

**VERORDENING (EU) Nr. 996/2010 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**van 20 oktober 2010**

**inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Gezien het advies van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming <sup>(2)</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure <sup>(3)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Om te garanderen dat de veiligheid van de burgerluchtvaart in Europa van hoog niveau is, moeten alle nodige maatregelen worden genomen om het aantal ongevallen en incidenten te doen afnemen, zodat de burgers vertrouwen in de luchtvaart kunnen hebben.
- (2) Snelle veiligheidsonderzoeken van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart verbeteren de veiligheid van de luchtvaart en helpen herhaling van ongevallen en incidenten te voorkomen.
- (3) Melding, analyse en verspreiding van de bevindingen van veiligheidsincidenten zijn van fundamenteel belang voor de verbetering van de veiligheid in de luchtvaart. Daarom

moet de Commissie vóór 31 december 2011 een voorstel tot herziening van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart <sup>(4)</sup> indienen.

- (4) Veiligheidsonderzoeken mogen alleen tot doel hebben in de toekomst ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.

- (5) Voorts moet rekening worden gehouden met het op 7 december 1944 in Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart („het Verdrag van Chicago”), dat voorziet in de uitvoering van maatregelen die nodig zijn om het veilig gebruik van luchtvaartuigen te verzekeren; met name moet rekening worden gehouden met bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago en de latere wijzigingen daarvan, waarin internationale normen en aanbevolen werkwijzen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de luchtvaart worden vastgesteld en de betekenis van de daarin gebruikte begrippen „staat van registratie”, „staat van exploitatie”, „staat van ontwerp”, „staat van vervaardiging” en „staat van het ongeval of incident” wordt vastgelegd.

- (6) Volgens de in bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago genoemde internationale normen en aanbevolen werkwijzen moet het onderzoek van ongevallen en ernstige incidenten worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de staat waar het ongeval of het ernstige incident plaatsvond, of van de staat van registratie als niet onomstotelijk vastgesteld kan worden dat de plaats van het ongeval of het ernstige incident op het grondgebied van enige staat ligt. Een staat kan de uitvoering van het onderzoek delegeren aan een andere staat of om bijstand verzoeken. Veiligheidsonderzoeken in de Unie dienen op overeenkomstige wijze verricht te worden.

- (7) De lessen die zijn geleerd bij de uitvoering van Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart <sup>(5)</sup>, moeten worden gebruikt om de systemen voor onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart in de Unie efficiënter te maken.

<sup>(1)</sup> Advies van 27 mei 2010 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

<sup>(2)</sup> PB C 132 van 21.5.2010, blz. 1.

<sup>(3)</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 21 september 2010 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 11 oktober 2010.

<sup>(4)</sup> PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

<sup>(5)</sup> PB L 319 van 12.12.1994, blz. 14.

- (8) Daarbij moet rekening worden gehouden met de wijzigingen die het institutionele en het regelgevingskader voor de veiligheid van de burgerluchtvaart in de Unie sinds de vaststelling van Richtlijn 94/56/EG hebben ondergaan, en, in het bijzonder, met de oprichting van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart („EASA”). Aangezien de veiligheid van de luchtvaart steeds meer op het niveau van de Unie wordt geregeld, moet ook rekening worden gehouden met de EU-dimensie van veiligheidsaanbevelingen.
- (9) Het EASA voert namens de lidstaten de taken van het land van ontwerp, vervaardiging of registratie uit wanneer deze betrekking hebben op de goedkeuring van ontwerpen, zoals gespecificeerd in het Verdrag van Chicago en de bijlage daarbij. Het EASA moet derhalve overeenkomstig bijlage 13 van het Verdrag van Chicago worden verzocht om deel te nemen aan een veiligheidsonderzoek om binnen de grenzen van zijn bevoegdheden bij te dragen tot de efficiëntie van dat onderzoek en de veiligheid van het ontwerp van het luchtvaartuig te garanderen, zonder de onafhankelijke status van het onderzoek in gevaar te brengen. Ook de nationale burgerluchtvaartautoriteiten moet worden verzocht deel te nemen aan veiligheidsonderzoeken.
- (10) Gezien hun veiligheidsverantwoordelijkheden moeten personen die door het EASA en de nationale burgerluchtvaartautoriteiten zijn aangewezen, toegang hebben tot informatie die van belang is om de doeltreffendheid van de veiligheidseisen te beoordelen.
- (11) Om ongevallen en incidenten in de luchtvaart beter te kunnen voorkomen moet het EASA in samenwerking met de bevoegde autoriteiten van de lidstaten ook deelnemen aan de uitwisseling en analyse van gegevens in het kader van de systemen voor de melding van voorvallen overeenkomstig Richtlijn 2003/42/EG, waarbij belangenconflicten vermeden moeten worden. Deze gegevens moeten adequaat worden beschermd tegen onrechtmatig gebruik of onrechtmatige openbaarmaking.
- (12) Erkend wordt dat de deelneming van het EASA en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten aan de uitwisseling en analyse van informatie die onder Richtlijn 2003/42/EG valt, bij veiligheidsonderzoeken benut kan worden door online-toegang tot de relevante met veiligheid verband houdende informatie in het centrale register voor informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart.
- (13) Het toepassingsgebied van de veiligheidsonderzoeken moet worden bepaald door de lessen die uit deze onderzoeken kunnen worden getrokken met het oog op de verbetering van de veiligheid van de luchtvaart, waarbij met name rekening moet worden gehouden met de behoefte aan kostenefficiënte benutting van de onderzoeksmiddelen in de Unie.
- (14) Om belangenconflicten en eventuele externe inmenging bij de vaststelling van de oorzaken van de onderzochte voorvallen te voorkomen, moeten veiligheidsonderzoeken van ongevallen en incidenten door of onder toezicht van een onafhankelijke instantie voor veiligheidsonderzoek worden uitgevoerd.
- (15) De veiligheidsonderzoeksinstanties vormen de spil van het veiligheidsonderzoekproces. Hun werk is van doorslaggevend belang voor het vaststellen van de oorzaken van een ongeval of ernstig incident. Het is dan ook van wezenlijk belang dat zij hun onderzoek volstrekt onafhankelijk kunnen verrichten en dat zij over de financiële en personele middelen beschikken om een goed en doelmatig onderzoek in te stellen.
- (16) De capaciteit van de veiligheidsonderzoeksinstanties van de lidstaten moet worden versterkt; bovendien is samenwerking tussen deze instanties noodzakelijk om het onderzoek en de preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart in de Unie efficiënter te maken.
- (17) De coördinerende rol van de veiligheidsonderzoeksinstanties moet worden erkend en versterkt in een Europese context om echte toegevoegde waarde voor de luchtvaartveiligheid te scheppen door voort te bouwen op de al bestaande samenwerking tussen deze instanties en de in de lidstaten beschikbare onderzoeksmiddelen, die zo kostenefficiënt mogelijk moeten worden aangewend. Deze erkenning en versterking kan het best worden verwezenlijkt door een Europees netwerk van instanties voor veiligheidsonderzoek in de burgerluchtvaart („het netwerk”) met een duidelijk omschreven functie en taken.
- (18) Het netwerk moet zijn coördinerende activiteiten op transparante en onafhankelijke wijze uitvoeren en moet actief worden gesteund door de Unie.
- (19) De doelstellingen van deze verordening kunnen beter worden verwezenlijkt via samenwerking met derde landen, die toestemming kunnen krijgen om als waarnemers deel te nemen aan de werkzaamheden van het netwerk.
- (20) Daar het van wezenlijk belang is te zorgen voor duidelijke rechten voor het veiligheidsonderzoek, dienen de lidstaten, met inachtneming van de geldende wetgeving ten aanzien van de bevoegdheden van de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het gerechtelijk onderzoek, en, in voorkomend geval, in nauwe samenwerking met deze autoriteiten, ervoor te zorgen dat de veiligheidsonderzoeksinstanties hun taak onder zo goed mogelijke omstandigheden kunnen vervullen in het belang van de burgerluchtvaart. De veiligheidsonderzoeksinstanties moeten daarom onmiddellijk onbeperkte toegang tot de plaats van het ongeval krijgen en over alle middelen kunnen beschikken die nodig zijn om aan de eisen van een veiligheidsonderzoek te voldoen, zonder dat evenwel de doelstellingen van een gerechtelijk onderzoek in gevaar worden gebracht.

- (21) Efficiënt veiligheidsonderzoek is alleen mogelijk als belangrijk bewijsmateriaal goed wordt bewaard.
- (22) Het systeem voor veiligheid van de burgerluchtvaart is gebaseerd op feedback en lessen die zijn getrokken uit ongevallen en incidenten; een en ander vereist strikte toepassing van de geldende regels inzake vertrouwelijkheid teneinde te garanderen dat deze waardevolle bronnen van informatie ook in de toekomst beschikbaar zijn; in deze context moet gevoelige veiligheidsinformatie op adequate wijze worden beschermd.
- (23) Bij een ongeval zijn verschillende openbare belangen aan de orde, zoals de preventie van toekomstige ongevallen en een behoorlijke rechtsbedeling. Deze belangen overstijgen de individuele belangen van de betrokken partijen alsook het specifieke voorval. Om het algemene openbaar belang te beschermen is een juist evenwicht nodig tussen alle belangen.
- (24) In de burgerluchtvaart moet ook gezorgd worden voor een niet-bestruftend klimaat dat spontane melding van voorvallen bevordert en zo bijdraagt tot de ontwikkeling van een „cultuur van billijkheid”.
- (25) De informatie die een persoon in het kader van een veiligheidsonderzoek verstrekt mag niet tegen die persoon worden gebruikt, met volledige inachtneming van de grondwettelijke beginselen en het nationale recht.
- (26) De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben het aantal gevallen waarin besloten kan worden tot openbaarmaking van in een veiligheidsonderzoek verkregen informatie te beperken, zonder dat dit ten kosten mag gaan van de soepele werking van het justitiële stelsel.
- (27) Om ongevallen en incidenten te voorkomen, is het van belang dat relevante informatie, in het bijzonder verslagen en aanbevelingen voor de veiligheid die worden gedaan op grond van veiligheidsonderzoek, zo snel mogelijk bekend worden gemaakt.
- (28) De veiligheidsaanbevelingen die voortvloeien uit onderzoeken van ongevallen of ernstige incidenten dan wel andere bronnen, zoals veiligheidsstudies, moeten altijd in aanmerking worden genomen door de bevoegde instanties en in voorkomend geval in maatregelen omgezet worden om ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart afdoende te voorkomen.
- (29) Vooruitgang in het onderzoek zowel bij de positiebepaling van luchtvaartuigen in realtime als bij de toegang tot gegevens in de vluchtrecorders zonder dat zij fysiek voorhanden hoeven te zijn, moet worden bevorderd om de middelen waarover de onderzoekers beschikken om de oorzaken van een ongeval te achterhalen, te verbeteren en meer capaciteit te hebben om te voorkomen dat incidenten zich herhalen. Dit zou een belangrijke vooruitgang op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart zijn.
- (30) Uit ervaring is gebleken dat het soms moeilijk is snel betrouwbare lijsten te krijgen van personen die zich aan boord van een luchtvaartuig bevinden, maar tevens dat het belangrijk is een termijn vast te leggen vanaf welke bij de luchtvaartmaatschappij een lijst kan worden opgevraagd. Bovendien moeten de gegevens op die lijsten worden beschermd tegen onrechtmatig gebruik of onrechtmatige openbaarmaking. Tevens moet informatie beschikbaar zijn over de gevaarlijke goederen aan boord van een bij een ongeval betrokken vliegtuig, om de risico's voor veiligheidsonderzoekers op de plaats van het voorval zo klein mogelijk te maken.
- (31) Het is moeilijk om snel de juiste contactpersoon te vinden, die moet worden gewaarschuwd dat een passagier bij een vliegtuigongeval aan boord is. Passagiers moeten derhalve de mogelijkheid krijgen om een contactpersoon aan te wijzen.
- (32) De bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden moet adequaat worden omschreven.
- (33) De wijze waarop een ongeval en de gevolgen ervan door lidstaten en luchtvaartmaatschappijen worden afgehandeld, is doorslaggevend. De lidstaten moeten hiervoor een noodplan hebben dat met name voorziet in snelle hulpverlening op de luchthaven en het verlenen van bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden. Luchtvaartmaatschappijen moeten ook een plan hebben voor bijstand aan de slachtoffers van ongevallen in de burgerluchtvaart en hun familieleden. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de ondersteuning van en communicatie met slachtoffers en hun familieleden en hun verenigingen.
- (34) De in de desbetreffende rechtshandelingen van de Unie vastgelegde voorschriften betreffende gegevens, gegevensverwerking en de bescherming van personen moeten volledig worden nageleefd bij de toepassing van onderhavige verordening.
- (35) Het moet in het bijzonder mogelijk zijn om boeten op te leggen aan personen die in strijd met deze verordening informatie openbaar maken die krachtens deze verordening beschermd is; die de activiteiten van een veiligheidsonderzoeksinstantie hinderen door de onderzoekers te beletten hun taken uit te voeren of door te weigeren nuttige opnames, belangrijke informatie en documenten te verstrekken of door deze te verbergen, te wijzigen of te vernietigen; of die weten dat een ongeval of ernstig incident heeft plaatsgevonden, maar dit niet aan de bevoegde instanties hebben gemeld.

- (36) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk de vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van onderzoek inzake de veiligheid in de burgerluchtvaart, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de Europese werkingsfeer en gevolgen van deze verordening, beter op het niveau van de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat onderhavige verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (37) Richtlijn 94/56/EG dient derhalve te worden ingetrokken.
- (38) De ministeriële verklaring over de luchthaven van Gibraltar waarover op 18 september 2006 te Cordoba een akkoord is bereikt tijdens de eerste ministeriële bijeenkomst van het Forum voor dialoog over Gibraltar, zal de op 2 december 1987 te Londen afgelegde gemeenschappelijke verklaring over de luchthaven van Gibraltar vervangen, en de volledige naleving ervan zal als de naleving van de verklaring van 1987 worden beschouwd,

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

##### Onderwerp

- Deze verordening is erop gericht de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren door te garanderen dat de efficiëntie, de snelle uitvoering en kwaliteit van Europese veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart van hoog niveau zijn, hetgeen uitsluitend tot doel heeft toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen, onder meer door de instelling van een Europees netwerk van veiligheidsonderzoeksinstanties in de burgerluchtvaart. De verordening bevat ook regels betreffende de tijdige beschikbaarheid van informatie over alle personen en gevaarlijke goederen aan boord van een luchtvaartuig dat betrokken is bij een ongeval. Ook heeft zij ten doel de bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden te verbeteren.
- De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is, onverlet.

#### Artikel 2

##### Definities

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

- „ongeval”: een met het gebruik van een luchtvaartuig verband houdend voorval dat, in het geval van een bemand

luchtvaartuig, plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, of, in het geval van een onbemand luchtvaartuig, tussen het tijdstip waarop het luchtvaartuig klaar is om zich in beweging te zetten met het oog op het uitvoeren van een vlucht tot het tijdstip waarop het tot stilstand komt na het beëindigen van een vlucht en de hoofdaandrijving is stopgezet, waarbij:

- a) een persoon dodelijk of ernstig gewond raakt omdat hij:

— zich in het luchtvaartuig bevond,

— direct in contact is gekomen met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt, of

— direct is blootgesteld aan de uitlaatstroom van de reactoren,

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

- b) het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vliegeigenschappen, en die normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken, behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot één motor (met inbegrip van de motorkap of motoronderdelen daarvan), de propellers, vleugelpunten, antennes, sondes, schoepen, banden, remmen, wielen, stroomlijnkappen, panelen, luiken van het landingsgestel, ruiten, de vliegtuig-huid (zoals deukjes of gaatjes) of lichte schade aan de hoofdrotorbladen, de staartrotorbladen, het landingsgestel en schade ten gevolge van hagel of vogel-aanvaring (inclusief gaten in de radarkoepel); of

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

2. „geaccrediteerde vertegenwoordiger”: een persoon die op basis van zijn of haar kwalificaties door een land is aangewezen om deel te nemen aan een door een ander land uitgevoerd veiligheidsonderzoek; een door een lidstaat aangewezen geaccrediteerde vertegenwoordiger is afkomstig van een veiligheidsonderzoeksinstantie;

3. „adviseur”: een persoon die op basis van zijn kwalificaties door een land is aangewezen om de geaccrediteerde vertegenwoordiger van dat land bij te staan in een veiligheidsonderzoek;

4. „oorzaken”: handelingen, verzuimen, gebeurtenissen, omstandigheden of een combinatie daarvan die tot het ongeval of incident hebben geleid; de identificatie van ongevallen betekent niet dat de schuld of de administratieve, burgerrechtelijke of strafrechtelijke aansprakelijkheid wordt vastgesteld;
5. „dodelijk letsel”: een door een bij een ongeval betrokken persoon opgelopen letsel dat binnen 30 dagen na het tijdstip van het ongeval de dood tot gevolg heeft;
6. „vluchtreclorder”: elk soort registratietoestel dat in het luchtvaartuig is geïnstalleerd om veiligheidsonderzoeken van ongevallen of incidenten te vergemakkelijken;
7. „incident”: een voorval, met uitzondering van een ongeval, dat verband houdt met de activiteiten van een luchtvaartuig en dat de veilige exploitatie van dat luchtvaartuig in gevaar brengt of kan brengen;
8. „internationale normen en aanbevolen werkwijzen”: internationale normen en aanbevolen werkwijzen voor onderzoek van luchtvaartongevallen en -incidenten die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 37 van het Verdrag van Chicago;
9. „aangewezen onderzoeker”: de persoon die op grond van zijn kwalificaties met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een veiligheidsonderzoek is belast;
10. „exploitant”: een natuurlijk persoon of rechtspersoon die een of meer luchtvaartuigen exploiteert of voornemens is te exploiteren;
11. „betrokken persoon”: de eigenaar, een bemanningslid of de exploitant van het luchtvaartuig dat betrokken is bij een ongeval of ernstig incident, een persoon die betrokken is bij het onderhoud, het ontwerp of de vervaardiging van dat luchtvaartuig of de opleiding van de bemanning ervan, een persoon die betrokken is bij het verlenen van luchtverkeersleidings-, vluchtinformatie- of luchthavendiensten en die diensten voor het luchtvaartuig heeft geleverd, personeelsleden van de nationale burgerluchtvaartautoriteit, of personeel van het EASA;
12. „voorlopig verslag”: de mededeling waarin gegevens die in de eerste fasen van het onderzoek zijn verkregen, onmiddellijk worden bekendgemaakt;
13. „familieleden”: de directe familie en/of naaste verwanten en/of andere personen die nauwe banden hebben met het slachtoffer van een ongeval, zoals gedefinieerd in het nationale recht van het slachtoffer;
14. „veiligheidsonderzoek”: de met het oog op de preventie van ongevallen en incidenten door een veiligheidsonderzoeksinstantie verrichte handelingen, zoals het verzamelen en analyseren van informatie, het trekken van conclusies, met inbegrip van het bepalen van oorzaken en/of bijdragende factoren en, zo nodig, het opstellen van veiligheidsaanbevelingen;
15. „veiligheidsaanbeveling”: een voorstel van een veiligheidsonderzoeksinstantie, gebaseerd op informatie uit een veiligheidsonderzoek of uit andere bronnen, zoals veiligheidsstudies, dat is opgesteld ter voorkoming van ongevallen en incidenten;
16. „ernstig incident”: een incident in omstandigheden die zeer waarschijnlijk tot een ongeval zouden hebben geleid dat verband houdt met het gebruik van een luchtvaartuig en dat, in het geval van een bemand luchtvaartuig, plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, of, in het geval van een onbemand luchtvaartuig, tussen het tijdstip waarop het luchtvaartuig klaar is om zich in beweging te zetten met het oog op het uitvoeren van een vlucht tot het tijdstip waarop het tot stilstand komt na het beëindigen van een vlucht en de hoofdaandrijving is stopgezet. In de bijlage wordt een lijst met voorbeelden van ernstige incidenten gegeven;
17. „ernstig letsel”: een door een bij een ongeval betrokken persoon opgelopen letsel dat:
  - a) behandeling in een ziekenhuis gedurende meer dan 48 uur vereist, te beginnen binnen zeven dagen vanaf de dag dat het letsel werd opgelopen;
  - b) leidt tot één of meer botbreuken (uitgezonderd enkelvoudige fracturen van vingers, tenen of neus);
  - c) gepaard gaat met snijwonden welke ernstige bloedingen of beschadiging van zenuwen, spieren of pezen tot gevolg hebben;
  - d) gepaard gaat met letsel aan een inwendig orgaan;
  - e) gepaard gaat met tweede- of derdegraads brandwonden, of met brandwonden die meer dan 5 % van het lichaamsoppervlak beslaan;

- f) gepaard gaat met geconstateerde blootstelling aan besmettelijke stoffen of schadelijke straling.

### Artikel 3

#### Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op veiligheidsonderzoeken van ongevallen en ernstige incidenten:

- a) die hebben plaatsgevonden op het grondgebied van de lidstaten waarop de Verdragen van toepassing zijn, overeenkomstig de internationale verplichtingen van de lidstaten;
- b) waarbij luchtvaartuigen betrokken zijn die geregistreerd zijn in een lidstaat of geëxploiteerd worden door een in een lidstaat gevestigde onderneming, en die hebben plaatsgevonden buiten het grondgebied van de lidstaten waarop de Verdragen van toepassing zijn, voor zover het onderzoek niet wordt gevoerd door een ander land;
- c) waarbij een lidstaat overeenkomstig internationale normen en aanbevolen werkwijzen gemachtigd is om een geaccrediteerde vertegenwoordiger aan te wijzen om deel te nemen als land van registratie, land van exploitatie, land van ontwerp, land van vervaardiging of land dat informatie, faciliteiten of deskundigen ter beschikking stelt op verzoek van het land dat het onderzoek voert;
- d) waarbij een lidstaat die een bijzonder belang heeft bij het onderzoek omdat burgers van die lidstaat gedood of ernstig gewond zijn, van het land dat het onderzoek uitvoert toestemming krijgt om een deskundige aan te wijzen.

2. Deze verordening is ook van toepassing op vraagstukken betreffende de tijdige beschikbaarheid van informatie over alle personen en gevaarlijke goederen aan boord van een luchtvaartuig dat betrokken is bij een ongeval, en betreffende bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden.

3. Deze verordening is niet van toepassing op veiligheidsonderzoeken naar ongevallen en ernstige incidenten met een luchtvaartuig dat militaire, douane-, politie- of soortgelijke activiteiten uitvoert, tenzij de betrokken lidstaat overeenkomstig artikel 5, lid 4, en de nationale wetgeving, anders beschikt.

### Artikel 4

#### Instantie voor veiligheidsonderzoek in de burgerluchtvaart

1. Elke lidstaat zorgt ervoor dat veiligheidsonderzoeken, zonder externe inmenging, worden uitgevoerd door een permanente nationale instantie voor onderzoek naar de veiligheid van de burgerluchtvaart (hierna „veiligheidsonderzoeksinstantie”) die in

staat is zelfstandig een volledig veiligheidsonderzoek te verrichten, hetzij alleen hetzij in overleg met andere veiligheidsonderzoeksinstanties.

2. Deze veiligheidsonderzoeksinstantie is functioneel onafhankelijk, met name van de luchtvaartautoriteiten die verantwoordelijk zijn voor luchtwaardigheid, certificering, vluchtuitvoering, onderhoud, afgifte van vergunningen, luchtverkeersleiding of luchthavenexploitatie, en in het algemeen van elke andere partij of entiteit waarvan de belangen of de taakstelling strijdig zou kunnen zijn met de taken die aan de instantie zijn toevertrouwd of de objectiviteit van die taken zouden kunnen beïnvloeden.

3. Bij de uitvoering van het veiligheidsonderzoek vraagt noch aanvaardt de veiligheidsonderzoeksinstantie instructies van wie dan ook, en heeft zij onbeperkte bevoegdheid over de uitvoering van de veiligheidsonderzoeken.

4. De aan de onderzoeksinstantie toevertrouwde taken kunnen worden uitgebreid tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot luchtvaartveiligheid, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende, bestuurlijke of normgevende verantwoordelijkheden meebrengen.

5. Op nationaal niveau wordt jaarlijks een overzicht van de veiligheid in de luchtvaart gepubliceerd om het publiek van het algemene veiligheidsniveau in kennis te stellen. In dit overzicht mogen de bronnen van vertrouwelijke informatie niet worden onthuld.

6. De veiligheidsonderzoeksinstantie krijgt van de desbetreffende lidstaat de middelen die zij nodig heeft om haar bevoegdheden onafhankelijk uit te oefenen en moet in staat zijn voldoende middelen te verkrijgen om dit te doen. Met name:

- a) moet het hoofd van de veiligheidsonderzoeksinstantie en/of, in geval van een voor meerdere vervoerstukken bevoegde instantie, het hoofd van de afdeling luchtvaart over de nodige ervaring en bekwaamheid op het gebied van burgerluchtvaartveiligheid beschikken om zich overeenkomstig deze verordening en de nationale wetgeving van zijn taak te kwijten;
- b) moeten haar onderzoekers een status krijgen die hun de nodige garanties op onafhankelijkheid biedt;
- c) moet zij beschikken over ten minste één beschikbare onderzoeker die bij een ernstig ongeval met een luchtvaartuig de taak van aangewezen onderzoeker kan vervullen;
- d) moet de veiligheidsonderzoeksinstantie een budget krijgen dat haar in staat stelt haar opdracht te vervullen;

e) moet de veiligheidsonderzoeksinstantie, rechtstreeks of via de in artikel 6 vermelde samenwerking, of via een regeling met andere nationale instanties, de beschikking hebben over gekwalificeerd personeel en adequate faciliteiten, waaronder kantoren en loodsen voor de opslag en het onderzoek van luchtvaartuigen, hun inhoud en wrakstukken.

#### Artikel 5

##### Onderzoeksverplichting

1. Met betrekking tot elk ongeval of ernstig incident met andere luchtvaartuigen dan die welke in bijlage II bij Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart<sup>(1)</sup> zijn gespecificeerd, wordt een veiligheidsonderzoek uitgevoerd in de lidstaat op het grondgebied waarvan het ongeval of het ernstig incident zich heeft voorgedaan.

2. Wanneer een ander luchtvaartuig dan de in bijlage II bij Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde, dat is geregistreerd in een lidstaat, betrokken raakt bij een ongeval of ernstig incident waarvan niet onomstotelijk kan worden vastgesteld dat de plaats ervan op het grondgebied van een lidstaat ligt, dan wordt een veiligheidsonderzoek uitgevoerd door de veiligheidsonderzoeksinstantie van de lidstaat van registratie.

3. Het toepassingsgebied van de in de leden 1, 2 en 4 vermelde veiligheidsonderzoeken en de te volgen procedure bij het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden vastgesteld door de instantie voor veiligheidsonderzoek, rekening houdende met de lessen die het uit dergelijke onderzoeken verwacht te trekken met het oog op de verbetering van de veiligheid van de luchtvaart, ook met betrekking tot luchtvaartuigen met een maximale startmassa van 2 250 kg of minder.

4. Veiligheidsonderzoeksinstanties mogen, overeenkomstig de nationale wetgeving van de lidstaten, beslissen andere dan de in de leden 1 en 2 bedoelde incidenten en ongevallen of ernstige incidenten met andere types luchtvaartuigen te onderzoeken als zij verwachten daar veiligheidslessen uit te kunnen trekken.

5. Met de in de leden 1, 2 en 4 bedoelde veiligheidsonderzoeken wordt geenszins beoogd schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. Ze zijn onafhankelijk en staan los van eventuele juridische of administratieve procedures voor het vaststellen van schuld of aansprakelijkheid en laten het resultaat van dergelijke procedures onverlet.

#### Artikel 6

##### Samenwerking tussen veiligheidsonderzoeksinstanties

1. Een veiligheidsonderzoeksinstantie van een lidstaat kan om bijstand vragen van veiligheidsonderzoeksinstanties van

andere lidstaten. Indien een veiligheidsonderzoeksinstantie een verzoek om bijstand inwilligt, wordt deze bijstand, voor zover mogelijk, kosteloos verleend.

2. Een veiligheidsonderzoeksinstantie mag, met wederzijdse instemming, een onderzoek van een ongeval of ernstig incident uitbesteden aan een andere veiligheidsonderzoeksinstantie en moet het onderzoeksproces van deze instantie vergemakkelijken.

#### Artikel 7

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

1. De lidstaten zorgen ervoor dat hun veiligheidsonderzoeksinstanties een Europees netwerk van instanties oprichten die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart („het netwerk” genoemd), dat bestaat uit de hoofden van de veiligheidsonderzoeksinstantie in elke lidstaat, of zijn vertegenwoordiger en/of, in geval van een voor meerdere vervoerstakken bevoegde instantie, het hoofd van de afdeling luchtvaart of zijn vertegenwoordiger, met inbegrip van een voorzitter die uit hun midden wordt gekozen voor een periode van drie jaar.

De voorzitter stelt in nauw overleg met de leden van het netwerk het jaarlijkse werkprogramma van het netwerk op, dat moet voldoen aan de in de leden 2 en 3 uiteengezette doelstellingen en verantwoordelijkheden. De Commissie zendt het werkprogramma toe aan het Europees Parlement en de Raad. De voorzitter stelt tevens de agenda van de vergaderingen van het netwerk op.

2. Het netwerk is bestemd om de kwaliteit van de door de veiligheidsonderzoeksinstanties verrichte onderzoeken te verbeteren en de onafhankelijkheid ervan te vergroten. Het moet in het bijzonder strenge normen voor de onderzoeksmethoden en de opleiding van de onderzoekers bevorderen.

3. Ter verwezenlijking van de in lid 2 genoemde doelstellingen is het netwerk met name verantwoordelijk voor:

a) het voorbereiden van voorstellen en het adviseren van de instellingen van de Unie over alle aspecten die verband houden met de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het Europese beleid en de regels van veiligheidsonderzoeken en de preventie van ongevallen en incidenten;

b) het bevorderen van de uitwisseling van informatie die nuttig is voor de verbetering van de luchtvaartveiligheid, en het actief bevorderen van een gestructureerde samenwerking tussen de veiligheidsonderzoeksinstanties van de Commissie, het EASA en de nationale burgerluchtvaartautoriteiten;

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

- c) in voorkomend geval, het coördineren en organiseren van wederzijdse beoordelingen, desbetreffende opleidingsactiviteiten en programma's voor het ontwikkelen van de vaardigheden van de onderzoekers;
  - d) het bevorderen van beste praktijken op het gebied van veiligheidsonderzoek met het oog op de ontwikkeling van een gemeenschappelijke werkwijze van de Unie inzake veiligheidsonderzoek en de opstelling van een inventaris van dergelijke praktijken;
  - e) het vergroten van de onderzoekscapaciteit van de veiligheidsonderzoeksinstanties, met name door het ontwikkelen en beheren van een kader voor het delen van middelen;
  - f) het verlenen van passende bijstand op verzoek van de veiligheidsonderzoeksinstanties met het oog op de toepassing van artikel 6, onder meer het verstrekken van een lijst van de in andere lidstaten beschikbare onderzoekers, uitrusting en capaciteiten die kunnen worden gebruikt door de instantie die een onderzoek uitvoert;
  - g) het toegang verlenen tot informatie in de in artikel 18 bedoelde databank, en het analyseren van de daarin vervatte veiligheidsaanbevelingen teneinde belangrijke, voor de gehele Unie relevante, veiligheidsaanbevelingen vast te stellen.
4. De Commissie houdt het Europees Parlement en de Raad regelmatig op de hoogte van de activiteiten van het netwerk. Het Europees Parlement wordt ook in kennis gesteld als de Raad of de Commissie verzoeken indienen bij het netwerk.
5. De leden van het netwerk mogen geen instructies van enige entiteit vragen of aanvaarden die de onafhankelijke status van de veiligheidsonderzoeksinstanties kunnen beïnvloeden.
6. Het EASA wordt, in voorkomend geval, als waarnemer uitgenodigd bij de vergaderingen van het netwerk. Het netwerk mag ook waarnemers van veiligheidsonderzoeksinstanties van derde landen en deskundigen ter zake uitnodigen om deel te nemen aan zijn vergaderingen.
7. De Commissie wordt nauw betrokken bij de werkzaamheden van het netwerk, en krijgt de nodige steun van het netwerk met betrekking tot relevante aspecten van de ontwikkeling van het beleid en de regels van de Unie inzake onderzoek en preventie van ongevallen in de burgerluchtvaart. De Commissie verstrekt het netwerk de nodige steun, waaronder, maar niet uitsluitend, bijstand bij de voorbereiding en organisatie van de vergaderingen, alsook bij de publicatie van een jaarverslag over de activiteiten van het netwerk. De Commissie legt de jaarverslagen voor aan het Europees Parlement en de Raad.

#### Artikel 8

### Deelname van het EASA en de nationale burgerluchtvaartautoriteiten aan veiligheidsonderzoeken

1. Veiligheidsonderzoeksinstanties nodigen, wanneer is voldaan aan de eis dat er geen sprake is van een belangenconflict, het EASA en de nationale burgerluchtvaartautoriteiten van de betrokken lidstaten, binnen de grenzen van hun respectieve bevoegdheden, uit om een vertegenwoordiger aan te wijzen die:
- a) in de hoedanigheid van adviseur van de aangewezen onderzoeker, deelneemt aan alle veiligheidsonderzoeken uit hoofde van artikel 5, lid 1 en lid 2, die op het grondgebied van een lidstaat of op de in artikel 5, lid 2, genoemde plaats worden uitgevoerd onder controle en ter beoordeling van de aangewezen onderzoeker;
  - b) in de hoedanigheid van op grond van deze verordening aangewezen adviseur de vertegenwoordiger(s) van de lidstaten bijstaat bij alle veiligheidsonderzoeken die worden uitgevoerd in een derde land waarbij een veiligheidsonderzoeksinstantie wordt uitgenodigd om een geaccrediteerde vertegenwoordiger aan te wijzen overeenkomstig de internationale normen en aanbevolen werkwijzen voor het onderzoek van luchtvaartongevallen en -incidenten onder toezicht van de geaccrediteerde vertegenwoordiger.
2. De in lid 1 bedoelde deelnemers zijn met name gemachtigd:
- a) de plaats van het ongeval te bezoeken en de wrakstukken te onderzoeken;
  - b) vragen te suggereren en informatie te verkrijgen van getuigen;
  - c) kopieën te krijgen van alle relevante documenten en relevante feitelijke informatie te verkrijgen;
  - d) deel te nemen aan het uitlezen van informatiedragers met opnamen, behalve cockpitstemrecorders en beeldrecorders;
  - e) deel te nemen aan onderzoeksactiviteiten op andere plaatsen dan die van het ongeval, zoals onderzoeken, tests en simulaties van onderdelen, technische briefings en vergaderingen over de voortgang van onderzoeken, behalve als deze betrekking hebben op de vaststelling van de oorzaken of op de opstelling van veiligheidsaanbevelingen.
3. Het EASA en de nationale burgerluchtvaartautoriteiten steunen het onderzoek waaraan zij deelnemen door de gevraagde informatie, adviseurs en apparatuur te leveren aan de veiligheidsonderzoeksinstantie die bevoegd is.



*Artikel 9***Meldingsplicht voor ongevallen en ernstige incidenten**

1. Alle betrokken personen die weten dat zich een ongeval of een ernstig incident heeft voorgedaan, stellen de bevoegde veiligheidsonderzoeksinstantie van de lidstaat op wiens grondgebied het ongeval of incident heeft plaatsgevonden daarvan onverwijld in kennis.

2. De veiligheidsonderzoeksinstantie stelt de Commissie, het EASA, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de betrokken lidstaten en derde staten overeenkomstig de internationale normen en aanbevolen werkwijzen in kennis van alle ongevallen en ernstige incidenten die haar zijn gemeld.

*Artikel 10***Deelname van de lidstaten aan de veiligheidsonderzoeken**

1. Bij melding van een ongeval of een ernstig incident door een andere lidstaat of een ander land, delen de lidstaten die het land van registratie zijn, dan wel het land van exploitatie, het land van ontwerp of het land van vervaardiging, aan de lidstaat of het derde land op het grondgebied waarvan het ongeval of het ernstig incident zich heeft voorgedaan, zo spoedig mogelijk mee of zij voornemens zijn om overeenkomstig internationale normen en aanbevolen werkwijzen een geaccrediteerde vertegenwoordiger aan te wijzen. Indien een geaccrediteerde vertegenwoordiger wordt aangewezen, worden tevens zijn naam en contactgegevens, alsook de verwachte datum van aankomst, indien hij voornemens is naar het land van kennisgeving te reizen, medegedeeld.

2. Geaccrediteerde vertegenwoordigers van het land van ontwerp worden aangewezen door de veiligheidsonderzoeksinstantie van de lidstaat op het territorium waarvan de hoofdvestiging van de certificaathouder voor het typeontwerp van het luchtvaartuig of de motor zich bevindt.

*Artikel 11***Status van de onderzoekers**

1. Wanneer een aangewezen onderzoeker door een veiligheidsonderzoeksinstantie wordt aangesteld, heeft hij, onverminderd een eventueel gerechtelijk onderzoek, de bevoegdheid om alle nodige maatregelen te treffen om aan de eisen van zijn veiligheidsonderzoek te voldoen.

2. Onverminderd eventuele vertrouwelijkheidsverplichtingen uit hoofde van de rechtshandelingen van de Unie of de nationale wetgeving, hebben aangewezen onderzoekers met name het recht:

a) op onmiddellijke, onbeperkte en ongehinderde toegang tot de plaats van het ongeval of incident en tot het toestel, de inhoud ervan of de wrakstukken;

b) onmiddellijk aanwijzingen te verzamelen en onder toezicht wrakstukken of onderdelen mee te nemen voor onderzoek of analyse;

c) op onmiddellijke toegang tot en controle over de vluchtrecorders, de inhoud ervan en alle andere relevante geregistreerde gegevens;

d) om een volledige autopsie van de lichamen van de dodelijk gewonde personen te verzoeken en hieraan bij te dragen, en onmiddellijk toegang te krijgen tot de resultaten van die onderzoeken of van tests van genomen monsters;

e) om te verzoeken dat de personen die betrokken zijn bij de exploitatie van het luchtvaartuig of de tests op monsters die zijn genomen van deze personen, medisch worden onderzocht, en om onmiddellijk toegang te hebben tot de resultaten van die onderzoeken of tests;

f) getuigen op te roepen, deze te ondervragen en hen te verzoeken informatie of bewijsstukken te verstrekken die relevant zijn voor het veiligheidsonderzoek;

g) op vrije toegang tot alle relevante informatie of gegevens die in het bezit zijn van de eigenaar, de certificaathouder voor het typeontwerp, de voor het onderhoud verantwoordelijke organisatie, de opleidingsorganisatie, de exploitant of de constructeur van het luchtvaartuig, de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de burgerluchtvaart, het EASA, de verleners van navigatiediensten of de luchthavenexploitanten.

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

4. Allen die deelnemen aan veiligheidsonderzoeken voeren hun taken onafhankelijk uit, en vragen noch aanvaarden instructies van anderen, met uitzondering van de aangewezen onderzoeker of de geaccrediteerde vertegenwoordiger.

*Artikel 12***Coördinatie van onderzoeken**

1. Wanneer tevens een gerechtelijk onderzoek wordt ingesteld, wordt de aangewezen onderzoeker hiervan in kennis gesteld. In dat geval zorgt de aangewezen onderzoeker voor traceerbaarheid en voor de verzekerde bewaring van de vluchtrecorders en van al het materieel bewijs. De gerechtelijke instantie kan een van haar medewerkers opdragen de vluchtrecorders of het materieel bewijs te begeleiden tot de plaats waar ze worden uitgelezen of behandeld. Als het onderzoek of de analyse van dit materieel bewijs leidt tot aanpassing, wijziging of vernietiging ervan, is, zonder dat de nationale wetgeving wordt aangetast, voorafgaande toestemming van de gerechtelijke instanties vereist. Indien die toestemming niet overeenkomstig de in lid 3 bedoelde eerder gemaakte afspraken binnen een redelijke termijn en uiterlijk binnen twee weken na het verzoek wordt verleend, vormt dit voor de aangewezen onderzoeker geen beletsel om tot het onderzoek of de analyse over te gaan. Indien de gerechtelijke instantie beslag mag leggen op bewijsmateriaal, dan mag de aangewezen onderzoeker dit materiaal onmiddellijk zonder beperkingen opvragen en gebruiken.

2. Als in de loop van het veiligheidsonderzoek bekend of vermoed wordt dat het ongeval of ernstig incident mede te wijten was aan een wederrechtelijke daad naar nationaal recht, zoals de nationale wetgeving inzake het onderzoek van ongevallen, stelt de aangewezen onderzoeker de bevoegde instanties daar onmiddellijk van in kennis. Overeenkomstig artikel 14 wordt de relevante informatie die tijdens het veiligheidsonderzoek is verzameld, onmiddellijk ter kennis van deze instanties gebracht en mag relevant materiaal ook aan hen worden overgedragen, indien zij daarom verzoeken. Dit laat het recht van de veiligheidsonderzoeksinstantie om het veiligheidsonderzoek voort te zetten, in samenwerking met de instanties waaraan de controle over de plaats van het ongeval mogelijkserwijs is overgedragen, onverlet.

3. De lidstaten zien erop toe dat de veiligheidsonderzoeksinstanties en andere instanties die naar verwachting bij activiteiten rond het veiligheidsonderzoek betrokken zullen worden, zoals gerechtelijke instanties, burgerluchtvaartautoriteiten, opsporings- en reddingsautoriteiten, op basis van eerder gemaakte afspraken samenwerken.

Deze afspraken nemen de onafhankelijkheid van de veiligheidsonderzoeksinstantie in acht en maken het mogelijk dat het technisch onderzoek zorgvuldig en efficiënt verloopt. De eerder gemaakte afspraken betreffen onder meer de volgende onderwerpen:

- a) toegang tot de plaats van het ongeval;
- b) bewaring van en toegang tot bewijsmateriaal;
- c) initiële en voortdurende debriefings over de stand van elk van de procedures;

- d) uitwisseling van informatie;
- e) juist gebruik van veiligheidsinformatie;
- f) geschillenbeslechting.

De lidstaten delen deze afspraken mede aan de Commissie, die ze ter informatie doorzendt naar de voorzitter van het netwerk, het Europees Parlement en de Raad.

*Artikel 13***Bewaring van bewijsmateriaal**

1. De lidstaat op het grondgebied waarvan het ongeval of het ernstig incident zich heeft voorgedaan, is verantwoordelijk voor de veilige behandeling van alle bewijs en voor het nemen van de nodige maatregelen om de bewijsstukken te beschermen en het luchtvaartuig, de inhoud ervan en de wrakstukken veilig te bewaren zolang dit voor het veiligheidsonderzoek noodzakelijk is. Het beschermen van bewijsstukken omvat het bewaren, met fotografische of andere middelen, van alle bewijsstukken die verplaatst, gewist, verloren of vernietigd zouden kunnen worden. Veilige bewaring omvat het beschermen tegen verdere beschadiging, toegang door onbevoegden, diefstal en slijtage.

2. In afwachting van de aankomst van de veiligheidsonderzoekers mag niemand de staat van de plaats van het ongeval wijzigen, monsters nemen, het luchtvaartuig, de inhoud of de wrakstukken ervan verplaatsen, verwijderen of er monsters van nemen, behalve als dit nodig is om veiligheidsredenen, om bijstand te verlenen aan gewonden of met de uitdrukkelijke toestemming van de instanties die de plaats beheren en, waar mogelijk, in overleg met de veiligheidsonderzoeksinstantie.

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

*Artikel 14***Bescherming van gevoelige veiligheidsinformatie**

1. De volgende geregistreerde gegevens mogen niet openbaar worden gemaakt, noch gebruikt voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek:

- a) alle verklaringen die personen tijdens het veiligheidsonderzoek hebben afgelegd tegenover de veiligheidsonderzoeksinstantie;
- b) opgeslagen gegevens die de identiteit onthullen van personen die in het kader van het veiligheidsonderzoek zijn gehoord;

- c) bijzonder gevoelige of persoonlijke informatie die door de veiligheidsonderzoeksinstantie is verzameld, zoals informatie over de gezondheid van personen;
- d) materiaal dat tijdens de loop van het onderzoek is opgesteld, zoals nota's, voorbereidende documenten en standpunten van de onderzoekers, meningen die tijdens de analyse van de informatie zijn uitgedrukt, inclusief gegevens van vluchtrecorders;
- e) informatie en bewijsmateriaal van onderzoekers uit andere lidstaten of derde landen, overeenkomstig internationale normen en aanbevolen werkwijzen, indien die veiligheidsonderzoeksinstantie daarom verzoekt;
- f) ontwerpversies van het voorlopige of definitieve verslag of tussentijdse verklaringen;
- g) stem- en beeldopnamen uit de cockpit en transcripties daarvan, alsook stemopnamen van luchtverkeersleidingseenheden, zodat voor het veiligheidsonderzoek niet relevante informatie, met name over het privéleven, terdege wordt beschermd, onverminderd lid 3.

2. De volgende geregistreerde gegevens mogen niet openbaar worden gemaakt of gebruikt voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek, noch voor andere doeleinden dan die welke gericht zijn op de verbetering van de luchtvaartveiligheid:

- a) alle communicatie tussen personen die bij de exploitatie van het luchtvaartuig betrokken zijn geweest;
- b) geschreven of elektronische opnamen en transcripties van opnamen van luchtverkeersleidingseenheden, inclusief verslagen en resultaten voor interne doeleinden;
- c) begeleidende brieven bij de verzending van veiligheidsaanbevelingen van de veiligheidsonderzoeksinstantie naar de geadresseerde, indien de veiligheidsonderzoeksinstantie die de aanbeveling uitvaardigt, daarom verzoekt;
- d) meldingen van voorvallen in het kader van Richtlijn 2003/42/EG.

De opnamen van de vluchtrecorder mogen niet openbaar worden gemaakt, noch worden gebruikt voor andere doeleinden dan het veiligheidsonderzoek, luchtwaardigheids- of onderhoudsdoeleinden, behalve wanneer deze opnamen niet-identificeerbaar worden gemaakt of openbaar worden gemaakt volgens beveiligde procedures.

3. Onverminderd de leden 1 en 2 kan de gerechtelijke instantie of de instantie die bevoegd is voor het nemen van een besluit over de openbaarmaking van opnamen volgens de nationale wetgeving echter beslissen dat de openbaarmaking van de in de leden 1 en 2 vermelde gegevens om andere wettelijke redenen zwaarder weegt dan de negatieve binnenlandse en internationale gevolgen die deze openbaarmaking kan hebben voor het onderzoek in kwestie of een toekomstig veiligheidsonderzoek. De lidstaten kunnen, overeenkomstig de rechtshandelingen van de Unie, het aantal gevallen waarin tot openbaarmaking besloten kan worden, beperken.

Toezending van de in de leden 1 en 2 bedoelde gegevens aan een andere lidstaat voor andere doeleinden dan een veiligheidsonderzoek en, wat lid 2 betreft, voor andere doeleinden dan verbetering van de veiligheid van de luchtvaart, kan geschieden voor zover de nationale wetgeving van de met elkaar communicerende lidstaten dat toestaat. De autoriteiten van de ontvangende lidstaat mogen deze gegevens alleen in overeenstemming met hun nationale wetgeving verwerken of openbaar maken, na raadpleging van de toezendende lidstaat.

4. Alleen gegevens die strikt noodzakelijk zijn voor de in lid 3 genoemde doeleinden mogen openbaar worden gemaakt.

#### Artikel 15

##### Mededeling van informatie

1. De personeelsleden van de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft en alle anderen die verzocht worden deel te nemen aan of een bijdrage te leveren tot het veiligheidsonderzoek, zijn gebonden door de toepasselijke regels van het beroepsgeheim krachtens de toepasselijke wetgeving, ook wat betreft de anonimiteit van de personen die betrokken zijn bij een ongeval of incident.

2. Onverminderd de in de artikelen 16 en 17 vastgestelde verplichtingen, deelt de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, informatie die zij voor de preventie van ongevallen of ernstige incidenten relevant acht, mee aan personen die verantwoordelijk zijn voor de productie of het onderhoud van luchtvaartuigen of luchtvaartuigapparatuur en aan personen of juridische entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van luchtvaartuigen of voor de opleiding van personeel.

3. Onverminderd de in de artikelen 16 en 17 vastgestelde verplichtingen, verstrekken de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft en de geaccrediteerde vertegenwoordiger(s), bedoeld in artikel 8, aan het EASA en de nationale burgerluchtvaartautoriteiten relevante feitelijke informatie die tijdens het veiligheidsonderzoek is vergaard, behalve de in artikel 14, lid 1, bedoelde informatie of informatie die een belangenconflict veroorzaakt. De informatie die het EASA en de burgerluchtvaartautoriteiten ontvangen, wordt beschermd overeenkomstig artikel 14 en de toepasselijke rechtshandelingen van de Unie en nationale wetgeving.

4. De veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, is gemachtigd slachtoffers, hun familieleden en slachtofferverenigingen te informeren, en informatie over de feitelijke vaststellingen en de procedures van het veiligheidsonderzoek en eventuele voorlopige verslagen of conclusies en/of veiligheidsaanbevelingen openbaar te maken, voor zover dit de doelstellingen van het veiligheidsonderzoek niet in het gedrang brengt en volledig strookt met de toepasselijke wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens.

5. Alvorens zij de in lid 4 bedoelde informatie openbaar maakt, verstrekt de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft deze informatie aan de slachtoffers en hun familieleden of aan hun verenigingen op een wijze die niet ingaat tegen de doelstellingen van het veiligheidsonderzoek.

#### Artikel 16

##### Onderzoeksverslag

1. Elk onderzoek van een ongeval wordt afgesloten met een verslag in een bij de aard en de ernst van het ongeval of ernstig incident passende vorm. In het verslag wordt vermeld dat veiligheidsonderzoeken alleen tot doel hebben in de toekomst ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. Het verslag bevat, zo nodig, veiligheidsaanbevelingen.

2. Het verslag beschermt de anonimiteit van alle bij het ongeval of ernstig incident betrokken personen.

3. Wanneer in het kader van een veiligheidsonderzoek vóór de voltooiing ervan verslagen worden opgesteld, kan de veiligheidsonderzoeksinstantie de betrokken instanties, inclusief het EASA, en via hen de betrokken certificaathouder voor het typeontwerp, de fabrikant en de exploitant, om opmerkingen verzoeken alvorens de verslagen te publiceren. De geraadpleegde instanties zijn gebonden aan de toepasselijke regels van het beroepsgeheim wat de inhoud van deze raadpleging betreft.

4. Alvorens het definitieve verslag te publiceren, verzoekt de veiligheidsonderzoeksinstantie de betrokken instanties, inclusief het EASA, en via hen de betrokken certificaathouder voor het typeontwerp, de fabrikant en de exploitant om opmerkingen. De geraadpleegde instanties zijn wat de inhoud van deze raadpleging betreft gebonden aan het toepasselijke beroepsgeheim. Bij het verzoeken om opmerkingen volgt de veiligheidsonderzoeksinstantie de internationale normen en aanbevolen werkwijzen.

5. De onder artikel 14 vallende informatie wordt alleen in een verslag opgenomen indien zij relevant is voor de analyse van het ongeval of het ernstig incident. Informatie of delen van de informatie die niet relevant zijn voor de analyse, worden niet openbaar gemaakt.

6. De veiligheidsonderzoeksinstantie maakt het eindverslag zo snel mogelijk, en indien mogelijk binnen twaalf maanden na het tijdstip van het ongeval of ernstig incident, openbaar.

7. Als het eindverslag niet binnen twaalf maanden openbaar kan worden gemaakt, publiceert de veiligheidsonderzoeksinstantie minstens een keer per jaar, op de verjaardag van het ongeval of ernstig incident, een tussentijdse verklaring waarin nader wordt ingegaan op de voortgang van het onderzoek en eventuele veiligheidskwesaties die aan het licht zijn gekomen.

8. De veiligheidsonderzoeksinstantie verstuurt zo snel mogelijk een kopie van deze eindverslagen en de veiligheidsaanbevelingen naar:

- a) de veiligheidsonderzoeksinstanties en burgerluchtvaartautoriteiten van de betrokken staten en de ICAO, overeenkomstig de internationale normen en aanbevolen werkwijzen;
- b) de in het verslag genoemde adressaten van de veiligheidsaanbevelingen;
- c) de Commissie en het EASA, behalve als de verslagen met elektronische middelen openbaar worden gemaakt; in dat geval volstaat de veiligheidsonderzoeksinstantie met een kennisgeving aan de genoemde instanties en adressaten.

#### Artikel 17

##### Veiligheidsaanbevelingen

1. In elke fase van het veiligheidsonderzoek beveelt de veiligheidsonderzoeksinstantie na raadpleging van de relevante partijen de betrokken instanties, waaronder ook die in andere lidstaten of derde landen, in een gedateerde brief aan welke preventieve maatregelen zij onmiddellijk noodzakelijk acht ter verbetering van de luchtvaartveiligheid.

2. Een veiligheidsonderzoeksinstantie kan ook veiligheidsaanbevelingen uitvaardigen op basis van studies of analyses van een reeks onderzoeken of andere activiteiten overeenkomstig artikel 4, lid 4.

3. Een veiligheidsaanbeveling vormt in geen geval een vermoeden van schuld of aansprakelijkheid voor een ongeval, een ernstig incident of een incident.

*Artikel 18***Follow-up van veiligheidsaanbevelingen en databank van veiligheidsaanbevelingen**

1. Wanneer een veiligheidsonderzoeksinstantie een veiligheidsaanbeveling uitvaardigt, doet de adressaat van de aanbeveling binnen 90 dagen na ontvangst van de toezendingsbrief kennisgeving van de ontvangst ervan, alsook van de genomen of voorgenomen maatregelen en, indien nodig, van de tijd die voor het uitvoeren van die maatregelen vereist is en, wanneer geen maatregelen worden genomen, van de redenen daarvoor.

2. Binnen 60 dagen na ontvangst van het antwoord deelt de veiligheidsonderzoeksinstantie de adressaat mee of zij al dan niet genoeg neemt met het antwoord en waarom wanneer zij van mening verschillen over het besluit om geen maatregelen te nemen.

3. Elke veiligheidsonderzoeksinstantie past procedures toe om de antwoorden op een uitgevaardigde veiligheidsaanbeveling te registreren.

4. Elke entiteit die veiligheidsaanbevelingen ontvangt, inclusief de autoriteiten die op het niveau van de lidstaten en de Unie verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, passen procedures toe om de voortgang te volgen van de maatregelen die in reactie op de veiligheidsaanbeveling zijn genomen.

5. De veiligheidsonderzoeksinstanties slaan alle overeenkomstig artikel 17, leden 1 en 2, uitgevaardigde veiligheidsaanbevelingen en de antwoorden daarop op in het centrale register dat is opgezet overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie van 12 november 2007 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen om overeenkomstig Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad uitgewisselde informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart op te nemen in een centraal register<sup>(1)</sup>. De veiligheidsonderzoeksinstanties slaan ook alle veiligheidsaanbevelingen die zij van derde landen ontvangen, op in het centrale register.

*Artikel 19***Meldingen van voorvallen**

1. Het EASA en de bevoegde instanties van de lidstaten werken samen door op gezette tijden onder Richtlijn 2003/42/EG vallende informatie uit te wisselen en te analyseren. Deze samenwerking heeft ook betrekking op onlinetoegang van aangewezen personen tot informatie in het krachtens Verordening (EG) nr. 1321/2007 opgezette centrale register, met inbegrip van informatie waarmee het luchtvaartuig waarover een voorvalverslag is opgesteld, te identificeren is, zoals, indien beschikbaar, het serie- en registratienummer ervan. Deze toegang heeft niet betrekking op informatie waarmee de exploitant van het luchtvaartuig waarover een voorvalverslag is opgesteld, te identificeren is.

2. Het EASA en de in lid 1 bedoelde instanties van de lidstaten zorgen ervoor dat deze informatie vertrouwelijk blijft, overeenkomstig de toepasselijk wetgeving, en beperken het gebruik ervan tot hetgeen strikt noodzakelijk is om te voldoen aan hun verplichtingen op veiligheidsgebied. Deze informatie mag uitsluitend worden gebruikt om veiligheidstrends te onderkennen die de grondslag kunnen vormen voor anonieme veiligheidsaanbevelingen of luchtwaardigheidsinstructies en niet om schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.

*Artikel 20***Informatie over personen en gevaarlijke goederen aan boord**

1. Luchtvaartmaatschappijen van de Unie die vluchten uitvoeren naar of vanaf, en luchtvaartmaatschappijen van derden landen die vluchten uitvoeren vanaf een luchthaven op het grondgebied van de lidstaten waarop de Verdragen van toepassing zijn, passen procedures toe die het mogelijk maken om:

- a) zo snel mogelijk en in elk geval binnen twee uur ervan kennis te geven dat zich met dit vliegtuig een ongeval heeft voorgedaan, en een gevalideerde lijst voor te leggen met de best mogelijke informatie over alle personen aan boord; en
- b) onmiddellijk na de melding van een ongeval met een luchtvaartuig, de lijst voor te leggen van de gevaarlijke goederen aan boord.

2. De in lid 1 bedoelde lijsten worden ter beschikking gesteld van de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, de autoriteit die door elke lidstaat is aangewezen om contacten te onderhouden met de familieleden van de personen die zich aan boord van het luchtvaartuig bevonden, en, indien nodig, de medische eenheden die deze informatie nodig kunnen hebben voor de behandeling van slachtoffers.

3. Teneinde de familieleden van de passagiers snel op de hoogte te kunnen stellen van de aanwezigheid van hun naasten in het verongelukte vliegtuig stellen de luchtvaartmaatschappijen aan de reizigers voor om de naam en adresgegevens van een persoon die bij een ongeval moet worden gewaarschuwd, op te geven. Deze informatie mag door de luchtvaartmaatschappijen alleen worden gebruikt bij een ongeval; zij mag niet aan derden worden doorgegeven noch voor commerciële doeleinden worden gebruikt.

4. De naam van een persoon aan boord wordt niet openbaar gemaakt voordat de familieleden van die persoon door de bevoegde instanties op de hoogte zijn gebracht. De in lid 1, onder a), bedoelde lijsten blijven vertrouwelijk overeenkomstig de rechtshandelingen van de Unie en het nationale recht en de naam van elke persoon die op deze lijsten staan, wordt daarom alleen openbaar gemaakt indien de familieleden van de betreffende personen aan boord daartegen geen bezwaar hebben gemaakt.

<sup>(1)</sup> PB L 294 van 13.11.2007, blz. 3.

*Artikel 21***Bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden**

1. Om te zorgen dat op EU-niveau op een meer omvattende en geharmoniseerde wijze op dergelijke voorvallen wordt gereageerd, stelt elke lidstaat op nationaal niveau een noodplan voor burgerluchtvaartongevallen op. Dit noodplan heeft ook betrekking op bijstand aan de slachtoffers van ongevallen in de burgerluchtvaart en hun familieleden.

2. De lidstaten zien erop toe dat alle, op hun grondgebied geregistreerde luchtvaartmaatschappijen over een plan voor bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden beschikken. Deze plannen moeten met name voorzien in psychologische bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden en de luchtvaartmaatschappij helpen om te gaan met een ernstig ongeval. De lidstaten controleren de plannen voor bijstand van de op hun grondgebied gevestigde luchtvaartmaatschappijen. De lidstaten sporen ook luchtvaartmaatschappijen van derde landen die in de Unie actief zijn aan om een plan voor bijstand aan de slachtoffers van burgerluchtvaartongevallen en hun familieleden vast te stellen.

3. Wanneer zich een ongeval voordoet, wijst de lidstaat die met het onderzoek belast is of de lidstaat waar de luchtvaartmaatschappij waarvan het luchtvaartuig is verongelukt, geregistreerd is, of de lidstaat die een groot aantal burgers aan boord heeft, een referent aan die als aanspreek- en informatiepunt fungeert voor de slachtoffers en hun familieleden.

4. Lidstaten of derde landen die een bijzonder belang hebben bij een ongeval dat op het grondgebied van de lidstaten waarop de Verdragen van toepassing zijn, heeft plaatsgevonden, omdat burgers van die lidstaten of derde landen omgekomen of ernstig gewond zijn bij dat ongeval, mogen een deskundige aanwijzen die het recht heeft:

- a) de plaats van het ongeval te bezoeken;
- b) toegang te krijgen tot de relevante feitelijke informatie die door de veiligheidsonderzoeksinstantie die de leiding heeft, is goedgekeurd om openbaar te worden gemaakt, en tot informatie over de voortgang van het onderzoek;
- c) een kopie van het eindverslag te ontvangen.

5. Een krachtens lid 4 aangewezen deskundige mag, mits voldaan wordt aan de toepasselijke wetgeving, bijstand verlenen bij de identificatie van de slachtoffers en deelnemen aan vergaderingen met de overlevenden van zijn land.

6. Ook luchtvaartmaatschappijen van derde landen moeten op grond van artikel 2, lid 1, van Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen<sup>(1)</sup>, voldoen aan de in die verordening genoemde verzekeringverplichtingen.

<sup>(1)</sup> PB L 138 van 30.4.2004, blz. 1.

*Artikel 22***Toegang tot documenten en bescherming van persoonsgegevens**

1. Deze verordening geldt onverminderd Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie<sup>(2)</sup>.

2. Deze verordening is van toepassing onverminderd Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens<sup>(3)</sup> en Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens<sup>(4)</sup>.

*Artikel 23***Sancties**

De lidstaten stellen de sancties vast die van toepassing zijn bij inbreuken op deze verordening. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

*Artikel 24***Wijziging van de verordening**

Deze verordening wordt uiterlijk op 3 december 2014 herzien. Indien de Commissie van mening is dat deze verordening moet worden gewijzigd, dan verzoekt zij het netwerk om een voorafgaand advies uit te brengen, dat ook wordt toegezonden aan het Europees Parlement, de Raad, de lidstaten en het EASA.

*Artikel 25***Intrekkingen**

Richtlijn 94/56/EG wordt ingetrokken.

*Artikel 26***Inwerkingtreding**

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

<sup>(2)</sup> PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

<sup>(3)</sup> PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

<sup>(4)</sup> PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

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

Gedaan te Straatsburg, 20 oktober 2010.

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

J. BUZEK

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

O. CHASTEL

## BIJLAGE

**Lijst van voorbeelden van ernstige incidenten**

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

- een bijna-botsing die een ontwijkingsmanoeuvre vereist om een botsing of een onveilige situatie te voorkomen;
  - een maar net voorkomen „controlled flight into terrain”;
  - voortijdig afgebroken opstijgen van een gesloten of bezette startbaan, een rijbaan (met uitzondering van toegestane bewegingen door helikopters) of een niet toegewezen startbaan;
  - opstijgen vanaf een gesloten of bezette startbaan, een rijbaan (met uitzondering van toegestane bewegingen door helikopters) of een niet toegewezen startbaan;
  - een landing of poging tot landing op een gesloten of bezette baan, een rijbaan (met uitzondering van toegestane bewegingen door helikopters) of een niet toegewezen startbaan;
  - het duidelijk onder de verwachte prestaties blijven tijdens het opstijgen of in de eerste fase van het stijgen;
  - brand of rook in de passagiersruimte of in laadruimten, of brand in de motoren, zelfs indien dergelijke branden worden geblust met blusvoorzieningen;
  - voorvallen die het voor noodgevallen bedoelde gebruik van zuurstof door de bemanning vereisen;
  - structurele gebreken van het luchtvaartuig of motorweigering, inclusief niet-beheerste panne van turbinemotoren, die niet als ongeval worden geclassificeerd;
  - meervoudige storingen in een of meer boordsystemen waardoor de besturing van het vliegtuig ernstig wordt bemoeilijkt;
  - een situatie tijdens de vlucht waarin een bemanningslid niet in staat is te functioneren;
  - brandstofvoorraad waardoor de piloot verplicht is een noodsituatie uit te roepen;
  - betreding van start- en landingsbanen van ernstklasse A overeenkomstig het „Manual on the Prevention of Runway Incursions (ICAO-document 9870)” dat informatie over de indeling in ernstklassen bevat;
  - incidenten bij het opstijgen of landen. Incidenten zoals te kort binnenkomen, te ver binnenkomen of lateraal van de start- of landingsbaan afraken;
  - systeemdefecten, weersomstandigheden, het vliegen buiten de goedgekeurde vluchtzone of andere gebeurtenissen die het besturen van het vliegtuig hadden kunnen bemoeilijken;
  - het uitvallen van meer dan een systeem in een redundantiesysteem dat verplicht is voor vluchtleiding en navigatie.
-