder -dienstleistungen bereitstellt und Personen beschäftigt oder unter Vertrag nimmt, die gemäß Artikel 4 Absatz 3 zur Meldung von Ereignissen verpflichtet sind, oder deren Leistungen in Anspruch nimmt.<sup>18</sup>,
- (10) "Ansprechstelle":
- a) die von jedem Mitgliedstaat gemäß Artikel 6 Absatz 2 benannte zuständige Behörde, wenn es sich um eine Informationsanfrage interessierter Kreise handelt, die in einem Mitgliedstaat ansässig sind, oder
  - b) 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.;

---

<sup>15</sup> Es wird ein Erwägungsgrund folgenden Inhalts hinzugefügt: "sofern dies einer beteiligten Organisation oder einer zuständigen Behörde unverzüglich und wahrheitsgemäß gemeldet wird".

<sup>16</sup> Es wird ein Erwägungsgrund folgenden Inhalts hinzugefügt: "Die 'Kultur des gerechten Umgangs' ist ein wesentlicher Teil einer weiter gefassten 'Sicherheitskultur', die ihrerseits ein Grundpfeiler eines verlässlichen Sicherheitsmanagementsystems ist."

<sup>17</sup> IT lehnt die Streichung von "oder eine sonstige Unregelmäßigkeit" ab.

<sup>18</sup> Es wird ein Erwägungsgrund folgenden Inhalts hinzugefügt: "Diese Definition schließt nicht aus, dass in Artikel 4 Absatz 3 nicht genannte Einzelpersonen Ereignisse melden können."

- (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 Maßnahmen, die für das Management der Sicherheit der Zivilluftfahrt in einem Mitgliedstaat entwickelt werden.;
- (14) "Gefahr": ein Zustand oder Gegenstand, der über das Potenzial verfügt, den Tod oder die Verletzung von Personen, Schäden an Ausrüstungen oder Anlagen, den Verlust von Material oder die Verminderung der Fähigkeit zur Ausführung einer vorgeschriebenen Funktion zu verursachen.<sup>19</sup>

### *Artikel 3*

#### ***Gegenstand und Geltungsbereich***

- 1. Diese Verordnung regelt die Meldung von Ereignissen oder anderen sicherheitsbezogenen Informationen, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte, Ausrüstungen oder Anlagen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Zusammenhang stehen, gefährden bzw. – bei Ausbleiben von Gegenmaßnahmen oder bei Nichtbeachtung – gefährden würden. (*ein Satz wurde in Artikel 4 Absatz 3 übernommen*) Sie sieht eine Auswertung und Folgemaßnahmen in Bezug auf gemeldete Ereignisse vor. Sie enthält ferner Vorschriften für die Zusammenführung der erfassten Informationen in einem Europäischen Zentralspeicher und die Verbreitung dieser anonymisierten Informationen an interessierte Kreise mit dem Ziel, diesen die Informationen zukommen zu lassen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt benötigen.

---

<sup>19</sup> Gemäß der Definition im "ICAO 'Safety Management Manual' 3rd version" (Dok. ICAO 9859), Abschnitt 1.12.1.

2. Diese Verordnung gilt für Luftfahrzeuge mit Ausnahme der in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008<sup>20</sup> genannten Luftfahrzeuge. Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Verordnung auch auf die in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Luftfahrzeuge anzuwenden.

*Artikel 4<sup>21</sup>*

***Meldepflicht***

1. Um die Erfassung von Angaben zu Ereignissen zu erleichtern, wird von jeder in einem Mitgliedstaat ansässigen Organisation 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.
- 2a. Die Kommission legt mittels Durchführungsrechtsakten<sup>22</sup> eine Liste von Ereignissen fest, die die in Absatz 3 aufgeführten Personen im Rahmen von obligatorischen Ereignismeldesystemen melden müssen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 19 Absatz 2 erlassen. Dies umfasst auch vereinfachte<sup>23</sup> Vorschriften für potenzielle Meldende, die Luftfahrzeuge steuern, die nicht als technisch komplexe motorbetriebene Luftfahrzeuge einzustufen sind. Diese Liste enthält die Ereignisse, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte, Ausrüstungen oder Anlagen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Zusammenhang stehen, gefährden bzw. – bei Ausbleiben von Gegenmaßnahmen oder bei Nichtbeachtung – gefährden würden, und betrifft mindestens die folgenden Ereigniskategorien:

---

<sup>20</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

<sup>21</sup> FR: die MORS sollten auf Verkehrsluftfahrzeuge und turbinengetriebene Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt angewandt werden.

<sup>22</sup> Kommission: Vorbehalt zur Ersetzung von delegierten Rechtsakten durch Durchführungsrechtsakte, was die Festlegung der Liste von Ereignissen betrifft, die im Rahmen der MORS gemeldet werden.

<sup>23</sup> In einem neuen Erwägungsgrund wird erläutert, dass die Meldepflicht bei technisch nicht komplexen Luftfahrzeugen zwar die gleiche ist wie bei anderen Luftfahrzeugen, dass die Meldevorschriften aber einfacher abgefasst werden sollten, um Meldungen zu erleichtern.

- Ereignisse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs, wie kollisions-, start- und landebezogene sowie kraftstoffbezogene Ereignisse, Ereignisse während des Fluges, kommunikationsbezogene Ereignisse, Ereignisse bezüglich Notfällen und anderen kritischen Situationen, Einsatzunfähigkeit der Besatzung, Wetterbedingungen oder Sicherheit;
  - Ereignisse im Zusammenhang mit technischen Zuständen, Wartung und Instandsetzung des Luftfahrzeugs, wie strukturelles Versagen von Bauteilen, Fehlfunktion von Systemen, Antriebssystemen (einschließlich Motoren, Propeller und Rotorsysteme) und Hilfskraftturbinen-Systemen;
  - Ereignisse im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten und -einrichtungen, wie Zusammenstöße oder Beinahezusammenstöße, ATM/ANS-spezifische Ereignisse, auf den ATM/ANS-Betrieb bezogene Ereignisse;
  - Ereignisse im Zusammenhang mit Flugplätzen und Bodendiensten, wie Ereignisse bezüglich Flugplatzaktivitäten und -einrichtungen, Fluggast-, Gepäck-, Post- und Frachtabfertigung sowie Luftfahrzeug-Bodenabfertigung und -Servicearbeiten.
3. Die folgenden natürlichen Personen melden die Ereignisse nach Absatz 2a über das System nach Absatz 1, das von der Organisation, bei der sie beschäftigt sind, eingerichtet wurde, oder ersatzweise über das System nach Absatz 2, das von dem Niederlassungsmitgliedstaat ihrer Organisation oder von dem Staat eingerichtet wurde, der die Pilotenlizenz ausgestellt, bestätigt oder umgeschrieben hat:
- 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 niedergelassen Betreiber eingesetzt wird;
  - b) Personen, die an der Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung, Überwachung, Wartung oder Veränderung von Luftfahrzeugen oder Ausrüstungen oder Teilen davon unter der Aufsicht eines Mitgliedstaates oder unter Aufsicht der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) beteiligt sind;

- c) Personen, die einen Lufttüchtigkeits-Nachprüfschein ("Airworthiness Review Certificate") oder die Bescheinigung der Freigabe zum Betrieb ("Certificate of Release to service") für Luftfahrzeuge oder Ausrüstungen oder Teilen 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) Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagement eines Flughafens ausüben, auf den die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008<sup>24</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>25</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 Bodenabfertigung von Luftfahrzeugen ausüben, einschließlich Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunkttnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Flugzeugs.

---

<sup>24</sup> FR: Anstelle der Verordnung 1008/2008 sollte auf die Verordnung 216/2008 Bezug genommen werden. Kommission: In der geltenden Richtlinie wird bereits auf die Verordnung 2408/1992 Bezug genommen, die durch die Verordnung 1008/2008 ersetzt wurde.

<sup>25</sup> Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiesten in der Gemeinschaft (Neufassung) (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

4. Jede in Absatz 3 aufgeführte Person meldet Ereignisse<sup>26</sup> innerhalb von 72 Stunden<sup>27</sup>, nachdem sie davon Kenntnis erhält, sofern außergewöhnliche Umstände dies nicht verhindern.
5. [...] (*in Absatz 7 aufgenommen*)
6. Jede von der EASA zertifizierte oder zugelassene Organisation übermittelt der EASA die erfassten Angaben zu Ereignissen nach Absatz 1 ohne unnötige Verzögerung nach der Meldung des Ereignisses.
7. Jede in einem Mitgliedstaat niedergelassene Organisation, die nicht unter den vorstehenden Absatz fällt, übermittelt der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats nach Artikel 6 Absatz 2 die erfassten Angaben zu Ereignissen nach Absatz 1 ohne unnötige Verzögerung nach der Meldung des Ereignisses. (*von Absatz 5 übernommen*)

28

---

<sup>26</sup> IT: Folgendes hinzufügen: "unverzüglich, um die Meldefristen nach den Absätzen 6 und 7 einzuhalten, oder über das von den Mitgliedstaaten eingerichtete System."

<sup>27</sup> IT: Zeitvorgaben streichen und größere Flexibilität für Meldungen durch Einzelpersonen, und zwar gemäß den Regeln jeder einzelnen Organisation.

<sup>28</sup> Erwägungsgrund 3 wird wie folgt ergänzt: "Im Falle von Unfällen oder schweren Störungen gilt für die Mitteilung des Ereignisses auch Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010."

## *Artikel 5*

### ***Freiwillige Meldungen***

1. Zur Erleichterung der Erfassung von Ereignissen<sup>29</sup>, die möglicherweise nicht unter die Meldepflicht fallen, oder von anderen sicherheitsbezogenen Informationen, die vom Meldenden als tatsächliche oder potenzielle Gefahr betrachtet werden, wird von jeder in einem Mitgliedstaat ansässigen Organisation ein System zur Erstattung freiwilliger Meldungen eingerichtet.
  
2. Zur Erleichterung der Erfassung von Ereignissen<sup>30</sup>, die möglicherweise nicht unter die Meldepflicht fallen, oder von anderen sicherheitsbezogenen Informationen, die vom Meldenden als tatsächliche oder potenzielle Gefahr betrachtet werden, wird von jedem Mitgliedstaat ein System zur Erstattung freiwilliger Meldungen eingerichtet. Dieses System umfasst unter anderem auch die Erfassung von Informationen, die von Organisationen nach Absatz 5a übermittelt werden.

---

<sup>29</sup> IT: Folgendes hinzufügen: "in Bezug auf tatsächliche oder potenzielle Sicherheitsmängel".  
DE, ES und MT: die von IT vorgeschlagene Ergänzung in einen Erwägungsgrund einarbeiten.  
<sup>30</sup> Idem.

3. Die Systeme zur Erstattung freiwilliger Meldungen ermöglichen die Erfassung von Ereignissen<sup>31</sup> oder sicherheitsbezogenen Informationen, die nicht meldepflichtig nach Anhang I sind, und die Meldung von Ereignissen oder sicherheitsbezogenen Informationen durch nicht in Artikel 4 Absatz 3 aufgeführte Personen.
4. [...] (*in Absatz 5a aufgenommen*)
5. Jede von der EASA zertifizierte oder zugelassene Organisation übermittelt der EASA die erfassten Angaben zu relevanten Ereignissen und sicherheitsbezogenen Informationen nach Absatz 1.
- 5a. Jede in einem Mitgliedstaat niedergelassene Organisation, die nicht unter den vorstehenden Absatz fällt, übermittelt der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaat nach Artikel 6 Absatz 2 die erfassten Angaben zu relevanten Ereignissen und sicherheitsbezogenen Informationen nach Absatz 1. **Die Mitgliedstaaten können von jeder in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Organisation verlangen, dass sie die Angaben zu allen Ereignissen nach Absatz 1 meldet.**
6. Die 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.
7. Die im Rahmen der freiwilligen und der obligatorischen Meldung erhaltenen Informationen können in einem einzigen System zusammengeführt werden.

---

<sup>31</sup> IT: Folgendes hinzufügen: "in Bezug auf tatsächliche oder potenzielle Sicherheitsmängel".

## Artikel 6

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

1. Jede in einem Mitgliedstaat ansässige Organisation richtet einen Mechanismus zur Erfassung, Auswertung, Verarbeitung, Analyse und Speicherung von Angaben zu Ereignissen ein, die gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldet werden. Die Bearbeitung dieser Meldungen wird so gestaltet, dass die Vertraulichkeit in Bezug auf den Meldenden mit Blick auf die Förderung einer Kultur des gerechten Umgangs angemessen geschützt ist<sup>32</sup>.
2. Jeder Mitgliedstaat benennt eine oder mehrere zuständige Behörden, die einen Mechanismus zur Erfassung, Auswertung, Verarbeitung, Analyse und Speicherung von Angaben zu Ereignissen einrichten, die gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldet werden. Die Bearbeitung dieser Meldungen wird so gestaltet, dass die Vertraulichkeit in Bezug auf den Meldenden mit Blick auf die Förderung einer Kultur des gerechten Umgangs angemessen geschützt ist.

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 mit Sitz in der Europäischen Union.

---

<sup>32</sup> Der folgende Text wird als Basis für einen Erwägungsgrund verwendet: "Die Auflagen für die Luftfahrtbranche im Zusammenhang mit Ereignismeldungen sollten in einem angemessenen Verhältnis zur Größe der Organisation und zum Umfang ihrer Tätigkeiten stehen. Daher sollten insbesondere kleinere Organisationen beschließen können, die Aufgaben von Stelleninhabern innerhalb der Organisation zusammenzulegen bzw. zu verschmelzen oder die Erfassung, Auswertung, Verarbeitung, Analyse und Speicherung der Angaben zu Ereignissen extern an zugelassene/zertifizierte Fachstellen zu vergeben. Diese Fachstellen sollten höchsten Datensicherheits- und Vertraulichkeitsstandards genügen. Die Gesamtverantwortung und Zuständigkeit sollte jedoch bei den Organisationen verbleiben."

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

- 2a. Die EASA richtet einen Mechanismus zur Erfassung, Auswertung, Verarbeitung, Analyse und Speicherung von Angaben zu Ereignissen ein, die gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldet werden. Die Bearbeitung dieser Meldungen wird so gestaltet, dass die Vertraulichkeit in Bezug auf den Meldenden mit Blick auf die Förderung einer Kultur des gerechten Umgangs angemessen geschützt ist.
- 2b. Unbeschadet der geltenden nationalen Strafrechtsvorschriften verzichten die Mitgliedstaaten auf die Einleitung von Verfahren gegen Personen, die Teil der Mechanismen nach Absatz 2 sind, in Bezug auf Entscheidungen, die hinsichtlich ihrer Aufgaben zur Auswertung, Verarbeitung und Analyse von Ereignissen getroffen wurden und die sich später rückblickend als irrtümlich oder unwirksam erweisen, die aber zu dem Zeitpunkt, zu dem sie getroffen wurden, und ausgehend von den damals verfügbaren Informationen verhältnismäßig und angemessen waren.
3. Organisationen speichern Ereignismeldungen, die sich auf gemäß den Artikeln 4 und 5 erfasste Angaben zu Ereignissen stützen, in einer oder mehreren Datenbanken<sup>33</sup>.
4. Die zuständigen Behörden nach Absatz 2 speichern Ereignismeldungen, die sich auf gemäß den Artikeln 4 und 5 erfasste Angaben zu Ereignissen stützen, in einer nationalen Datenbank.

---

<sup>33</sup> Der folgende Text wird als Basis für einen Erwägungsgrund verwendet: "Organisationen speichern Ereignismeldungen, die sich auf gemäß den Artikeln 4 und 5 erfasste Angaben zu Ereignissen stützen, in einer Datenbank. Die Komplexität der Datenbank sollte in einem angemessenen Verhältnis zur Größe der Organisationen und/oder ihrer Relevanz für die Ziele dieser Verordnung stehen; die Datenbank sollte mindestens aus einer Datei mit allen in Anhang II dieser Verordnung aufgeführten Pflichtdatenfeldern bestehen."

5. Relevante Informationen über Unfälle und schwere Störungen, die von Sicherheitsuntersuchungsbehörden erfasst oder ausgegeben werden, sind ebenfalls in dieser nationalen Datenbank zu speichern.
- 5a. Die EASA speichert Ereignismeldungen, die sich auf gemäß den Artikeln 4 und 5 erfasste Angaben zu Ereignissen stützen, in einer Datenbank.
- 5b. Die Sicherheitsuntersuchungsstellen haben uneingeschränkten Zugang zu ihrer in Absatz 4 genannten nationalen Datenbank, um ihren Verpflichtungen nach Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 nachkommen zu können. (*von Absatz 7 übernommen*)
6. Die Zivilluftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten haben im Rahmen ihrer Verantwortung für die Sicherheit uneingeschränkten Zugang zu ihrer in Absatz 4 genannten nationalen Datenbank.
7. [...] (*in Absatz 5b übernommen*)

#### *Artikel 7*

##### ***Qualität und Inhalt der Ereignismeldungen***

1. Ereignismeldungen nach Artikel 6, die von dem obligatorischen Ereignismeldesystem ausgehen, enthalten mindestens die folgenden Informationen:
  - gemeinsame Pflichtdatenfelder;
  - gegebenenfalls spezifische Pflichtdatenfelder, einschließlich luftfahrzeugbezogene Datenfelder, flugsicherungsbezogene Datenfelder, flugplatzbezogene Datenfelder und wartungsbezogene Datenfelder.

- 1a. Um die Erfassung, Speicherung und Auswertung der Informationen zu erleichtern, erstellt die Kommission mittels Durchführungsrechtsakten die genaue Liste der gemeinsamen Pflichtdatenfelder und spezifischen Pflichtdatenfelder. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 19 Absatz 2 erlassen.
  - 1b. Ereignismeldungen, die von dem freiwilligen Ereignismeldesystem ausgehen, werden soweit möglich ebenfalls unter Verwendung der für die obligatorische Meldung festgelegten Felder ausgefüllt.
2. Jede Ereignismeldung im Sinne von Artikel 6 Absätze 3 und 4 enthält eine Sicherheitsrisikoklassifizierung des erfassten Ereignisses. Die Klassifizierung wird – anhand des in Absatz 5 vorgesehenen gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystems – von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats oder der EASA validiert<sup>34</sup>.
3. Die Organisationen und die Mitgliedstaaten legen Verfahren zur Kontrolle der Datenqualität fest, um die Kohärenz der Daten insbesondere zwischen den ursprünglich erfassten Informationen und der in der Datenbank gespeicherten Meldung zu verbessern.
4. Die in Artikel 6 Absätze 3 und 4 genannten Datenbanken müssen zur Erleichterung des Informationsaustauschs standardisierte Formate verwenden und mit ECCAIRS und ADREP kompatibel sein.
5. Die Kommission entwickelt in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der EASA ein gemeinsames europäisches Risikoklassifizierungssystem für die Klassifizierung von Ereignissen nach ihrem Sicherheitsrisiko. Dabei berücksichtigt die Kommission die notwendige Kompatibilität mit bestehenden Risikoklassifizierungssystemen. Die Kommission entwickelt dieses europäische Risikoklassifizierungssystem spätestens drei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

---

<sup>34</sup> In einem neuen Erwägungsgrund wird erläutert, dass die Organisationen ein beliebiges Risikoklassifizierungssystem verwenden können und dass die Mitgliedstaaten die jeweilige Klassifizierung entsprechend den Erfordernissen des Europäischen Zentralspeichers konvertieren und validieren.

6. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, 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 gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 19 Absatz 2 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 Ereignismeldungen.
2. Jeder Mitgliedstaat aktualisiert im Benehmen mit der Kommission den Europäischen Zentralspeicher durch Übertragung aller gemäß Artikel 6 Absatz 4 in nationalen Datenbanken enthaltenen sicherheitsbezogenen Informationen. (*letzter Satz in Artikel 9 Absatz 1 übernommen*)

3. Die EASA vereinbart mit der Kommission die technischen Protokolle für die Übertragung aller Ereignismeldungen, die von der EASA gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>35</sup> und ihrer Durchführungsbestimmungen erfasst wurden, 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 den Absätzen 1 und 2 fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 19 Absatz 2 erlassen.
5. <sup>36</sup> [...].

*Artikel 9*

***Informationsaustausch***<sup>37</sup>

1. Die Mitgliedstaaten und die EASA nehmen an einem Informationsaustausch teil, indem sie alle sicherheitsbezogenen, in ihren 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 spätestens zwei Monate nach ihrer Speicherung in der nationalen Datenbank an den Europäischen Zentralspeicher übermittelt. Ereignismeldungen werden bei Bedarf durch zusätzliche sicherheitsbezogene Informationen aktualisiert.

---

<sup>35</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.*

<sup>36</sup> Kommission: Vorbehalt zur Streichung von delegierten Rechtsakten für die Zwecke dieses Absatzes.

<sup>37</sup> Der folgende Text wird als Basis für einen Erwägungsgrund verwendet: "Die EASA und die Kommission sollten technische Unterstützung im Hinblick auf die Interoperabilität der Systeme leisten."

2. Informationen über Unfälle und schwere Störungen werden ebenfalls an den Europäischen Zentralspeicher übermittelt. Erste Tatsachenangaben über Unfälle und schwere Störungen werden noch während der laufenden Untersuchung übermittelt. Sobald die Untersuchung abgeschlossen ist, wird der abschließende Untersuchungsbericht und – soweit vorhanden – eine Zusammenfassung des abschließenden Untersuchungsberichts in englischer Sprache hinzugefügt.
3. Erkennt ein Mitgliedstaat oder die EASA bei der Erfassung der Angaben zu Ereignissen oder bei der Speicherung von Ereignismeldungen oder bei der Analyse nach Artikel 13 Absatz 4 Sicherheitsaspekte, die für andere Mitgliedstaaten oder die EASA von Interesse sind oder möglicherweise das Ergreifen von Sicherheitsmaßnahmen durch andere Mitgliedstaaten oder die EASA erfordern, so leitet dieser Mitgliedstaat oder die EASA alle maßgeblichen sicherheitsrelevanten Informationen so rasch wie möglich an die einschlägigen Behörden der Mitgliedstaaten oder die EASA weiter.

*Artikel 10*

***Verbreitung der im Europäischen Zentralspeicher gespeicherten Informationen***

1. Alle für die Sicherheitsaufsicht in der Zivilluftfahrt zuständigen Stellen oder Sicherheitsuntersuchungsbehörden innerhalb der Union, erhalten uneingeschränkten Online-Zugang zu den im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen über Ereignisse. Für die Nutzung der Informationen gelten die Grundsätze und Schutzbestimmungen der Artikel 15 und 16.
2. Die in Anhang III aufgeführten interessierten Kreise können um Zugang zu bestimmten im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen ersuchen. Interessierte Kreise, die in der Union ansässig sind, richten Informationsanfragen an die Ansprechstelle desjenigen Mitgliedstaates, in dem sie ansässig sind. Interessierte Kreise, die nicht in der Union ansässig sind, richten ihre Anfragen an die Kommission. Die Kommission unterrichtet die zuständige Behörde des betroffenen Mitgliedstaats über eine solche Anfrage.

- 2a. Vorbehaltlich des Artikels 15 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 996/2010 werden die im Europäischen Zentralspeicherregister enthaltenen Informationen über laufende Sicherheitsuntersuchungen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 996/2010 durchgeführt werden, interessierten Kreisen nach diesem Artikel nicht offengelegt.
3. Aus Sicherheitsgründen erhalten interessierte Kreise keinen direkten Zugang zum Europäischen Zentralspeicher.

*Artikel 11*

***Bearbeitung von Anfragen und Beschlüsse***

1. Anfragen betreffend die im Europäischen Zentralspeicherregister enthaltenen Informationen werden unter Verwendung der von der zuständigen Ansprechstelle genehmigten Formulare eingereicht. Diese Formulare enthalten mindestens die in Anhang II 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. Gelangt die Ansprechstelle zu der Feststellung, dass ein anderer Mitgliedstaat oder die Kommission für die Bearbeitung der Anfrage zuständig ist, verweist sie die Anfrage an diesen Mitgliedstaat bzw. die Kommission.
3. Die Ansprechstellen bewerten auf Einzelfallbasis, ob eine eingegangene Anfrage gerechtferligt 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 bereitstellenden 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 schriftliche Begründung vorlegen.
5. Den in Anhang I 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 Anfrageformular 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. <sup>38</sup> [...].

---

<sup>38</sup> Kommission: Vorbehalt zur Streichung dieses Absatzes.

*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 unverzüglich 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 in einem Mitgliedstaat ansässige Organisation entwickelt ein Verfahren zur Analyse der gemäß Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 1 erfassten Ereignisse, um die mit festgestellten Ereignissen oder Ereignisgruppen verbundenen Sicherheitsgefahren zu ermitteln. Auf der Grundlage dieser Analyse werden gegebenenfalls erforderliche Gegen- oder Präventivmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen.
2. Nach Ermittlung der im Hinblick auf tatsächliche oder potenzielle Sicherheitsmängel gegebenenfalls erforderlichen Maßnahmen setzt jede in einem Mitgliedstaat ansässige Organisation diese Maßnahmen unverzüglich um und richtet ein Verfahren ein, mit dem die Umsetzung und die Wirksamkeit der Reaktionen überwacht werden sollen.

3. Jede von der EASA zertifizierte oder zugelassene Organisation meldet der EASA<sup>39</sup> die ersten Ergebnisse der Analyse nach Absatz 1 sowie etwaige gemäß Absatz 2 zu treffende Maßnahmen binnen 30 Tagen nach Mitteilung des Ereignisses durch den Meldenden.
  - 3a. Jede in einem Mitgliedstaat ansässige Organisation, die nicht unter den vorstehenden Absatz fällt, meldet der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates die etwaigen ersten Ergebnisse der nach Absatz 1 erfolgten Analyse von gemäß Artikel 4 Absatz 7 und Artikel 5 Absatz 5a gemeldeten Ereignissen, **wonach ein tatsächliches oder potenzielles Sicherheitsrisiko ermittelt wurde**, sowie etwaige gemäß Absatz 2 zu treffende Maßnahmen binnen 30<sup>40</sup> Tagen nach Mitteilung des Ereignisses durch den Meldenden<sup>41</sup>.
4. Jeder Mitgliedstaat und die EASA entwickeln ein Verfahren zur Analyse der Informationen über Ereignisse oder Ereignisgruppen, die ihnen gemäß den Artikeln 4 und 5 direkt gemeldet werden, um die mit gemeldeten Ereignissen verbundenen Sicherheitsgefahren zu ermitteln. Auf der Grundlage dieser Analyse bestimmen sie etwaige erforderliche Gegen- oder Präventivmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit.

---

<sup>39</sup> AT: Folgendes hinzufügen: "und der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats".

<sup>40</sup> IT (unterstützt von LV): "binnen 30 Tagen" ersetzen durch "sobald diese bestimmt wurden, jedoch binnen eines Zeitraums von höchstens 90 Tagen". KOM: Im ICAO Safety Management Manual (Dok. 9859) werden 30 Tage empfohlen.

<sup>41</sup> In einem Erwägungsgrund wird verdeutlicht, dass die Organisationen für ihr eigenes Handeln verantwortlich sind.

5. Nach Ermittlung der im Hinblick auf tatsächliche oder potenzielle Sicherheitsmängel nach Absatz 4 erforderlichen Maßnahmen setzen jeder Mitgliedstaat und die EASA diese Maßnahmen unverzüglich um und richten ein Verfahren ein, mit dem die Umsetzung und die Wirksamkeit der Reaktionen überwacht werden sollen.
6. Jeder Mitgliedstaat und die EASA beaufsichtigen ferner die ihnen nach den Absätzen 3 und 3a gemeldeten Reaktionen von Organisationen. Beurteilt ein Mitgliedstaat oder die EASA die Umsetzung der gemeldeten Reaktionen als unzureichend im Hinblick auf die tatsächlichen oder potenziellen Sicherheitsmängel, so stellt er bzw. sie sicher, dass von der betreffenden Organisation zusätzliche geeignete Maßnahmen ergriffen und umgesetzt werden<sup>42</sup>.
7. Sobald verfügbar, werden Informationen in Zusammenhang mit der in diesem Artikel erläuterten Analyse und gegebenenfalls Weiterverfolgung von Einzelereignissen oder Ereignisgruppen unverzüglich, spätestens jedoch zwei Monate nach ihrer Speicherung in der nationalen Datenbank gemäß Artikel 8 Absätze 2 und 3 im Europäischen Zentralspeicher gespeichert.
8. Aus der Analyse der Ereignismeldungen gewonnene Informationen werden von den Mitgliedstaaten zur Entscheidung darüber genutzt, welche Abhilfemaßnahmen gegebenenfalls im Rahmen des staatlichen Sicherheitsprogramms zu treffen sind.
9. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen mindestens einmal jährlich einen für die Allgemeinheit bestimmten Sicherheitsbericht mit Informationen zu der Art von Ereignissen, die in ihren nationalen obligatorischen und freiwilligen Meldesystemen erfasst wurden und geben dabei Tendenzen und die von ihnen getroffenen Maßnahmen an.

---

<sup>42</sup> In einem neuen Erwägungsgrund wird erläutert, wie die Mitgliedstaaten und die EASA die Umsetzung und Wirksamkeit der von den Organisationen gemäß Absatz 2 getroffenen Maßnahmen überwachen werden.

10. Die Mitgliedstaaten können auch anonymisierte Ereignismeldungen und Ergebnisse von Risikoanalysen 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. Unbeschadet der Vertraulichkeitsvorschriften dieser Verordnung können, soweit zweckdienlich, auf Einzelfallbasis andere Teilnehmer hierzu eingeladen werden<sup>43</sup>.
2. Die Zusammenarbeit wird von einem Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten durchgeführt. Das Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten leistet einen Beitrag zur Erhöhung der Luftfahrt Sicherheit in der Union, vor allem durch die Durchführung von Sicherheitsanalysen zur Unterstützung des Europäischen Programms für Flugsicherheit und des Europäischen Plans für die Flugsicherheit.
3. Die EASA unterstützt die Tätigkeit des Netzes von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten, beispielsweise durch Hilfe bei Vorbereitung und Organisation der Sitzungen.
4. [...] (in Absatz 2 aufgenommen)
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.

---

<sup>43</sup> In einem neuen Erwägungsgrund wird erläutert, dass die EASA, die Kommission und die Behörden der Mitgliedstaaten andere Teilnehmer im Konsens einladen können, sofern es notwendig ist und diese damit einverstanden sind.

## Artikel 15

### *Vertraulichkeit und angemessene Nutzung der Informationen*

1. Die Mitgliedstaaten und die Organisationen – die jeweils nach ihren nationalen Rechtsvorschriften handeln – sowie die EASA ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die angemessene Vertraulichkeit der ihnen nach den Artikeln 4, 5 und 10 zugegangenen Angaben zu Ereignissen zu gewährleisten. Jeder Mitgliedstaat, jede in einem Mitgliedstaat ansässige Organisation und die EASA verarbeiten personenbezogene Daten nur in dem Umfang, wie es für die Zwecke dieser Verordnung erforderlich ist, und zwar unbeschadet der nationalen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 95/46/EG. (*letzter Satz aus Artikel 16 Absätze 1, 2 und 2a übernommen*)
2. Unbeschadet der Bestimmungen über die Vertraulichkeit von Sicherheitsinformationen in den Artikeln 12, 14 und 15 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 werden die Informationen über Ereignisse nur für den Zweck verwendet, für den sie erfasst wurden. Die Mitgliedstaaten, die EASA und die Organisationen stellen die Informationen nicht für die Klärung von Schuld- und Haftungsfragen oder für andere Zwecke als die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Luftfahrtssicherheit zur Verfügung und verwenden sie auch nicht dafür.
3. Die Kommission, die EASA und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gewährleisten bei der Erfüllung ihrer Pflichten nach Artikel 14 die Vertraulichkeit der im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen und beschränken deren Nutzung auf das zur Wahrnehmung ihrer sicherheitsbezogenen Verpflichtungen strikt notwendige Maß, ohne dabei Schuld- oder Haftungsfragen zu klären. In diesem Zusammenhang werden diese Informationen insbesondere für das Risikomanagement und für die Analyse von Sicherheitstrends verwendet, die die Grundlage für Sicherheitsempfehlungen oder -maßnahmen bilden könnten, in denen auf tatsächliche oder potenzielle Sicherheitsmängel eingegangen wird.

4. <sup>44</sup>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 Verwaltungsvereinbarungen zusammenarbeiten. Diese im Voraus getroffenen Verwaltungsvereinbarungen 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 in einem Mitgliedstaat ansässige Organisation stellt sicher, dass alle personenbezogenen Angaben wie Namen oder Anschriften von Einzelpersonen nur soweit verfügbar sind, wie dies für die Untersuchung des Ereignisses zwingend notwendig ist. Anonymisierte Informationen werden bei Bedarf innerhalb der Organisation verbreitet.
2. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass alle personenbezogenen Angaben wie Namen oder Anschriften von Einzelpersonen niemals in der in Artikel 6 Absatz 4 genannten nationalen Datenbank gespeichert werden. Derartige anonymisierte Informationen werden allen einschlägigen Kreisen zur Verfügung gestellt, um ihnen insbesondere die Wahrnehmung ihrer Verpflichtungen im Hinblick auf die Verbesserung der Luftfahrtssicherheit zu ermöglichen.
- 2a. Die EASA stellt sicher, dass alle personenbezogenen Angaben wie Namen oder Anschriften von Einzelpersonen niemals in der in Artikel 6 Absatz 5a genannten EASA-Datenbank gespeichert werden. Derartige anonymisierte Informationen werden allen einschlägigen Kreisen zur Verfügung gestellt, um ihnen insbesondere die Wahrnehmung ihrer Verpflichtungen im Hinblick auf die Verbesserung der Luftfahrtssicherheit zu ermöglichen.

---

<sup>44</sup> IT: entweder diesen Absatz streichen, oder aber die Kommission stellt ein Muster für diese im Voraus getroffenen Verwaltungsvereinbarungen zur Verfügung. DK schlägt ebenfalls die Streichung dieses Absatzes vor. Kommission: Den Mitgliedstaaten soll damit Spielraum für ihre eigenen Systeme eingeräumt werden. Die Kommission ist jedoch bereit, den Mitgliedstaaten bereits vorhandene Beispiele für derartige Vereinbarungen zur Verfügung zu stellen.

- 2b. Den Mitgliedstaaten und der EASA bleibt es unbenommen, Maßnahmen zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Luftfahrtssicherheit zu ergreifen.
3. <sup>45</sup> Unbeschadet der geltenden nationalen Strafrechtsvorschriften verzichten die Mitgliedstaaten 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. Im Falle von **Zivil-**, Disziplinar- oder Verwaltungsverfahren nach nationalem Recht werden die in Ereignismeldungen enthaltenen Informationen nicht gegen Personen verwendet, die das Ereignis gemeldet haben<sup>46</sup>.

---

<sup>45</sup> Kommission: Vorbehalt zu den Absätzen 3 und 4.

<sup>46</sup> Auf Vorschlag Sloweniens wird die Anwendung von Artikel 16 Absatz 3 in einem neuen Erwägungsgrund erläutert.

4. Beschäftigte, die Ereignisse gemäß den Artikeln 4 und 5 melden, erfahren, außer im Falle grober Fahrlässigkeit oder vorsätzlicher Verstöße, aufgrund der von ihnen gemeldeten Informationen keine Nachteile seitens ihres Arbeitgebers.
5. Jede in einem Mitgliedstaat ansässige Organisation legt interne Regeln fest, durch die dargelegt wird, wie die Grundsätze der "Kultur des gerechten Umgangs", insbesondere der in Absatz 4 genannte Grundsatz, in ihrer Organisation gewährleistet und umgesetzt werden.
6. Jeder Mitgliedstaat benennt eine Stelle, die für die Umsetzung der Absätze 4 und 5 dieses Artikels zuständig ist. Beschäftigte können dieser Stelle mutmaßliche Verstöße gegen die in diesem Artikel festgelegten Regeln melden. Gegebenenfalls berät die benannte Stelle die zuständigen Behörden ihres Mitgliedstaats in Bezug auf Abhilfen oder die Anwendung des Artikels 21.

*Artikel 17*

*<sup>47</sup>Aktualisierung der Anhänge*

Der Kommission wird die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte nach Artikel 18 übertragen, um Anhang I dieser Verordnung an die international vereinbarte ADREP-Systematik und an ECCAIRS, an andere von der Union angenommene Rechtsvorschriften sowie an internationale Vereinbarungen anzulegen und das in Anhang II enthaltene Formular zur Anforderung von Informationen aus dem Europäischen Zentralspeicher zu aktualisieren.

---

<sup>47</sup> Kommission: Vorbehalt zu den Änderungen der Artikel 17 und 18.

*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 und Artikel 17 wird der Kommission für einen Zeitraum von [5] Jahren ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7 Absatz 6 und Artikel 17 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf bedeutet die Übertragung der in diesem Beschluss 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 von dem Beschluss über den Widerruf 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 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. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist 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. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den im Entwurf vorgesehenen Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung<sup>48</sup>.

*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.

---

<sup>48</sup> Kommission: Vorbehalt zu der Bestimmung bezüglich der Nichtstellungnahme.

*Artikel 21*

**Sanktionen**

1. Die Mitgliedstaaten legen Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung fest.  
Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Bestimmungen und spätere Änderungen mit.
2. [...]

*Artikel 22*

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

Artikel 19 wird gestrichen. Dieser Artikel bleibt jedoch anwendbar bis zum Beginn der Anwendung der vorliegenden Verordnung nach Artikel 24 Absatz 2.

*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. Die genannten Rechtsakte bleiben jedoch anwendbar bis zum Beginn der Anwendung der vorliegenden Verordnung nach Artikel 24 Absatz 2.

*Artikel 24*

*Inkrafttreten und Gültigkeit*

1. Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Diese Verordnung gilt ab [24 Monate<sup>49</sup> nach ihrem Inkrafttreten], jedoch nicht vor dem Inkrafttreten der Durchführungsmaßnahmen nach Artikel 4 Absatz 2a und Artikel 7 Absatz 1a. Artikel 7 Absatz 2 gilt, sobald die delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte mit den Vorgaben und Festlegungen für das gemeinsame europäische Risikoklassifizierungssystem nach Artikel 7 Absätze 6 und 7 in Kraft treten.
- 2a. Innerhalb von fünf Jahren nach der Anwendung dieser Verordnung veröffentlicht die Kommission einen Bericht über die Umsetzung dieser Verordnung.
3. 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*

---

<sup>49</sup> Kommission: Vorbehalt zur späteren Anwendung der gesamten Verordnung. Ihrer Ansicht nach sollten nur bestimmte Artikel später angewendet werden.

## **Anhang I: 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 Schwerpunktfnachweises, Beladen, Enteisen und Schleppen des Flugzeugs, sowie für die Erbringung von Rettungs-, Brandbekämpfungs- und anderen Notfalldiensten
  6. Im Bereich der Luftfahrtbildung 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 II: ANFORDERUNG VON INFORMATIONEN AUS DEM EUROPÄISCHEN**  
**ZENTRALSPREICHER**

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:

---