

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 29.10.2009
COM(2009)611 τελικό

2009/0170 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων

SEC(2009)1478
SEC(2009)1477

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Οι ανεξάρτητες διερευνήσεις ατυχημάτων είναι ουσιώδεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών. Από την ανάλυση των συνθηκών των ατυχημάτων προκύπτουν συστάσεις, ώστε να αποφεύγεται η επανάληψη τέτοιων δραματικών γεγονότων.

Η πολιτική αεροπορία, παρά το σύντομο σχετικά χρονικά διάστημα ύπαρξής της, έχει καλό ιστορικό στη διερεύνηση ατυχημάτων. Η υποχρέωση διερεύνησης των ατυχημάτων στην πολιτική αεροπορία διατυπώνεται στη σύμβαση διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, της οποίας όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη. Λεπτομερή διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές στο συγκεκριμένο πεδίο καθορίζονται στο παράρτημα 13 της σύμβασης του Σικάγου και σε σχετικό καθοδηγητικό υλικό.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, αναγνωρίζοντας τη σημασία έρευνας των ατυχημάτων, εξέδωσε ήδη το 1980 την οδηγία 80/1266/ΕΟΚ περί της μελλοντικής συνεργασίας και της αμοιβαίας συνδρομής των κρατών μελών στις έρευνες για τα αεροπορικά ατυχήματα¹. Η οδηγία του 1980 αντικαταστάθηκε στη συνέχεια από την οδηγία 94/56/ΕΚ². Επίσης, το 2003 εκδόθηκε η οδηγία 2003/42/ΕΚ για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία³.

Με βάση την οδηγία 94/56/ΕΚ, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εξασφαλίσουν ότι κάθε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν υπόκειται σε διερεύνηση από ανεξάρτητο φορέα με μόνο σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων στο μέλλον και όχι την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθυνών. Οι πραγματογνώμονες έχουν αποκτήσει διευρυμένα δικαιώματα, τα οποία τους επιτρέπουν να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντά τους με πιο αποτελεσματικό τρόπο, και έχουν θεσπισθεί οι βασικές αρχές δημοσίευσης των αναφορών και δημοσιοποίησης των συστάσεων ασφάλειας πτήσεων.

Η οδηγία 2003/42/ΕΚ, με την οποία υποστηρίζεται η καθιέρωση συστημάτων αναφοράς περιστατικών ασφάλειας, συνέβαλε σημαντικά στην προώθηση του ορθού πνεύματος στην ευρωπαϊκή πολιτική αεροπορία. Οι εργαζόμενοι στην πολιτική αεροπορία είναι πλέον υποχρεωμένοι να αναφέρουν τυχόν περιστατικά στο πλαίσιο της καθημερινής εργασίας τους και καθιερώθηκαν διατάξεις για να εξασφαλισθεί η ανταλλαγή και η διάδοση των αναφερόμενων πληροφοριών, ώστε να εξάγονται διδάγματα στα θέματα ασφάλειας πτήσεων. Η οδηγία υποστηρίζει και ενθαρρύνει επίσης την καθιέρωση συστημάτων εθελοντικής αναφοράς.

¹ Οδηγία 80/1266/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1980, περί της μελλοντικής συνεργασίας και της αμοιβαίας συνδρομής των κρατών μελών στις έρευνες για τα αεροπορικά ατυχήματα (ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 32).

² Οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για την θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 14).

³ Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23).

2. Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΗ

Το κοινοτικό σύστημα διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και αναφοράς περιστατικών, όπως έχει καθιερωθεί σήμερα, δεν αποδίδει άριστα. Το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο που αφορά ειδικά τη διερεύνηση ατυχημάτων, ήτοι η οδηγία 94/56/ΕΚ, χρονολογείται από 15ετίας και δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις της Κοινότητας και των κρατών μελών. Συγκεκριμένα:

- Η ικανότητα διερεύνησης των κρατών μελών παρουσιάζει πολύ μεγαλύτερες αποκλίσεις σε σύγκριση με το 1994. Ιδιαίτερα μετά την πρόσφατη διεύρυνση της ΕΕ το 2004 και το 2007, ικανότητα διερεύνησης έχουν ορισμένα μόνον κράτη μέλη.
- Τα αεροσκάφη και τα συστήματά τους γίνονται όλο και πιο σύνθετα, γεγονός που σημαίνει επίσης ότι η διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων απαιτεί ουσιαστικά πολύ πιο ποικιλόμορφη εμπειρογνώσια και πόρους σε σύγκριση με μία δεκαετία πριν.
- Η κοινή αγορά αερομεταφορών της ΕΕ αφενός διευρύνθηκε (καλύπτει πλέον 27 κράτη μέλη) και αφετέρου έγινε πιο πολύπλοκη την τελευταία δεκαετία (εμφάνιση πολυεδρικών αερομεταφορέων, μεγαλύτερη ανάθεση της συντήρησης σε εξωτερικούς φορείς, πολυεθνικός σχεδιασμός και κατασκευή), με αποτέλεσμα νέα προβλήματα στην εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων.
- Λόγω της αύξησης του μεγέθους και της πολυπλοκότητας της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών, δημιουργούνται επίσης μεγαλύτερες ευθύνες από πλευράς της Κοινότητας για την ασφάλεια της αεροπορίας. Το θεσμικό και νομικό πλαίσιο της ΕΕ άλλαξε αισθητά ύστερα από την έκδοση της οδηγίας 94/56/ΕΚ. Τα πρότυπα ασφάλειας καθορίζονται πλέον σχεδόν αποκλειστικά σε επίπεδο ΕΕ και το 2002⁴ ιδρύθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας, ο οποίος είναι αρμόδιος εξ ονόματος των κρατών μελών για την πιστοποίηση αεροσκαφών στην Κοινότητα.
- Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της απέκτησαν σημαντική πρακτική πείρα από την εφαρμογή της οδηγίας 94/56/ΕΚ. Τα διδάγματα αυτά πρέπει να αξιοποιηθούν για να ενισχυθεί η απόδοση του ισχύοντος κανονιστικού συστήματος.

3. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Πριν υποβάλει την πρότασή της, η Επιτροπή διεξήγαγε λεπτομερή ανάλυση της κατάστασης που επικρατεί στη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και την αναφορά περιστατικών στην ΕΕ, ιδίως με δημόσια διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους παράγοντες και τις αρχές των κρατών μελών. Όλοι όσοι συμμετείχαν συμφώνησαν πλήρως ή εν μέρει ότι υπάρχουν ελλείψεις στη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και την αναφορά περιστατικών στην Ευρώπη. Ταυτόχρονα, όμως, οι περισσότεροι ενδιαφερόμενοι υποστήριξαν ότι είναι πολύ

⁴

Εκτίμηση επιπτώσεων της τροποποίησης των οδηγιών 94/56/ΕΚ και 2003/42/ΕΚ (σύμβαση-πλαίσιο για εκ των προτέρων αξιολογήσεις και εκτιμήσεις επιπτώσεων, TREN/A1/46-2005), τελική έκθεση, Ρότερνταμ 20 Ιουλίου 2007

νωρίς να αναθεωρηθεί ριζικά η οδηγία 2003/42/EK και ότι εκείνο που πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας του κανονιστικού πλαισίου για τη διερεύνηση ατυχημάτων.

Επιπλέον, η Επιτροπή στηρίχθηκε στα αποτελέσματα της εξωτερικής μελέτης εκτίμησης των επιπτώσεων που εκπονήθηκε το 2007, στην οποία συνυπολογίστηκαν τα αποτελέσματα των δημοσίων διαβουλεύσεων, καθώς και τα στοιχεία που προέκυψαν από:

- (1) λεπτομερές ερωτηματολόγιο που διανεμήθηκε απευθείας από εξωτερικό γραφείο συμβούλων σε μεγάλο αριθμό ενδιαφερομένων·
- (2) ορισμένες συνεντεύξεις που διεξήγαγε εξωτερικό γραφείο συμβούλων σε περιορισμένο αριθμό ενδιαφερομένων που συνιστά αντιπροσωπευτικό δείγμα.

Στη βάση αυτή, η Επιτροπή διεξήγαγε δική της μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων, στην οποία εντοπίστηκαν τα εξής συγκεκριμένα προβληματικά πεδία:

- (1) έλλειψη ομοιόμορφης ικανότητας διερεύνησης στην ΕΕ·
- (2) τριβές μεταξύ διερευνήσεων ασφάλειας και άλλων διεργασιών·
- (3) ασαφής ο ρόλος της Κοινότητας στις διερευνήσεις ασφάλειας πτήσεων·
- (4) αδυναμία εφαρμογής των συστάσεων ασφάλειας πτήσεων·
- (5) έλλειψη κοινών προτύπων για τη διαχείριση των ονομαστικών καταστάσεων επιβατών και τη στήριξη των θυμάτων αεροπορικών ατυχημάτων και των οικογενειών τους.

4. ΔΥΝΑΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Για να αντιμετωπισθούν οι τρέχουσες ελλείψεις, η Επιτροπή ανέλυσε ορισμένες δυνατές επιλογές πολιτικής:

- (1) προώθηση της εθελοντικής συνεργασίας,
- (2) ευρωπαϊκό δίκτυο των αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων,
- (3) Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

Όλες οι επιλογές συγκρίθηκαν μεταξύ τους και με την επιλογή της «απραξίας» ως μέτρο σύγκρισης για την ανάλυση των επιπτώσεων στην ασφάλεια πτήσεων, την οικονομία, το περιβάλλον, την κοινωνία κλπ. Με βάση την ανάλυση αυτή προέκυψε με σαφήνεια ότι η στήριξη της εθελοντικής συνεργασίας, σε συνδυασμό με ορισμένες σημαντικές αρχές διατυπωμένες σε νομικά δεσμευτικό πλαίσιο, που προτάθηκε με βάση την επιλογή «ευρωπαϊκό δίκτυο των αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων», θα καταστήσει δυνατή την επίτευξη των κοινοτικών στόχων με τον πιο αποδοτικό από οικονομική άποψη τρόπο και με τα απολύτως αναγκαία από την άποψη της αναλογικότητας.

5. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

5.1. Προώθηση της εθελοντικής συνεργασίας

Η υποβαλλόμενη πρόταση έχει ως αντικείμενο την προώθηση της εθελούσιας συνεργασίας, τους στόχους της οποίας περιέχει νομικά δεσμευτικό πλαίσιο. Η πρόταση στηρίζεται στους ήδη διαθέσιμους στα κράτη μέλη πόρους και στην πείρα της υπάρχουσας άτυπης συνεργασίας μεταξύ των εθνικών αρχών διερεύνησης. Με βάση τον προτεινόμενο κανονισμό, αυτή η άτυπη συνεργασία θα μετατραπεί σε ευρωπαϊκό δίκτυο των αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων (το Δίκτυο).

Το Δίκτυο θα συντελέσει σε μεγαλύτερη ομοιομορφία, καλύτερη εφαρμογή και επιβολή της κοινοτικής νομοθεσίας για τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων. Θα ενισχύσει επίσης την ικανότητα διερεύνησης της ΕΕ και την προληπτική λειτουργία της διερεύνησης ατυχημάτων μεταξύ των εθνικών αρχών διερεύνησης, της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, ενώ παράλληλα θα διατηρηθεί πλήρως η ανεξαρτησία τους.

Για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο σύστασης νέου κοινοτικού φορέα, το Δίκτυο δεν θα έχει νομική οντότητα και η αποστολή του, η οποία περιγράφεται με σαφήνεια στον προτεινόμενο κανονισμό, θα είναι απλώς συμβουλευτική και συντονιστική. Το Δίκτυο θα είναι ένας φορέας γενικού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, κατά την έννοια του άρθρου 108 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1605/2002 του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2002 (δημοσιονομικός κανονισμός)⁵, ο οποίος θα επιτρέπει στην Κοινότητα να στηρίζει δραστηριότητές του με ετήσια επιχορήγηση, στη βάση προγράμματος εργασίας που θα συμφωνείται ετησίως.

5.2. Στήριξη σε νομικά δεσμευτικές υποχρεώσεις

Το κύριο μειονέκτημα της επιλογής με αντικείμενο μόνο την εθελούσια συνεργασία είναι η έλλειψη νομικής υποχρέωσης για ανάληψη δράσης μέσα σε πλαίσιο σαφώς καθορισμένης αποστολής. Επίσης, η εθελούσια συνεργασία δεν αναμένεται να επιλύσει με κατάλληλο τρόπο προβλήματα τα οποία απαιτούν ασφάλεια δικαίου, όπως η προστασία ευαίσθητων και σχετικών με την ασφάλεια πτήσεων πληροφοριών, με καθορισμό των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των εθνικών αρχών διερεύνησης και του EASA στις διερευνήσεις ασφάλειας ή στο καθορισμό ενιαίων απαιτήσεων με όρους επεξεργασίας συστάσεων ασφάλεια πτήσεων.

Για να αποφευχθούν αυτά τα μειονεκτήματα, τα οποία βρίσκονται στο επίκεντρο της απαιτούμενης βελτίωσης για να αντιμετωπισθούν οι ελλείψεις του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου, ο προτεινόμενος κανονισμός συμπληρώνει την εθελοντική συνεργασία με ορισμένες νομικά δεσμευτικές υποχρεώσεις, ώστε:

- να επικαιροποιηθούν και να εκσυγχρονισθούν οι κύριες διατάξεις της οδηγίας 94/56/EK·
- να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των διερευνήσεων με την ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο των διεθνών προτύπων και των συστηνόμενων πρακτικών που σχετίζονται με την προστασία των αποδεικτικών στοιχείων και των ευαίσθητων

⁵ ΕΕ L 248 της 16.9.2002, σ. 1.

πληροφοριών ασφάλειας πτήσεων, σύμφωνα με το παράρτημα 13 της σύμβασης του Σικάγου·

- να θεσπισθούν κοινές απαιτήσεις για την οργάνωση των εθνικών αρχών διερεύνησης και να ενισχυθεί η ανεξαρτησία των διερευνήσεων ασφάλειας·
- να συντονίζονται καλύτερα οι διάφορες έρευνες όσον αφορά τα αίτια ατυχημάτων και συμβάντων, αναθέτοντας ιδίως στις εθνικές αρχές διερεύνησης να συνάπτουν εκ των προτέρων κατάλληλες ρυθμίσεις με άλλες αρχές (δικαστικές, έρευνας και διάσωσης) που εμπλέκονται ενδεχομένως σε διερεύνηση ατυχήματος·
- να αποσαφηνισθούν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας και των εθνικών αρχών διερεύνησης χωρίς να διακυβευθεί η ανεξαρτησία των διερευνήσεων, με σημείο αναφοράς το παράρτημα 13 της σύμβασης του Σικάγου·
- να προσδιορισθούν τα κριτήρια με βάση τα οποία οι εθνικές αρχές διερεύνησης θα ορίζουν διαπιστευμένους εκπροσώπους για το «κράτος σχεδιασμού»·
- να καθορισθούν κοινές απαιτήσεις για τις κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες σε ό,τι αφορά τις ονομαστικές καταστάσεις επιβατών και την προστασία των δεδομένων τους·
- να ενισχύονται τα δικαιώματα των θυμάτων αεροπορικών ατυχημάτων και των οικογενειών τους·
- να προστατεύεται καλύτερα η ανωνυμία προσώπων εμπλεκόμενων σε ατυχήματα·
- να ενισχυθεί η υλοποίηση συστάσεων που αφορούν την ασφάλεια πτήσεων με:
- τη δημιουργία κεντρικής βάσης δεδομένων με τις συστάσεις ασφαλείας πτήσεων·
- την καθιέρωση νομικής απαίτησης για κάθε φορέα στην ΕΕ που εκδίδει ή λαμβάνει σύσταση ασφάλειας πτήσεων να καταγράφει τους τρόπους ανταπόκρισης στην εκδοθείσα σύσταση ασφάλειας και να παρακολουθεί την πρόοδο των μέτρων που λαμβάνονται με βάση τη σύσταση.

6. ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

Μολονότι δεν πρέπει να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο μεταγενέστερης ίδρυσης ευρωπαϊκού οργανισμού διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων, δεδομένης της ολοκληρωμένης φύσης της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών στην ΕΕ, αυτό θα ήταν πρόωρο στο παρόν στάδιο. Συνεπώς, η παρούσα πρόταση δεν αλλάζει την κατανομή αρμοδιοτήτων στη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων, τις οποίες εξακολουθούν να έχουν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.

Σε σύγκριση με τις άλλες επιλογές πολιτικής που αναλύθηκαν κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση, ο προτεινόμενος κανονισμός έχει τη μεγαλύτερη προστιθεμένη αξία από άποψη κοινοτικών προοπτικών. Είναι η αναλογικότερη επιλογή πολιτικής διότι, καθώς τηρείται πλήρως η αρχή της ανεξαρτησίας των διερευνήσεων, θα επιτρέψει, με την υποστήριξη της εθελοντικής

συνεργασίας και χωρίς τη δημιουργία νέων δομών σε κοινοτικό επίπεδο, να αναβαθμισθεί αισθητά η συνολική αποτελεσματικότητα του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου για την διερεύνηση και την πρόληψη αεροπορικών ατυχημάτων στην ΕΕ.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την έρευνα και την πρόληψη αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80, παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής⁶,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁷,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁸,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης⁹,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Πρέπει να εξασφαλισθεί στην Ευρώπη υψηλό γενικό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και να καταβληθεί κάθε προσπάθεια προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός ατυχημάτων και συμβάντων, ώστε οι καταναλωτές να έχουν εμπιστοσύνη στις αεροπορικές μεταφορές.
- (2) Η ταχεία διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων αναμένεται ότι θα βελτιώσει την ασφάλεια πτήσεων και θα συμβάλλει στην πρόληψη τέτοιων ατυχημάτων και συμβάντων.
- (3) Ο μόνος στόχος των διερευνήσεων ασφάλειας πρέπει να είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον χωρίς την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.
- (4) Η οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για την θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας¹⁰, χρειάζεται να αντικατασταθεί για να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα

⁶ ΕΕ C της ..., σ. .

⁷ ΕΕ C της ..., σ. .

⁸ ΕΕ C της ..., σ. .

⁹ ΕΕ C της ..., σ. .

¹⁰ ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 14.

των συστημάτων διερεύνησης και πρόληψης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων, στη δημιουργία των οποίων στην Κοινότητα συνέβαλε η οδηγία.

- (5) Πρέπει να συνυπολογισθούν οι αλλαγές που έχουν επέλθει στο θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο που διέπει την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας στην Κοινότητα μετά την έκδοση της οδηγίας 94/56/EK και, ιδίως, μετά την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας.
- (6) Πρέπει να συνυπολογισθεί η σύμβαση διεθνούς πολιτικής αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1994, η οποία προβλέπει εφαρμογή των μέτρων που είναι αναγκαία για να εξασφαλισθεί η ασφαλής λειτουργία των αεροσκαφών· πρέπει να ληφθούν ιδίως υπόψη το παράρτημα 13 της εν λόγω σύμβασης και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του, στις οποίες καθορίζονται τα διεθνή πρότυπα και πρακτικές που συστήνονται για τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων.
- (7) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας εκτελεί, για λογαριασμό των κρατών μελών, τις λειτουργίες και τα καθήκοντα του κράτους σχεδιασμού, κατασκευής και καταχώρισης όσον αφορά την έγκριση σχεδιασμού, όπως ορίζεται στη Σύμβαση του Σικάγου και τα παραρτήματά της, και συνεπώς πρέπει να εκπροσωπείται κατά τη διάρκεια διερεύνησης, ώστε να συμβάλλει στην αποτελεσματικότητά της και στην ασφάλεια του αεροναυπηγικού σχεδιασμού, χωρίς να θίγεται η ανεξαρτησία της διερεύνησης.
- (8) Λόγω των αυξημένων αρμοδιοτήτων του σε θέματα ασφάλειας, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας πρέπει επίσης να συμμετέχει στην ανταλλαγή δεδομένων που πραγματοποιείται μέσω των συστημάτων αναφοράς περιστατικών· τα δεδομένα αυτά πρέπει να προστατεύονται από την χωρίς άδεια χρήση ή δημοσιοποίησή τους.
- (9) Το πεδίο των διερευνήσεων πρέπει να εξαρτάται από τα διδάγματα που είναι δυνατόν να εξαχθούν από τις διερευνήσεις αυτές για τη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών, λαμβανομένης ειδικά υπόψη της αναγκαιότητας να αξιοποιηθούν αποδοτικά οι σχετικοί πόροι στην Κοινότητα.
- (10) Οι διερευνήσεις ατυχημάτων και συμβάντων πρέπει να διενεργούνται από ανεξάρτητη αρχή, ή υπό τον έλεγχό της, ώστε να αποφεύγονται συγκρούσεις συμφερόντων και τυχόν εξωτερικές παρεμβάσεις στον καθορισμό των αιτίων των ερευνούμενων συμβάντων.
- (11) Η ικανότητα των αρχών διερεύνησης των κρατών μελών σε θέματα ασφάλειας πτήσεων πρέπει να ενισχυθεί, όπως επίσης είναι αναγκαία η συνεργασία μεταξύ τους για να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των διερευνήσεων και της πρόληψης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων στην Κοινότητα.
- (12) Ο συντονιστικός ρόλος των αρχών διερεύνησης σε θέματα ασφάλειας πτήσεων πρέπει να αναγνωρισθεί σε κοινοτικό πλαίσιο και να ληφθεί υπόψη η ήδη υπάρχουσα συνεργασία μεταξύ τους και οι διαθέσιμοι στα κράτη μέλη πόροι, οι οποίοι πρέπει να αξιοποιηθούν με τον αποδοτικότερο τρόπο· αυτό είναι δυνατόν να επιτευχθεί κάλλιστα με τη δημιουργία ευρωπαϊκού δικτύου των αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων (το Δίκτυο).

- (13) Το Δίκτυο πρέπει να διεξάγει τις δραστηριότητές του με διαφανή και ανεξάρτητο τρόπο και να στηρίζει ενεργά την Επιτροπή.
- (14) Οι στόχοι του παρόντος κανονισμού είναι δυνατόν να επιτευχθούν αποτελεσματικά μέσω της συνεργασίας με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες, στις οποίες θα επιτραπεί να συμμετέχουν στο έργο του Δικτύου.
- (15) Τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνούν, σύμφωνα με την νομοθεσία που ισχύει όσον αφορά τις αρμοδιότητες των αρχών που είναι υπεύθυνες για τη δικαστική έρευνα και, κατά περίπτωση, σε στενή συνεργασία μαζί τους, να εξασφαλίζουν ότι οι αρχές που είναι αρμόδιες για την τεχνική διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων εκτελούν τα καθήκοντά τους υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες· επίσης, δεν πρέπει να διακυβευθούν οι στόχοι δικαστικής έρευνας.
- (16) Η αποτελεσματική τεχνική διερεύνηση είναι δυνατή μόνον εφόσον διαφυλάσσονται δεόντως σημαντικά αποδεικτικά στοιχεία.
- (17) Το σύστημα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας βασίζεται στα δεδομένα και τα διδάγματα που εξάγονται από ατυχήματα και συμβάντα, τα οποία απαιτούν αυστηρή εφαρμογή της εμπιστευτικότητας προκειμένου να εξασφαλισθούν στο μέλλον πολύτιμες πηγές πληροφοριών· εν προκειμένω, οι ευαίσθητες πληροφορίες ασφάλειας δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από εκείνους της πρόληψης ατυχημάτων και συμβάντων, εκτός εάν υφίσταται επιτακτικό δημόσιο συμφέρον από τη δημοσιοποίησή τους.
- (18) Είναι σημαντικό για την πρόληψη ατυχημάτων να δίνονται στη δημοσιότητα τα πορίσματα των διερευνήσεων ατυχημάτων και περιστατικών το ταχύτερο δυνατόν.
- (19) Οι συστάσεις σχετικά με την ασφάλεια που προκύπτουν από διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων πρέπει πάντοτε να λαμβάνονται δεόντως υπόψη και να τίθενται σε εφαρμογή εφόσον χρειάζεται για να εξασφαλισθεί κατάλληλη πρόληψη αεροπορικών ατυχημάτων· πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη η κοινοτική διάσταση των συστάσεων ασφάλειας πτήσεων, δεδομένου ότι η ασφάλεια των αερομεταφορών ρυθμίζεται όλο και περισσότερο σε κοινοτικό επίπεδο.
- (20) Η πείρα έχει δείξει ότι είναι δύσκολο να διατεθούν γρήγορα αξιόπιστες ονομαστικές καταστάσεις επιβαινόντων και ότι οι καταστάσεις αυτές πρέπει να προστατεύονται από την χωρίς άδεια χρήση ή δημοσιοποίησή τους.
- (21) Πρέπει να προστατεύονται κατάλληλα τα δικαιώματα των θυμάτων αεροπορικών ατυχημάτων και των οικογενειών τους.
- (22) Η οδηγία 95/46/EK εφαρμόζεται για την επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
- (23) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και, συνεπώς, λόγω του πανευρωπαϊκού πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, είναι δυνατόν να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζει το άρθρο 5 της Συνθήκης.

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ιδίου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

- (24) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού πρέπει να εκδοθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή¹¹. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αποφασίσει τους διαδικαστικούς κανόνες και το πρόγραμμα εργασίας του δικτύου που θεσπίζεται με βάση τον παρόντα κανονισμό.
- (25) Επομένως, η οδηγία 94/56/EK πρέπει να καταργηθεί.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να βελτιωθεί η ασφάλεια των αερομεταφορών με την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου αποτελεσματικότητας και ποιότητας των ευρωπαϊκών ερευνών ασφαλείας της αεροπορίας, με μόνο σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον, χωρίς απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- (1) «ατύχημα», γεγονός συνδεδεμένο με τη λειτουργία αεροσκάφους που πρόκειται να αναχωρήσει το οποίο, στην περίπτωση επανδρωμένου αεροσκάφους, συμβαίνει στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που ένα πρόσωπο επιβιβάζεται σε αεροσκάφος που πρόκειται να αναχωρήσει και της στιγμής που όλοι οι επιβαίνοντες έχουν αποβιβασθεί, ή στην περίπτωση μη επανδρωμένου αεροσκάφους, συμβαίνει στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που το αεροσκάφος είναι έτοιμο να κινηθεί για να αναχωρήσει μέχρι τη στιγμή που φθάνει στο τέλος της διαδικασίας της πτήσης και το πρωτογενές σύστημα πρόωσης απενεργοποιείται, κατά το οποίο:
- α) επέρχεται θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός προσώπου εξαιτίας:
 - του γεγονότος ότι βρισκόταν μέσα στο αεροσκάφος, ή
 - άμεσης επαφής του με οποιοδήποτε τμήμα του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων που τυχόν αποσπάστηκαν από το αεροσκάφος, ή
 - άμεσης έκθεσής του στα απαέρια των στροβιλοκινητήρων,

¹¹ ΕΕ L 184 της 17.07.1999, σ. 23.

εκτός αν πρόκειται για κακώσεις οφειλόμενες σε φυσικά αίτια, για αυτοτραυματισμούς ή τραυματισμούς από άλλα πρόσωπα ή σε περίπτωση που ο τραυματισμός συμβαίνει σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των ζωνών στις οποίες έχουν κανονικά πρόσβαση οι επιβάτες και το πλήρωμα· ή

β) το αεροσκάφος υφίσταται βλάβη ή θραύση στα δομικά του μέρη, η οποία αλλοιώνει τη δομική αντοχή του, τις επιδόσεις του ή τα πτητικά χαρακτηριστικά του και για την οποία κανονικά απαιτείται σημαντική επισκευή ή αντικατάσταση του δομικού στοιχείου που έχει υποστεί βλάβη,

εκτός εάν πρόκειται για ζημία ή βλάβη κινητήρα, όταν η ζημία περιορίζεται σε έναν κινητήρα, το περίβλημά του ή τα εξαρτήματά του· ή όταν η ζημία περιορίζεται στους έλικες, τα ακροπερύγια, τις κεραίες, τους ανιχνευτήρες, τα ελαστικά, το σύστημα πέδησης, τους τροχούς, επιφανειακή ζημία στον μηχανισμό προσγείωσης, τα αεροδυναμικά περιβλήματα, τα τοιχώματα, τις θυρίδες σκέλους προσγείωσης, ζημία σε υαλοπίνακες, μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στο περίβλημα του αεροσκάφους, ελάσσων ζημία λόγω χαλαζόπτωσης ή πρόσκρουσης πτηνών (συμπεριλαμβανομένων των οπών στον ραδιοθόλο)· ή

γ) το αεροσκάφος απολεσθεί ή είναι τελείως απρόσιτο·

- (2) «διαπιστευμένος αντιπρόσωπος», πρόσωπο διορισμένο από κράτος μέλος, με βάση τα προσόντα του, με σκοπό τη συμμετοχή του σε διερεύνηση διεξαγόμενη από άλλο κράτος μέλος· ο διορισμένος διαπιστευμένος αντιπρόσωπος κανονικά προέρχεται από εθνική αρχή διερεύνησης·
- (3) «σύμβουλος», πρόσωπο διορισμένο από κράτος μέλος, με βάση τα προσόντα του, με σκοπό να επικουρήσει τον διαπιστευμένο αντιπρόσωπο σε διερεύνηση·
- (4) «αίτια», ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα, συνθήκες, ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν· διαπίστωση των αιτίων δεν συνεπάγεται τον καταλογισμό σφάλματος ή τον καθορισμό διοικητικής, αστικής ή ποινικής ευθύνης·
- (5) «αεροπορικό ατύχημα ή συμβάν», οποιοδήποτε ατύχημα ή συμβάν με αεροσκάφος που δεν χρησιμοποιείται για στρατιωτικούς, τελωνειακούς ή αστυνομικούς σκοπούς·
- (6) «θανάσιμος τραυματισμός», τραυματισμός προσώπου σε ατύχημα, εξαιτίας του οποίου επέρχεται θάνατος εντός 30 ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος·
- (7) «συσκευή καταγραφής στοιχείων πτήσης», οποιουδήποτε τύπου σύστημα καταγραφής τοποθετημένο σε αεροσκάφος για να διευκολυνθεί η διερεύνηση ατυχημάτων/συμβάντων·
- (8) «συμβάν», γεγονός, εκτός ατυχήματος, που συνδέεται με τη λειτουργία αεροσκάφους, το οποίο θέτει σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας του·
- (9) «υπεύθυνος διερεύνησης», πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με βάση τα προσόντα του, η ευθύνη οργάνωσης, διεξαγωγής και ελέγχου της διερεύνησης·
- (10) «φορέας εκμετάλλευσης», κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται ή προτίθεται να αναλάβει την εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων αεροσκαφών·

- (11) «εμπλεκόμενο πρόσωπο», ο ιδιοκτήτης, μέλος πληρώματος ή φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους στο ποίο συνέβη ατύχημα ή συμβάν, ή κάθε πρόσωπο εμπλεκόμενο στην παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, πληροφοριών πτήσης ή αερολιμενικής εξυπηρέτησης, το οποίο γνωρίζει ότι σημειώθηκε ατύχημα ή συμβάν·
- (12) «διερεύνηση», δραστηριότητα που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχήματος και συμβάντος, η οποία περιλαμβάνει τη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή πορισμάτων, καθώς και τη διαπίστωση των(του) αιτίου(ων) ή/και των παραγόντων και, ανάλογα με την περίπτωση, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας πτήσεων·
- (13) «σύσταση ασφάλειας πτήσεων», πρόταση εθνικής αρχής διερεύνησης, βασιζόμενη σε πληροφορίες που προέκυψαν από διερεύνηση ή άλλες πηγές όπως μελέτες ασφάλειας, πτήσεων οι οποίες πραγματοποιήθηκαν με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων·
- (14) «σοβαρό συμβάν», συμβάν συντελούμενο υπό συνθήκες από τις οποίες διαφαίνεται ότι υπήρξε μεγάλη πιθανότητα να σημειωθεί ατύχημα συνδεδεμένο με τη λειτουργία αεροσκάφους που επρόκειτο να εκτελέσει πτήση (κατάλογος παραδειγμάτων σοβαρών συμβάντων παρατίθεται στο παράρτημα)·
- (15) «σοβαρός τραυματισμός», σωματική βλάβη την οποία υφίσταται πρόσωπο σε περίπτωση ατυχήματος, η οποία έχει ως αποτέλεσμα:
- α) νοσηλεία του σε νοσοκομείο επί διάστημα μεγαλύτερο των 48 ωρών, η οποία αρχίζει εντός διαστήματος επτά ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία επήλθε η σωματική βλάβη, ή
 - β) κάταγμα οστού (εκτός από απλά κατάγματα δακτύλων του χεριού, δακτύλων του ποδιού ή της μύτης)·
 - γ) ρήξεις της συνέχειας ιστών με αποτέλεσμα σοβαρή αιμορραγία ή βλάβη μυών ή τενόντων·
 - δ) βλάβη σε οποιοδήποτε εσωτερικό όργανο·
 - ε) εγκαύματα δεύτερου ή τρίτου βαθμού, ή οποιαδήποτε άλλα εγκαύματα σε ποσοστό μεγαλύτερο του 5 % της επιφάνειας του σώματος·
 - στ) εξακριβωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή σε επιβλαβείς ακτινοβολίες·
- (16) «οντότητα», κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, ή κάθε επίσημος φορέας που διαθέτει ή όχι αυτόνομη νομική προσωπικότητα.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις διερευνήσεις σε αεροπορικά ατυχήματα και συμβάντα:

- α) τα οποία συνέβησαν στο έδαφος της Κοινότητας, σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις των κρατών μελών·
- β) σε αεροσκάφος νηολογημένο σε κράτος μέλος ή υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης σε κράτος μέλος, τα οποία συνέβησαν εκτός του εδάφους της Κοινότητας, εφόσον οι διερευνήσεις αυτές δεν διεξάγονται από άλλο κράτος μέλος·
- γ) στο οποίο κράτος μέλος υποχρεούται, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, να ορίσει διαπιστευμένο αντιπρόσωπο για να συμμετέχει ως κράτος νηολόγησης, κράτος του φορέα εκμετάλλευσης, κράτος σχεδιασμού, κράτος κατασκευής ή κράτος που παρέχει πληροφορίες, διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες κατ'αίτηση του κράτους που διεξάγει την διερεύνηση·
- δ) στο οποίο το κράτος μέλος που διεξάγει τη διερεύνηση επιτρέπει σε κράτος μέλος που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού πολιτών του, να ορίσει εμπειρογνώμονα.

Άρθρο 4

Υποχρέωση διερεύνησης

1. Κάθε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν με αεροσκάφος, εκτός εκείνων που καθορίζονται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹², υπόκειται σε διερεύνηση.
2. Η έκταση της διερεύνησης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης καθορίζονται από την αρχή διερεύνησης, λαμβανομένων υπόψη των διδαγμάτων για τη βελτίωση της ασφάλειας που αναμένονται από την εν λόγω διερεύνηση.
3. Οι αρχές διερεύνησης μπορούν να αποφασίσουν τη διερεύνηση συμβάντων εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και των ατυχημάτων ή σοβαρών συμβάντων σε άλλους τύπους αεροσκαφών, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία των κρατών μελών, όταν αναμένουν διδάγματα από τα εν λόγω συμβάντα.
4. Οι διερευνήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 3 δεν αποσκοπούν επ' ουδενί στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθυνών. Οι εν λόγω διερευνήσεις δεν σχετίζονται με τυχόν δικαστική ή διοικητική διαδικασία απόδοσης υπαιτιότητας ή ευθυνών και είναι τελείως ανεξάρτητες αυτής.

Άρθρο 5

Αρχή διερεύνησης της ασφάλειας πτήσεων της πολιτικής αεροπορίας

¹² ΕΕ L 79 της 19.03.2008, σ. 1.

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι οι διερευνήσεις διεξάγονται ή εποπτεύονται, χωρίς εξωτερικές παρεμβάσεις, από μόνιμη αρχή διερεύνησης της ασφάλειας πτήσεων της πολιτικής αεροπορίας (στο εξής «αρχή διερεύνησης»).
2. Η αρχή διερεύνησης είναι λειτουργικά ανεξάρτητη, ιδίως από τις εθνικές αεροπορικές αρχές που είναι υπεύθυνες για την αξιοπλοΐα, την πιστοποίηση, την εκτέλεση πτήσεων, τη συντήρηση, την αδειοδότηση, τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας ή την εκμετάλλευση αερολιμένων και γενικά από κάθε τρίτο, τα συμφέροντα του οποίου θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στην εν λόγω αρχή ή να επηρεάσουν την αντικειμενικότητά της.
3. Η αρχή διερεύνησης, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων της, δεν ζητεί ούτε λαμβάνει οδηγίες από κανένα φορέα και έχει απεριόριστη εξουσία στη διεξαγωγή των διερευνήσεων.
4. Οι δραστηριότητες που ανατίθενται σε αρχή διερεύνησης επιτρέπεται να επεκτείνονται στη συλλογή και την ανάλυση δεδομένων σχετικών με την ασφάλεια πτήσεων, ιδίως για την πρόληψη ατυχημάτων, εφόσον οι δραστηριότητες αυτές δεν θίγουν την ανεξαρτησία της ή δεν συνεπάγονται ευθύνη σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή τυποποίησης.
5. Η αρχή διερεύνησης έχει στη διάθεσή της τα μέσα που είναι απαραίτητα για να φέρει σε πέρας τις αρμοδιότητές της με ανεξάρτητο τρόπο και έχει τη δυνατότητα να ζητήσει επαρκείς πόρους προς το σκοπό αυτό. Συγκεκριμένα:
 - α) ο επικεφαλής της αρχής διερεύνησης είναι έμπειρος και διαθέτει τα σχετικά επαγγελματικά προσόντα στην ασφάλεια πτήσεων και, ει δυνατόν, στη διερεύνηση ασφάλειας πτήσεων·
 - β) οι υπεύθυνοι διερεύνησης τελούν υπό καθεστώς που τους παρέχει τις αναγκαίες εγγυήσεις ανεξαρτησίας·
 - γ) η αρχή διερεύνησης περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν πραγματογνώμονα, ικανό να επιτελέσει την αποστολή του υπευθύνου διερεύνησης σε περίπτωση μεγάλου αεροπορικού ατυχήματος·
 - δ) διατίθεται στην αρχή διερεύνησης προϋπολογισμός, ο οποίος της επιτρέπει την πληρωμή των τεχνικών ελέγχων και των οδοιπορικών·
 - ε) η αρχή διερεύνησης διαθέτει, άμεσα ή μέσω των ρυθμίσεων που αναφέρονται στο άρθρο 6, εξειδικευμένο προσωπικό και διευκολύνσεις, καθώς και γραφεία και υπόστεγα για την αποθήκευση και την εξέταση αεροσκάφους, των περιεχομένων του και των συντριμμάτων του.

Άρθρο 6

Συνεργασία μεταξύ των αρχών διερεύνησης

1. Η αρχή διερεύνησης κράτους μέλους μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή αρχών διερεύνησης άλλων κρατών μελών. Η συνδρομή παρέχεται, κατά το δυνατόν, δωρεάν.

2. Μια αρχή διερεύνησης μπορεί να αναθέσει τη διεξαγωγή διερεύνησης ατυχήματος ή συμβάντος σε άλλη αρχή διερεύνησης και διευκολύνει το έργο της εν λόγω αρχής.
3. Για την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2, οι αρχές διερεύνησης επικουρούνται από το δίκτυο που αναφέρεται στο άρθρο 7.

Άρθρο 7

Ευρωπαϊκό δίκτυο αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων

1. Ιδρύεται ευρωπαϊκό δίκτυο αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων (στο εξής το Δίκτυο). Το δίκτυο απαρτίζεται από τους επικεφαλής των αρχών διερεύνησης κάθε κράτους μέλους ή τους αντιπροσώπους τους.
2. Το Δίκτυο συντονίζει και ενισχύει τη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών διερεύνησης των κρατών μελών και διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ αυτών και της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (στο εξής «EASA»), καθορίζοντας επίσης ορισμένες κεντρικές λειτουργίες.
3. Το Δίκτυο συμβουλεύει τα εθνικά και τα κοινοτικά όργανα και μπορεί να εκδίδει συστάσεις επί όλων των θεμάτων που σχετίζονται με την ανάπτυξη και την εφαρμογή πολιτικής και κανονισμών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων.
4. Το Δίκτυο φέρει σε πέρας την αποστολή του με διαφανή και ανεξάρτητο τρόπο. Τα μέλη του ούτε ζητούν ούτε δέχονται οδηγίες από κανένα δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα, ο οποίος θα μπορούσε να θίξει το ανεξάρτητο καθεστώς των ερευνών του.
5. Το Δίκτυο υποβάλλει ετήσια έκθεση των δραστηριοτήτων του στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή. Η έκθεση δημοσιοποιείται.

Άρθρο 8

Οργάνωση του έργου του Δικτύου

1. Το έργο του Δικτύου οργανώνεται σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό του. Το Δίκτυο εκλέγει ως πρόεδρο ένα από τα μέλη του για μέγιστη περίοδο πέντε ετών. Η θητεία του προέδρου είναι ανανεώσιμη.
2. Η Επιτροπή και ο EASA καλούνται και μπορούν να εκπροσωπούνται σε όλες συνεδριάσεις του Δικτύου και των ομάδων εργασίας των εμπειρογνομόνων του, εκτός εάν ο πρόεδρος του Δικτύου αποφασίσει, με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στον εσωτερικό κανονισμό του, ότι η συμμετοχή τους ενδέχεται να δημιουργήσει σύγκρουση συμφερόντων με τα καθήκοντα των αρχών διερεύνησης.
3. Το Δίκτυο είναι φορέας, ο οποίος επιδιώκει την επίτευξη στόχου γενικού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, κατά την έννοια του άρθρου 108 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1605/2002¹³ του Συμβουλίου, και

¹³ ΕΕ L 248 της 16.09.2002, σ. 1.

δικαιούται να λαμβάνει στήριξη υπό μορφή επιχορήγησης από τον κοινοτικό προϋπολογισμό.

4. Οι επιχορηγήσεις του Δικτύου με βάση την παράγραφο 3 υπόκεινται σε ετήσιο πρόγραμμα εργασιών, το οποίο δημοσιοποιείται.
5. Οι αρχές διερεύνησης της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ευρωπαϊκών τρίτων χωρών, οι οποίες εφαρμόζουν τις αρχές που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, δικαιούνται να συμμετέχουν στο έργο του δικτύου. Το Δίκτυο μπορεί επίσης να καλεί στις συνεδριάσεις του παρατηρητές από τις αρχές διερεύνησης της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας τρίτων χωρών και άλλους εμπειρογνώμονες.
6. Οι αρχές διερεύνησης που συμμετέχουν στο έργο του Δικτύου ανταλλάσσουν κάθε διαθέσιμη πληροφορία στο πλαίσιο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την αρμόζουσα εμπιστευτικότητα των συγκεκριμένων πληροφοριών, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική ή κοινοτική νομοθεσία.
7. Με την επιφύλαξη του άρθρου 287 της Συνθήκης, εφόσον η Επιτροπή ενημερώσει για τον εμπιστευτικό χαρακτήρα αιτηθείσας συμβουλής ή εξεταζόμενου θέματος, τα μέλη του Δικτύου, καθώς και οι παρατηρητές και κάθε άλλο ενδιαφερόμενο άτομο, υποχρεούνται να μην αποκαλύπτουν πληροφορίες που περιήλθαν στη γνώση τους κατά τις εργασίες του Δικτύου ή άλλων συνεδριάσεων που διοργανώθηκαν από το Δίκτυο σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό του. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει στις περιπτώσεις αυτές ότι οι συγκεκριμένες πληροφορίες διαβιβάζονται μόνον στα μέλη του δικτύου.
8. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁴.
9. Ο εσωτερικός κανονισμός και το πρόγραμμα εργασίας του Δικτύου αποφασίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 24. Ο πρόεδρος του Δικτύου υποβάλλει σχέδιο εσωτερικού κανονισμού και του προγράμματος εργασιών στην Επιτροπή.

Άρθρο 9

Συμμετοχή του EASA στις διερευνήσεις

1. Οι αρχές διερεύνησης των κρατών μελών καλούν τον EASA να εκπροσωπείται και να συμμετέχει, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του:
 - α) σε κάθε διερεύνηση που διεξάγεται στο έδαφος κράτους μέλους· η επιφορτισμένη αρχή διερεύνησης κοινοποιεί στον EASA τις πληροφορίες που διαθέτει, σύμφωνα με την παράγραφο 2·

¹⁴ EE L 145 της 31.05.2001, σ. 43.

- β) ως εμπειρογνώμονας σε κάθε διερεύνηση πραγματοποιούμενη σε τρίτη χώρα, στην οποία αρχή διερεύνησης κράτους μέλους έχει κληθεί να ορίσει διαπιστευμένο αντιπρόσωπο· ο διαπιστευμένος αντιπρόσωπος κοινοποιεί στον EASA τις πληροφορίες που διαθέτει, σύμφωνα με την παράγραφο 2·
2. Με βάση τα δικαιώματά του που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ο EASA δικαιούται να συμμετέχει σε όλες τις πτυχές διερεύνησης, υπό τον έλεγχο του υπευθύνου διερεύνησης, και συγκεκριμένα:
- α) να επισκεφθεί τον τόπο ατυχήματος και να εξετάσει το αεροσκάφος, τα περιεχόμενα και τα συντρίμιά του·
- β) να υποδείξει πεδία εξέτασης των μαρτύρων και να έχει τις μαρτυρίες τους, όπως ορίζεται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο α), με την προϋπόθεση ότι ο μάρτυρας συμφωνεί στη δημοσιοποίηση των καταθέσεών του·
- γ) να έχει πλήρη πρόσβαση σε όλα τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία και να λαμβάνει αντίγραφα όλων των σχετικών εγγράφων, καθώς και τις πληροφορίες της συσκευής καταγραφής στοιχείων πτήσης, το συντομότερο δυνατόν, εξαιρουμένων των εμπιστευτικών πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ)·
- δ) να συμμετέχει στην αποδελτίωση της καταγραφής στοιχείων πτήσης, εξαιρουμένων των αποτυπωτών ομιλίας ή εικόνων θαλάμου διακυβέρνησης·
- ε) να συμμετέχει σε δραστηριότητες διερεύνησης εκτός του τόπου του ατυχήματος, όπως η εξέταση δομικών μερών, δοκιμές και προσομοιώσεις, τεχνικές ενημερώσεις και συνεδριάσεις για την πρόοδο έρευνας, εκτός εάν πρόκειται για τον καθορισμό των αιτίων ή την διατύπωση συστάσεων ασφάλειας πτήσεων·
- στ) να σχολιάζει τα σχέδια τελικών εκθέσεων των διερευνήσεων και να ζητεί την προσάρτηση των σχολίων του στην τελική έκθεση.
3. Ο EASA υποστηρίζει τη διερεύνηση στην οποία δικαιούται να συμμετέχει παρέχοντας τις πληροφορίες, τους εμπειρογνώμονες και τον εξοπλισμό που ζητεί η επιφορτισμένη αρχή διερεύνησης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) ή ο διαπιστευμένος αντιπρόσωπός της που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο β).

Άρθρο 10

Συμμετοχή του κράτους σχεδιασμού σε διερευνήσεις

Οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι του κράτους σχεδιασμού, στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του παραρτήματος 13 της σύμβασης διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, ορίζονται από την αρχή διερεύνησης του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου βρίσκεται η κύρια επιχειρηματική έδρα του κατόχου πιστοποιητικού του σχεδιασμού τύπου του αεροσκάφους ή του προωθητικού συστήματός του.

Άρθρο 11

Υποχρέωση κοινοποίησης ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων

1. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή διερεύνησης ατύχημα ή σοβαρό συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
2. Η αρχή διερεύνησης κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή, τον EASA και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη όλα τα ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα που της γνωστοποιούνται.

Άρθρο 12

Καθεστώς των υπευθύνων διερεύνησης

1. Ο υπεύθυνος διερεύνησης, μόλις ορισθεί από αρχή διερεύνησης και κατά παρέκκλιση τυχόν δικαστικής έρευνας, είναι υποχρεωμένος να εγγυηθεί την ασφαλή διαχείριση όλου του αποδεικτικού υλικού και την ασφαλή φύλαξη του αεροσκάφους, των περιεχομένων του και των συντριμμάτων του. Έχει την αρμοδιότητα ελέγχου του τόπου του ατυχήματος και της λήψης των αναγκαίων μέτρων για την εκπλήρωση των απαιτήσεων της διερεύνησης.
2. Οι υπεύθυνοι διερεύνησης που έχουν ορισθεί από αρχή διερεύνησης δικαιούνται ιδίως:
 - α) να έχουν απεριόριστη και απρόσκοπτη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος καθώς και στο αεροσκάφος, το περιεχόμενό του ή τα συντρίμματά του·
 - β) να πραγματοποιούν άμεση καταγραφή των τεκμηρίων και ελεγχόμενη λήψη θραυσμάτων ή συστατικών μερών με σκοπό την εξέταση ή την ανάλυση·
 - γ) να έχουν άμεση πρόσβαση στο περιεχόμενο των συσκευών καταγραφής στοιχείων πτήσης και άλλων καταγραφικών συστημάτων, καθώς και να έχουν τον έλεγχο των στοιχείων αυτών·
 - δ) να έχουν άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα των εξετάσεων που διενεργούνται στα πτώματα θυμάτων ή των δοκιμών που διενεργούνται σε δείγματα από τα πτώματα των θυμάτων·
 - ε) να έχουν άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα των εξετάσεων προσώπων που εμπλέκονται στην εκμετάλλευση του αεροσκάφους ή δειγματοληπτικής έρευνας των προσώπων αυτών·
 - στ) να καλούν και να εξετάζουν μάρτυρες και να τους ζητούν να παρέχουν ή να δίδουν πληροφορίες ή αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τη διερεύνηση·

- ζ) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία ή αρχεία που διαθέτει ο ιδιοκτήτης, ο φορέας εκμετάλλευσης ή ο κατασκευαστής του αεροσκάφους και οι υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας, την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή οι αερολιμενικές αρχές.
3. Ο υπεύθυνος διερεύνησης επεκτείνει στους εμπειρογνώμονες και τους συμβούλους του, καθώς και στους διαπιστευμένους αντιπροσώπους, τους εμπειρογνώμονες και τους συμβούλους τους, τα δικαιώματα που αναφέρονται στην παράγραφο 2, στο βαθμό που απαιτείται ώστε να μπορούν να συμμετέχουν αποτελεσματικά στη διερεύνηση. Αυτό πραγματοποιείται με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων πραγματογνωμόνων και εμπειρογνώμόνων που ορίζει η επιφορτισμένη με δικαστική έρευνα αρχή.

Άρθρο 13

Συντονισμός των ερευνών

1. Εφόσον προβλέπεται δικαστική έρευνα ατυχήματος, ο υπεύθυνος διερεύνησης εξασφαλίζει τη φύλαξη των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης και κάθε αποδεικτικού υλικού ζητώντας την τη συνοδεία των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης ή του αποδεικτικού υλικού μέχρι τον τόπο ανάγνωσης ή επεξεργασίας τους. Σε περίπτωση που η εξέταση ή η ανάλυση του υλικού αυτού είναι δυνατόν να το μεταβάλει, να το αλλοιώσει ή να το καταστρέψει, απαιτείται προηγουμένως συμφωνία των δικαστικών αρχών.
2. Εάν, κατά τη διάρκεια διερεύνησης, η αρχή διερεύνησης υποψιασθεί ότι το ατύχημα ή το περιστατικό οφείλεται σε έκνομη ενέργεια, ο υπεύθυνος διερεύνησης ενημερώνει αμέσως τις δικαστικές αρχές, με αίτημα των οποίων ο έλεγχος του τόπου του ατυχήματος μεταβιβάζεται σε αυτές. Με βάση τα άρθρα 15 και 16, οι σχετικές πληροφορίες που συλλέγονται κατά τη διερεύνηση διαβιβάζονται επίσης στις εν λόγω αρχές εφόσον το ζητήσουν. Η εν λόγω διαβίβαση πραγματοποιείται με την επιφύλαξη του δικαιώματος της αρχής διερεύνησης, σε συντονισμό με τις αρχές στις ποίες μεταβιβάστηκε ο έλεγχος του τόπου του ατυχήματος, να συνεχίσει τη διερεύνηση.
3. Για να εξασφαλισθεί ορθός συντονισμός της διερεύνησης των αιτίων ατυχημάτων και συμβάντων, η αρχή διερεύνησης συνεργάζεται με άλλες αρχές, ιδίως μέσω προηγούμενων ρυθμίσεων με τις δικαστικές αρχές, τις υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας, τις αρχές έρευνας και διάσωσης και άλλες αρχές που εμπλέκονται ενδεχομένως στη διερεύνηση.

Άρθρο 14

Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων

1. Μέχρι την άφιξη των πραγματογνωμόνων, δεν μεταβάλλεται από κανέναν η κατάσταση του τόπου του ατυχήματος, δεν λαμβάνονται δείγματα από αυτόν, δεν μετακινείται το αεροσκάφος ούτε πραγματοποιείται δειγματοληψία από τα περιεχόμενα ή τα συντρίμματα του αεροσκάφους, δεν μετακινούνται ούτε

αφαιρούνται τα περιεχόμενα ή τα συντρίμματά του, εκτός εάν μια τέτοια ενέργεια απαιτείται για λόγους ασφάλειας ή για να παρασχεθεί συνδρομή σε τραυματίες.

2. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διαφυλάξει έγγραφα, υλικό και καταχωρίσεις σχετιζόμενες με το γεγονός, ιδίως για να αποφευχθεί η διαγραφή καταγεγραμμένων συνομιλιών και συναγερμών μετά την πτήση.

Άρθρο 15

Προστασία ευαίσθητων πληροφοριών ασφάλειας

1. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵, τα κάτωθι αρχεία διατίθενται ή χρησιμοποιούνται μόνον για τους σκοπούς διερεύνησης ασφάλειας:
 - α) όλες οι καταθέσεις μαρτύρων και άλλες δηλώσεις, εξηγήσεις και σημειώσεις που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από την αρχή διερεύνησης κατά τη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας πτήσεων, όλα τα αποδεικτικά στοιχεία μαρτύρων και λοιπές δηλώσεις, εκτός εάν ο μάρτυρας συμφωνεί στη δημοσιοποίηση της κατάθεσής του·
 - β) στοιχεία που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο της έρευνας·
 - γ) πληροφορίες που συνέλεξε η αρχή διερεύνησης και αφορούν πρόσωπα εμπλεκόμενα σε ατύχημα ή συμβάν, οι οποίες είναι ευαίσθητες και προσωπικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν την υγεία τους·
 - δ) υλικό που προέκυψε από τη διερεύνηση όπως σημειώσεις, προσχέδια, γραπτές γνώμες των πραγματογνωμόνων, γνώμες που εκφράσθηκαν κατά την ανάλυση πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών των συσκευών καταγραφής στοιχείων πτήσης·
 - ε) πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία που διατέθηκαν από ξένους πραγματογνώμονες σύμφωνα με τις διατάξεις των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για τη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος ή συμβάντος, εφόσον το ζητήσει ξένη αρχή διερεύνησης·
 - στ) προσχέδια των τελικών εκθέσεων.
2. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 95/46/EK, τα κάτωθι αρχεία διατίθενται ή χρησιμοποιούνται μόνον για τη διερεύνηση ασφάλειας ή με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων:
 - α) όλες οι επικοινωνίες προσώπων εμπλεκόμενων στη λειτουργία του αεροσκάφους·

¹⁵ EE L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

- β) ηχογραφήσεις και μεταγραφές ηχογραφήσεων από μονάδες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας·
- γ) συνοδευτικές επιστολές για τη διαβίβαση συστάσεων ασφάλειας από την αρχή διερεύνησης στον παραλήπτη, εφόσον το ζητήσει η αρχή διερεύνησης που εκδίδει τη σύσταση·
- δ) εκθέσεις αναφοράς περιστατικών με βάση την οδηγία 2003/42/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶.

Ωστόσο, η αρμόδια για την απονομή δικαιοσύνης αρχή κράτους μέλους μπορεί να αποφασίσει ότι τα οφέλη από τη δημοσιοποίηση των αρχείων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 για κάθε άλλο σκοπό επιτρεπόμενο από το νόμο αντισταθμίζουν τον ενδεχόμενο αρνητικό εσωτερικό και διεθνή αντίκτυπο μιας τέτοιας ενέργειας στη συγκεκριμένη ή άλλη μελλοντική διερεύνηση και στη διαχείριση της ασφάλειας πτήσεων και ότι υφίσταται επιτακτικό δημόσιο συμφέρον από τη δημοσιοποίησή τους.

3. Ο EASA συμμετέχει στην ανταλλαγή και την ανάλυση πληροφοριών που καλύπτονται από την οδηγία 2003/42/EK και έχει επιγραμμική πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες που περιέχει το κεντρικό αποθετήριο που έχει δημιουργηθεί με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής¹⁷. Καλύπτονται επίσης οι πληροφορίες με τις οποίες ταυτοποιούνται απευθείας ο αερομεταφορέας και το αεροσκάφος που αφορά η έκθεση αναφοράς. Ο EASA εξασφαλίζει την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών αυτών και περιορίζει τη χρήση τους στα απολύτως αναγκαία για να φέρει σε πέρας τις σχετικές με την ασφάλεια πτήσεων υποχρεώσεις του.

Άρθρο 16

Χρήση ηχογραφήσεων

1. Οι ηχογραφήσεις συνομιλιών και η μαγνητοσκόπηση εικόνων από τον θάλαμο διακυβέρνησης και οι μεταγραφές τους δεν διατίθενται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς πέραν της διερεύνησης, εκτός εάν συναινέσουν όλα τα μέλη του ενδιαφερόμενου πληρώματος.
2. Οι ηχογραφήσεις της συσκευής καταγραφής στοιχείων πτήσης δεν διατίθενται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς πέραν της διερεύνησης, εκτός εάν:
 - α) χρησιμοποιηθούν μόνον για λόγους αξιοπιστίας ή συντήρησης· ή
 - β) αποχαρακτηριστούν· ή
 - γ) δημοσιοποιηθούν με απαραβίαστες διαδικασίες.

¹⁶ EE L 167 της 04.07.2003, σ. 23.

¹⁷ EE L 294 της 13.11.2007, σ. 3.

Άρθρο 17

Δημοσίευση πληροφοριών

Οι πληροφορίες που καλύπτονται από τα άρθρα 15 και 16 περιλαμβάνονται στην τελική έκθεση αναφοράς της αρχής διερεύνησης μόνον εφόσον σχετίζονται με την ανάλυση ατυχήματος ή συμβάντος. Πληροφορίες ή μέρη αυτών που δεν σχετίζονται με την ανάλυση δεν δημοσιοποιούνται.

Άρθρο 18

Κοινοποίηση πληροφοριών

1. Το προσωπικό της αρχής διερεύνησης, ή κάθε άλλος εμπειρογνώμονας ή σύμβουλος που έχει κληθεί να συμμετέχει ή να συμβάλει στην έρευνα, δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο με βάση τη σχετική ισχύουσα νομοθεσία.
2. Ο επικεφαλής της αρχής στην οποία έχει ανατεθεί η διερεύνηση κοινοποιεί πληροφορίες σχετικές με την πρόληψη ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος σε αρχές αρμόδιες για την ασφάλεια πτήσεων, πρόσωπα αρμόδια για την κατασκευή ή τη συντήρηση αεροσκαφών ή του εξοπλισμού τους και σε άτομα ή νομικούς φορείς αρμόδιους για τη λειτουργία αεροσκαφών ή την εκπαίδευση προσωπικού.
3. Ο επικεφαλής της αρχής στην οποία έχει ανατεθεί η διερεύνηση εξουσιοδοτείται να ενημερώνει τα θύματα και τις οικογένειές τους ή τις ενώσεις τους ή, να δημοσιοποιεί σχετικές με τα γεγονότα παρατηρήσεις και τις διαδικασίες της διερεύνησης και πιθανά προκαταρκτικά συμπεράσματα ή/και συστάσεις, με την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύονται οι στόχοι της διερεύνησης.

Άρθρο 19

Έκθεση αναφοράς διερεύνησης

1. Για κάθε διερεύνηση ατυχήματος συντάσσεται έκθεση, μορφής ανάλογης με τον τύπο και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος. Στην έκθεση αναφέρεται ότι μόνος στόχος της διερεύνησης πρέπει να είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον χωρίς την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Η έκθεση περιλαμβάνει, ενδεχομένως, συστάσεις ασφάλειας πτήσεων.
2. Διαφυλάσσεται, κατά το δυνατόν, η ανωνυμία των εμπλεκόμενων στο ατύχημα ή συμβάν.
3. Πριν από τη δημοσίευση της έκθεσης, η αρχή διερεύνησης ζητεί την υποβολή παρατηρήσεων από τις ενδιαφερόμενες οντότητες, οι οποίες δεσμεύονται από τους κανόνες του επαγγελματικού απορρήτου όσον αφορά το περιεχόμενο της διαβούλευσης. Όταν η αρχή διερεύνησης ζητεί την υποβολή παρατηρήσεων, ακολουθεί τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για την διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων.

4. Κανένα πρόσωπο δεν δημοσιοποιεί ούτε επιτρέπει τη δημοσιοποίηση πληροφοριών έκθεσης αναφοράς πριν από τη δημοσίευσή της από την αρχή διερεύνησης σε άλλο πρόσωπο χωρίς προηγουμένως τη γραπτή συγκατάθεση του επικεφαλής της αρμόδιας αρχής διερεύνησης.
5. Η αρχή διερεύνησης δίνει στη δημοσιότητα την τελική έκθεση ατυχήματος το ταχύτερο δυνατόν και, ει δυνατόν, το αργότερο εντός διαστήματος δώδεκα μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη το ατύχημα.
6. Εάν η έκθεση δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός δώδεκα μηνών, η αρχή διερεύνησης δίνει στη δημοσιότητα προσωρινή έκθεση το αργότερο κάθε επέτειο του ατυχήματος, όπου αναφέρονται λεπτομερώς η πρόοδος που σημειώνεται στη διερεύνηση και τυχόν θέματα ασφάλειας πτήσεων που προέκυψαν.
7. Η αρχή διερεύνησης διαβιβάζει αντίγραφο των εκθέσεων και των συστάσεων το συντομότερο δυνατόν στην Επιτροπή και τον EASA, εκτός εάν οι εκθέσεις δημοσιοποιηθούν με ηλεκτρονικά μέσα, οπότε η αρχή διερεύνησης απλώς τους τις κοινοποιεί.

Άρθρο 20

Συστάσεις ασφάλειας πτήσεων

1. Σε κάθε στάδιο της διερεύνησης, η αρχή διερεύνησης με χρονολογημένη διαβιβαστική επιστολή συστήνει στις ενδιαφερόμενες οντότητες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων άλλων κρατών μελών ή τρίτων χωρών, κάθε προληπτικό μέτρο που κρίνει αναγκαίο να ληφθεί αμέσως.
2. Οι αρχές διερεύνησης μπορούν να εκδίδουν επίσης συστάσεις βάσει μελετών ή αναλύσεων σειράς διερευνήσεων ή άλλων δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4.
3. Οι συστάσεις ασφάλειας δεν συνιστούν επ' ουδενί τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος.

Άρθρο 21

Παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας και ηλεκτρονική βάση συστάσεων

1. Ο παραλήπτης σύστασης ασφάλειας βεβαιώνει την παραλαβή της και ενημερώνει την αρχή διερεύνησης που εξέδωσε τη σύσταση εντός 90 ημερών από την παραλαβή του διαβιβαστικού για τα μέτρα που πρόκειται να λάβει και, εφόσον χρειάζεται, του χρόνου που απαιτείται για την ολοκλήρωσή τους.
2. Εντός 60 ημερών από την παραλαβή της απάντησης, η αρχή διερεύνησης ενημερώνει τον αποστολέα εάν κρίνει ικανοποιητική την απάντησή του και αναφέρει σχετική αιτιολόγηση.
3. Κάθε αρχή διερεύνησης εφαρμόζει διαδικασίες για την καταχώριση των απαντήσεων σε εκδοθείσες συστάσεις ασφάλειας πτήσεων.

4. Κάθε οντότητα που παραλαμβάνει συστάσεις ασφάλειας πτήσεων, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών και σε κοινοτικό επίπεδο, εφαρμόζουν διαδικασίες παρακολούθησης της προόδου των μέτρων που λαμβάνονται κατ'εφαρμογή των συστάσεων που παρέλαβε.
5. Οι αρχές διερεύνησης καταχωρίζουν στο κεντρικό αποθετήριο που έχει δημιουργηθεί με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 όλες τις συστάσεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2 και τις αντίστοιχες απαντήσεις. Οι αρχές διερεύνησης καταχωρίζουν επίσης στο κεντρικό αποθετήριο όλες τις συστάσεις που παραλαμβάνουν από τρίτες χώρες.

Άρθρο 22

Διάθεση ονομαστικών καταστάσεων επιβατών

1. Οι κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες και οι αεροπορικές εταιρείες, οι πτήσεις των οποίων αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη, εφαρμόζουν διαδικασίες που επιτρέπουν την εκτύπωση της ονομαστικής κατάστασης όλων των επιβαινόντων αεροσκάφους εντός μιας ώρας από την κοινοποίηση ατυχήματος σε αεροσκάφος.
2. Η κατάσταση διαβιβάζεται στην αρχή στην οποία έχει ανατεθεί η διερεύνηση, στην αρχή που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος για τις επαφές με τις οικογένειες των επιβατών και, εφόσον χρειάζεται, σε ιατρικές μονάδες που θα χρειασθούν ενδεχομένως πληροφορίες για την παροχή ιατρικής βοήθειας στα θύματα.
3. Η κατάσταση δεν δημοσιοποιείται πριν ενημερωθούν όλες οι οικογένειες των επιβατών από τις αρμόδιες αρχές. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να διατηρηθεί εμπιστευτική η ονομαστική κατάσταση επιβατών.
4. Η επεξεργασία των δεδομένων που περιέχει η κατάσταση πραγματοποιείται με την επιφύλαξη της οδηγίας 95/46/ΕΚ.

Άρθρο 23

Παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τις οικογένειές τους

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι καταρτίζεται σχέδιο για την παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τις οικογένειές τους σε εθνικό επίπεδο.
2. Τα κράτη μέλη ή τρίτη χώρα, η οποία ενδιαφέρεται ιδιαίτερα για ατύχημα που συνέβη στο έδαφος της Κοινότητας λόγω θανάτων ή σοβαρών τραυματισμών πολιτών της, δικαιούνται να ορίσουν εμπειρογνώμονα, ο οποίος έχει το δικαίωμα:
 - α) να επισκεφθεί τον τόπο του ατυχήματος,
 - β) να έχει πρόσβαση στις σχετικές με τα γεγονότα πληροφορίες, των οποίων τη δημοσιοποίηση έχει εγκρίνει η επιφορτισμένη αρχή διερεύνησης, και στις πληροφορίες για την πρόοδο της διερεύνησης,

γ) να λάβει αντίγραφο της τελικής έκθεσης αναφοράς.

3. Εμπειρογνώμονας διορισμένος σύμφωνα με την παράγραφο 2 μπορεί να παρίσταται, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, στην ταυτοποίηση των θυμάτων και στις συνεδριάσεις των επιζώντων του κράτους του.

Άρθρο 24

Επιτροπή

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Άρθρο 25

Ποινές

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις επιβλητέες ποινές σε περιπτώσεις παραβίασης του παρόντος κανονισμού. Οι ποινές που προβλέπουν είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές και επιτρέπουν, ιδίως, την επιβολή κυρώσεων σε κάθε πρόσωπο το οποίο, αντίθετα προς τον παρόντα κανονισμό:

- δημοσιοποιήσει πληροφορίες που προστατεύονται από τον παρόντα κανονισμό·
- παρεμποδίζει τις ενέργειες αρχής διερεύνησης, παρακωλύοντας ιδίως τους πραγματογνώμονες στην εκτέλεση των καθηκόντων τους ή αρνείται να παράσχει χρήσιμες καταχωρίσεις, υλικό, πληροφορίες και έγγραφα, αποκρύπτοντας, αλλοιώνοντας ή καταστρέφοντάς τα·
- αν και γνωρίζει ότι έχει σημειωθεί ατύχημα ή συμβάν, δεν ενημερώνει σχετικά τις αρμόδιες αρχές.

Άρθρο 26

Καταργήσεις

Η οδηγία 94/56/EK του Συμβουλίου καταργείται.

Άρθρο 27

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΣΟΒΑΡΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Τα συμβάντα που παρατίθενται είναι τυπικές περιπτώσεις τα οποία είναι δυνατόν να αποβούν σοβαρά συμβάντα. Ο κατάλογος δεν είναι εξαντλητικός και χρησιμεύει ως καθοδηγητικό υλικό για τον ορισμό του «σοβαρού συμβάντος».

- Παρολίγο σύγκρουση που απαίτησε ελιγμό για την αποφυγή της ώστε να αποφευχθεί σύγκρουση ή επικίνδυνη κατάσταση ή περίπτωση κατά την οποία θα χρειαζόταν ενέργεια αποφυγής.
- Ελεγχόμενη πτήση στο έδαφος η οποία μόλις αποσοβήθηκε.
- Διακοπή απογείωσης λόγω κλειστού ή κατειλημμένου διαδρόμου.
- Απογείωσεις από κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο με οριακή απόσταση από εμπόδιο(α).
- Προσγείωση ή απόπειρα προσγείωσης σε κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο.
- Σημαντική απόκλιση από τις προβλεπόμενες επιδόσεις κατά την απογείωση ή το αρχικό στάδιο ανόδου.
- Πυρκαγιά ή εμφάνιση καπνού στον θάλαμο επιβατών, στο διαμέρισμα φορτίου ή σε κινητήρα, ακόμη και αν η πυρκαγιά κατασβεσθεί με πυροσβεστικό υλικό.
- Γεγονός για το οποίο απαιτήθηκε η χρήση εφεδρικού οξυγόνου από το πλήρωμα της πτήσης.
- Βλάβη σε δομικό μέρος του αεροσκάφους ή απόσπαση κινητήρα, καθώς και ανεξέλεγκτη βλάβη στροβιλοκινητήρα, χωρίς όμως η περίπτωση να χαρακτηριστεί ατύχημα.
- Πολλαπλές δυσλειτουργίες ενός ή περισσότερων συστημάτων του αεροσκάφους με σοβαρές επιπτώσεις στο χειρισμό του.
- Αδυναμία του πληρώματος πτήσης να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά του.
- Ποσότητα καυσίμων που επιβάλλει στον κυβερνήτη να δηλώσει κατάσταση έκτακτης ανάγκης.
- Συμβάντα κατά την απογείωση ή την προσγείωση. Συμβάντα όπως η προσγείωση πριν από το διάδρομο, μετά το διάδρομο ή παραπλεύρως του διαδρόμου.
- Βλάβες συστημάτων, μετεωρολογικά φαινόμενα, πτήση εκτός του εγκεκριμένου σχεδίου πτήσης ή άλλα περιστατικά που θα μπορούσαν να καταστήσουν δύσκολη τη διακυβέρνηση του αεροσκάφους.
- Βλάβη περισσότερων του ενός συστημάτων εφεδρικού συστήματος, το οποίο είναι υποχρεωτικό για την καθοδήγηση και την πλοήγηση της πτήσης.

1. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ:

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έρευνα και την πρόληψη αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΒΔ / ΠΒΔ (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΒΑΣΕΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ/ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΣΕΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ)

06: Ενέργεια και μεταφορές

06 02: Χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές

3. ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

3.1. Γραμμές προϋπολογισμού (επιχειρησιακές γραμμές και συναφείς γραμμές τεχνικής και διοικητικής βοήθειας (πρώην γραμμές Β..Α)) περιλαμβανομένων των ονομασιών τους :

06 02 03: Δραστηριότητες στήριξης της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και των δικαιωμάτων των επιβατών

3.2. Διάρκεια της δράσης και της δημοσιονομικής επίπτωσης:

Έναρξη : 2010 τέλος: αόριστο

3.3. Δημοσιονομικά χαρακτηριστικά:

Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης		Νέα	Συμμετοχή ΕΖΕΣ	Συνεισφορές υποψήφιων χωρών	Τομέας δημοσιονομικών προοπτικών
06 02 03	ΜΥΔ	ΔΔ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Αριθ. [1α]

4. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

4.1. Δημοσιονομικοί πόροι

4.1.1. Ανακεφαλαιωτικό των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ) και των πιστώσεων πληρωμών (ΠΠ)

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Είδος δαπάνης	Τμήμα αριθ.		Έτος ν	ν + 1	ν + 2	ν + 3	ν + 4	n + 5 και επόμενα	Σύνολο
---------------	----------------	--	-----------	-------	-------	-------	-------	-------------------------	--------

Επιχειρησιακές δαπάνες¹⁸

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ)	8.1.	α	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Πιστώσεις πληρωμών (ΠΠ)		β	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς¹⁹

Τεχνική και διοικητική βοήθεια (ΜΔΠ)	8.2.4.	γ							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων		α+γ	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Πιστώσεις πληρωμών		β+γ	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς²⁰

Ανθρώπινοι πόροι και συναφείς δαπάνες (ΜΔΠ)	8.2.5.	δ							
Διοικητικές δαπάνες, εκτός ανθρώπινων πόρων και συναφών δαπανών, μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (ΜΔΠ)	8.2.6.	ε							

Συνολικές ενδεικτικές δαπάνες της δράσης

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους		α+γ +δ +ε	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
--	--	-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

¹⁸ Δαπάνες εκτός Κεφαλαίου xx 01 του σχετικού Τίτλου xx.

¹⁹ Δαπάνες του άρθρου xx 01 04 του Τίτλου xx.

²⁰ Δαπάνες Κεφαλαίου xx 01 εκτός των δαπανών των άρθρων xx 01 04 ή xx 01 05.

ΣΥΝΟΛΟ περιλαμβανομένων δαπανών για ανθρώπινους πόρους	ΠΠ, των		β+γ +δ +ε	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
--	-------------------	--	-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Λεπτομέρειες σχετικά με τη συγχρηματοδότηση

Εάν η πρόταση προβλέπει συγχρηματοδότηση από τα κράτη μέλη ή από άλλους οργανισμούς (διευκρινίστε ποιους), ο κατωτέρω πίνακας πρέπει να περιλαμβάνει εκτίμηση του επιπέδου της συγχρηματοδότησης (μπορούν να προστεθούν γραμμές εάν προβλέπεται ότι περισσότεροι οργανισμοί θα συμμετάσχουν στη συγχρηματοδότηση):

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Συγχρηματοδοτών οργανισμός		Έτος ν	ν + 1	ν + 2	ν + 3	ν + 4	ν + 5 και επόμενα	Σύνολο
Όλα τα κράτη μέλη (σύνολο)	στ	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ περιλαμβανομένης της συγχρηματοδότησης	α+γ +δ +ε +στ	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	7,2

4.1.2. Συμβατότητα με το δημοσιονομικό προγραμματισμό

- ☒ Η πρόταση είναι συμβατή με τον ισχύοντα δημοσιονομικό προγραμματισμό.
- ☐ Η πρόταση απαιτεί τον επαναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα των δημοσιονομικών προοπτικών.
- ☐ Η πρόταση ενδέχεται να απαιτήσει την εφαρμογή των διατάξεων της Διοργανικής Συμφωνίας²¹ (σχετικά με το μέσο ευελιξίας ή με την αναθεώρηση των δημοσιονομικών προοπτικών).

4.1.3. Δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα

- ☒ Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα
- ☐ Η πρόταση έχει δημοσιονομική επίπτωση – η επίπτωση στα έσοδα είναι η ακόλουθη:

εκατ. ευρώ (με ένα δεκαδικό ψηφίο)

	Προ της	Κατάσταση μετά τη δράση
--	---------	-------------------------

²¹ Βλέπε σημεία 19 και 24 της διοργανικής συμφωνίας.

Γραμμή προϋπολογισμού	Έσοδα	δράσης [Έτος v-1]	[Έτος v]	[v+1]	[v+2]	[v+3]	[v+4]	[v+5] 22
	α) Έσοδα σε απόλυτες τιμές							
	β) Μεταβολή εσόδων	Δ						

- 4.2. **Ανθρώπινοι πόροι (FTE=ΙΠΑ) (περιλαμβανομένων των μονίμων υπαλλήλων και του έκτακτου και εξωτερικού προσωπικού) – βλέπε λεπτομέρειες στο σημείο 8.2.1.**

Ετήσιες ανάγκες	Έτος v	v + 1	v + 2	v + 3	v + 4	n + 5 και επόμενα
Σύνολο ανθρωπίνων πόρων						

5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

5.1. Ανάγκη υλοποίησης βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα

Το «ευρωπαϊκό δίκτυο των αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων», το οποίο πρόκειται να ιδρυθεί με βάση τον προτεινόμενο κανονισμό, θα είναι αρμόδιο για τη διευκόλυνση, τον συντονισμό και την ενίσχυση της πρακτικής συνεργασίας μεταξύ κρατών μελών, και μεταξύ των κρατών μελών, της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας στην πρόληψη και τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων.

5.2. Προστιθέμενη αξία της κοινοτικής συμμετοχής, συνέπεια της πρότασης με άλλα δημοσιονομικά μέσα και δυνατή συνέργεια

Η παρούσα πρόταση ανταποκρίνεται στις συστάσεις της ομάδας εμπειρογνομόνων που συμβουλεύει την Επιτροπή σχετικά με τη στρατηγική αντιμετώπισης ατυχημάτων στον τομέα των μεταφορών και συμβαδίζει με την κοινοτική πολιτική μεταφορών, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής: «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας (Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής του 2001 για τις μεταφορές)».

Σε σύγκριση με τις άλλες επιλογές πολιτικής που αναλύθηκαν στην εκτίμηση των επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση, ο προτεινόμενος κανονισμός έχει τη μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία από άποψη κοινοτικών προοπτικών. Είναι η αναλογικότερη επιλογή πολιτικής διότι, καθώς τηρείται πλήρως η αρχή της ανεξαρτησίας των διερευνήσεων, θα επιτρέψει, με την υποστήριξη της εθελούσιας συνεργασίας και χωρίς τη δημιουργία νέων δομών σε κοινοτικό επίπεδο, να

αναβαθμισθεί αισθητά η συνολική αποτελεσματικότητα του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου για τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων στην ΕΕ.

5.3. Στόχοι, αναμενόμενα αποτελέσματα και συναφείς δείκτες της πρότασης στο πλαίσιο της ΔΒΔ (διαχείρισης βάσει δραστηριοτήτων)

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι να ενισχυθεί το κοινοτικό πλαίσιο διερεύνησης και πρόληψης των αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων. Ο στόχος θα επιτευχθεί με την αντικατάσταση και την επικαιροποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας και με την υποστήριξη της εθελοντικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών στο θέμα αυτό.

Ο τελευταίος στόχος, ο οποίος έχει και τις κύριες δημοσιονομικές επιπτώσεις, συνεπάγεται κοινοτική στήριξη του δικτύου εθνικών φορέων των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων. Η στήριξη θα επιτευχθεί με ετήσια επιχορήγηση του Δικτύου που θα χρησιμοποιηθεί για την υλοποίηση ορισμένων δράσεων στις οποίες θα συμφωνήσει η Επιτροπή στο ετήσιο πρόγραμμα εργασιών της.

Οι δραστηριότητες του Δικτύου που πρόκειται να χρηματοδοτηθούν με βάση την παρούσα πρόταση αφορούν ιδίως τον συντονισμό των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων για εθνικούς πραγματογνώμονες και τη διαμόρφωση μηχανισμού από κοινού διάθεσης των πόρων διερεύνησης μεταξύ των κρατών μελών.

5.4. Μέθοδος υλοποίησης (ενδεικτική)

☐ ***Συγκεντρωτική διαχείριση***

☐ απευθείας από την Επιτροπή

☐ έμμεσα με ανάθεση σε:

☐ εκτελεστικούς οργανισμούς

☐ οργανισμούς που έχουν συσταθεί από τις Κοινότητες σύμφωνα με το άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού

☐ εθνικούς δημόσιους οργανισμούς/οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας

☒ ***Επιμερισμένη ή αποκεντρωμένη διαχείριση***

☒ με τα κράτη μέλη

☐ με τρίτες χώρες

☐ ***Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (να διευκρινιστεί)***

Παρατηρήσεις:

6. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

6.1. Σύστημα παρακολούθησης

Το «ευρωπαϊκό δίκτυο των αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων» θα υποβάλλει ετήσια έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εκτέλεση του συμφωνημένου προγράμματος εργασίας.

6.2. Αξιολόγηση

6.2.1. Εκ των προτέρων

Η εκ των προτέρων αξιολόγηση πραγματοποιείται στο πλαίσιο της έκθεσης εκτίμησης του αντίκτυπου.

6.2.2. Μέτρα που λήφθηκαν μετά από ενδιάμεση / εκ των υστέρων αξιολόγηση (διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες στο παρελθόν)

6.2.3. Όροι και συχνότητα των μελλοντικών αξιολογήσεων

Το «ευρωπαϊκό δίκτυο των αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων» θα υποβάλλει ετήσια έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εκτέλεση του συμφωνημένου προγράμματος εργασίας.

7. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Στις συμβάσεις χρηματοδότησης του ευρωπαϊκού δικτύου αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων θα αναφέρεται ρητά ότι το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο και η OLAF μπορούν να διενεργούν, εφόσον είναι αναγκαίο, επιτόπιους ελέγχους στους χρηματοδοτούμενους και στους υπαλλήλους που είναι υπεύθυνοι για τη χορήγηση των εν λόγω πιστώσεων.

8. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

8.1. Στόχοι της πρότασης από πλευράς δημοσιονομικού κόστους

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

(Ονομασίες στόχων, δράσεων και υλοποιήσεων)	Είδος υλοποίησης	Μέσο κόστος	Έτος V		Έτος v+1		Έτος v+2		Έτος v+3		Έτος v+4		Έτος +5 και επόμενα		ΣΥΝΟΛΟ	
			Αριθ. Υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. Υλοποιήσεων	Συν. κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συν. κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συν. κόστος	Αριθ. Υλοποιήσεων	Συν. κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συν. κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συν. κόστος
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 1 ²³ Στήριξη των εθνικών αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων των κρατών μελών																
Δράση 1: Συγχρηματοδότηση γραμματείας συντονισμού των δραστηριοτήτων των αρχών διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων																
Υλοποίηση 1	Συμβάση		1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ			1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6

²³ Όπως περιγράφεται στο Τμήμα 5.3

8.2. Διοικητικές δαπάνες

8.2.1. Αριθμός και είδος ανθρώπινων πόρων

Κατηγορίες θέσεων απασχόλησης		Προσωπικό που θα διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης από διαθέσιμους και/ή συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους (αριθμός θέσεων/ΠΠΑ)					
		Έτος ν	Έτος ν+1	Έτος ν+2	Έτος ν+3	Έτος ν+4	Έτος ν+5
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι ²⁴ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Προσωπικό χρηματοδοτούμενο ²⁵ από το άρθρο XX 01 02							
Λοιπό προσωπικό ²⁶ χρηματοδοτούμενο από το άρθρο XX 01 04/05							
ΣΥΝΟΛΟ							

8.2.2. Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση

8.2.3. Πηγές ανθρώπινων πόρων (κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης)

- ☐ Θέσεις που έχουν διατεθεί για τη διαχείριση του προγράμματος και πρέπει να αντικατασταθούν ή να παραταθούν
- ☐ Θέσεις που έχουν διατεθεί εκ των προτέρων στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ (Ετήσιας Στρατηγικής Πολιτικής/Προσχεδίου Προϋπολογισμού) για το έτος n
- ☐ Θέσεις που θα ζητηθούν στο πλαίσιο της επόμενης διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ
- ☐ Θέσεις προς αναδιάρθρωση με χρησιμοποίηση υφιστάμενων πόρων στη σχετική υπηρεσία (εσωτερική αναδιάρθρωση)
- ☐ Θέσεις που απαιτούνται για το έτος n αλλά δεν προβλέπονται στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ του σχετικού οικονομικού έτους

²⁴ Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς

²⁵ Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς

²⁶ Των οποίων το κόστος περιλαμβάνεται στο ποσό αναφοράς

8.2.4. Άλλες διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (XX 01 04/05 – Δαπάνες διοικητικής διαχείρισης)

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή προϋπολογισμού (αριθμός και ονομασία)	Έτος ν	Έτος ν+1	Έτος ν+2	Έτος ν+3	Έτος ν+4	Έτος ν+5 και επόμενα	ΣΥΝΟΛΟ
1 Τεχνική και διοικητική βοήθεια (περιλαμβανομένων των σχετικών δαπανών προσωπικού)							
Εκτελεστικοί οργανισμοί ²⁷							
Άλλη τεχνική ή διοικητική βοήθεια							
- εντός (<i>intra muros</i>)							
- εκτός (<i>extra muros</i>)							
Σύνολο τεχνικής και διοικητικής βοήθειας							

8.2.5. Δημοσιονομικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Κατηγορία ανθρώπινων πόρων	Έτος ν	Έτος ν+1	Έτος ν+2	Έτος ν+3	Έτος ν+4	Έτος ν+5 και επόμενα
Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι (XX 01 01)						
Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02 (επικουρικοί υπάλληλοι, END(=AEE), συμβασιούχοι υπάλληλοι, κλπ.) (να αναφερθεί η γραμμή του προϋπολογισμού)						

²⁷

Να γίνει παραπομπή στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που αφορά ειδικά τον (τους) εν λόγω εκτελεστικό (-ούς) οργανισμό (-ούς).

Συνολικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες (ΜΗ περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς)						
---	--	--	--	--	--	--

Υπολογισμός– *Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι*

Υπολογισμός– *Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02*

8.2.6. Άλλες διοικητικές δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος ν	Έτος ν+1	Έτος ν+2	Έτος ν+3	Έτος ν+4	Έτος ν+5 και επόμενα	ΣΥΝΟΛΟ
XX 01 02 11 01 – Αποστολές							
XX 01 02 11 02 – Συνεδριάσεις και διασκέψεις							
XX 01 02 11 03 – Επιτροπές ²⁸							
XX 01 02 11 04 – Μελέτες και παροχή συμβουλών							
XX 01 02 11 05 - Συστήματα πληροφοριών							
2 Σύνολο άλλων δαπανών διαχείρισης (XX 01 02 11)							
3 Άλλες δαπάνες διοικητικής φύσης (να προσδιοριστούν και να							

²⁸ Να διευκρινιστεί το είδος της επιτροπής και η ομάδα στην οποία ανήκει..

αναφερθεί η σχετική γραμμή του προϋπολογισμού)							
Σύνολο διοικητικών δαπανών εκτός των ανθρώπινων πόρων και των συναφών δαπανών (που ΔΕΝ περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς)							

Υπολογισμός – Άλλες διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς