

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 996/2010 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 20ής Οκτωβρίου 2010****σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήδη νομοθετική διαδικασία⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Θα πρέπει να εξασφαλισθεί υψηλό γενικό επίπεδο ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη και θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός ατυχημάτων και συμβάντων ώστε οι πολίτες να έχουν εμπιστοσύνη στις αεροπορικές μεταφορές.
- (2) Η ταχεία διεξαγωγή των διερευνήσεων ασφαλείας ατυχημάτων και συμβάντων της πολιτικής αεροπορίας αναμένεται ότι θα βελτιώσει την ασφάλεια πτήσεων και θα συμβάλλει στην πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων.
- (3) Η γνωστοποίηση, η ανάλυση και η διάδοση των πορισμάτων σχετικά με συμβάντα που αφορούν την ασφάλεια έχουν θεμελιώδη σημασία για τη βελτίωση της ασφαλείας στην εναέρια κυκλοφορία. Επομένως, η Επιτροπή θα πρέπει να

υποβάλει πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία⁽⁴⁾, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2011.

- (4) Ο μόνος στόχος των διερευνήσεων ασφαλείας θα πρέπει να είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον χωρίς την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

- (5) Είναι σκόπιμο να λαμβάνεται υπόψη η σύμβαση διεθνούς πολιτικής αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 («σύμβαση του Σικάγου»), η οποία προβλέπει εφαρμογή των μέτρων που είναι αναγκαία για να εξασφαλισθεί η ασφαλής λειτουργία των αεροσκαφών. Είναι σκόπιμο να λαμβάνεται ιδίως υπόψη το παράρτημα 13 της σύμβασης του Σικάγου και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του, στις οποίες καθορίζονται διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων και ορίζονται οι έννοιες του κράτους νηολόγησης, του κράτους του φορέα εκμετάλλευσης, του κράτους σχεδιασμού, του κράτους κατασκευής και του κράτους του συμβάντος.

- (6) Σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις πρακτικές που συνιστώνται στο παράρτημα 13 της σύμβασης του Σικάγου, η διερεύνηση ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων θα πρέπει να διεξάγεται με ευθύνη του κράτους στο οποίο συνέβη το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν ή του κράτους νηολόγησης, εφόσον δεν είναι δυνατό να διαπιστωθεί με βεβαιότητα αν ο τόπος του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος ευρίσκεται στην επικράτεια οιοδήποτε κράτους. Κάθε κράτος μπορεί να αναθέτει τη διεξαγωγή της διερεύνησης σε άλλο κράτος ή να ζητεί τη βοήθειά του. Οι διερευνήσεις ασφαλείας στην Ένωση θα πρέπει να διεξάγονται με παρόμοιο τρόπο.

- (7) Τα διδάγματα που αντλήθηκαν από την εφαρμογή της οδηγίας 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για τη θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας⁽⁵⁾ θα πρέπει να αξιοποιηθούν προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των συστημάτων διερεύνησης και πρόληψης ατυχημάτων και συμβάντων της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση.

⁽¹⁾ Γνώμη της 27ης Μαΐου 2010 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ ΕΕ C 132 της 21.5.2010, σ. 1.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 21ης Σεπτεμβρίου 2010 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 11ης Οκτωβρίου 2010.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 14.

- (8) Είναι σκόπιμο να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στο θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο που διέπει την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση οι οποίες επήλθαν μετά την έκδοση της οδηγίας 94/56/EK και, ιδίως, μετά την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας («EASA»). Η ενωσιακή διάσταση των συστάσεων ασφαλείας θα πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη, δεδομένου ότι η ασφάλεια των πτήσεων ρυθμίζεται όλο και περισσότερο σε ενωσιακό επίπεδο.
- (9) Ο ΕΑΣΑ 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. Συνεπώς, ο ΕΑΣΑ θα πρέπει, σύμφωνα με το παράρτημα 13 της σύμβασης του Σικάγου, να καλείται να συμμετέχει στη διερεύνηση ασφαλείας, προκειμένου να συμβάλλει, στα πλαίσια της αρμοδιότητάς του, στην αποτελεσματικότητά της και στην ασφάλεια του αεροναυπηγικού σχεδιασμού, χωρίς να θίγεται η ανεξαρτησία της διερεύνησης. Οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας θα πρέπει επίσης να καλούνται να συμμετέχουν στις διερευνήσεις ασφαλείας.
- (10) Δεδομένων των ευθυνών τους σε θέματα ασφαλείας, τα πρόσωπα που ορίζονται από τον ΕΑΣΑ και από τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες σημαντικές για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των απαιτήσεων ασφαλείας.
- (11) Για να διασφαλίζεται καλύτερα η πρόληψη των αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων, ο ΕΑΣΑ, σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, θα πρέπει επίσης να συμμετέχει στην ανταλλαγή και την ανάλυση πληροφοριών που πραγματοποιείται στο πλαίσιο των συστημάτων αναφοράς συμβάντων σύμφωνα με την οδηγία 2003/42/EK, αποφεύγοντας παράλληλα τις συγκρούσεις συμφερόντων. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να προστατεύονται επαρκώς ώστε να μην χρησιμοποιούνται ούτε να δημοσιοποιούνται χωρίς σχετική έγκριση.
- (12) Αναγνωρίζεται ότι η συμμετοχή του ΕΑΣΑ και των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών στην ανταλλαγή και ανάλυση των πληροφοριών που καλύπτει η οδηγία 2003/42/EK θα μπορούσε να αποβεί επωφέλης για τις διερευνήσεις ασφαλείας, μέσω της τηλεματικής πρόσβασης στις πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια, που περιλαμβάνονται στον κεντρικό αποθετήριο πληροφοριών σχετικά με συμβάντα στην πολιτική αεροπορία.
- (13) Το πεδίο των διερευνήσεων ασφαλείας θα πρέπει να εξαρτάται από τα διδάγματα που μπορούν να συνάγονται από τις διερευνήσεις αυτές για τη βελτίωση της ασφαλείας των πτήσεων, λαμβανομένης ειδικά υπόψη της αναγκαιότητας αποδοτικής χρήσης των πόρων διερεύνησης στην Ένωση.
- (14) Οι διερευνήσεις ατυχημάτων και συμβάντων θα πρέπει να διεξάγονται από ανεξάρτητη αρχή ασφαλείας, ή υπό τον έλεγχό της, ώστε να αποφεύγονται συγκρούσεις συμφερόντων και τυχόν εξωτερικές παρεμβάσεις στον καθορισμό των αιτίων των διερευνούμενων συμβάντων.
- (15) Οι αρχές διερεύνησης ασφαλείας έχουν τον κύριο λόγο στη διαδικασία διερεύνησης ασφαλείας. Το έργο τους είναι κεφαλαιώδους σημασίας για τον προσδιορισμό των αιτίων ενός ατυχήματος ή συμβάντος. Είναι, επομένως, ουσιαστικό να έχουν τη δυνατότητα διενέργειας ερευνών με πλήρη ανεξαρτησία, αλλά και να διαθέτουν τους οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους για τη διεξαγωγή αποδοτικών και αποτελεσματικών ερευνών.
- (16) Η ικανότητα των αρχών διερεύνησης ασφαλείας των κρατών μελών θα πρέπει να ενισχυθεί και απαιτείται η μεταξύ τους συνεργασία προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των διερευνήσεων και της πρόληψης ατυχημάτων και συμβάντων της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση.
- (17) Ο συντονιστικός ρόλος των αρχών διερεύνησης ασφαλείας θα πρέπει να αναγνωρισθεί και να ενισχυθεί σε ευρωπαϊκό πλαίσιο, προκειμένου να δημιουργηθεί προστιθέμενη αξία όσον αφορά την αεροπορική ασφάλεια, με βάση την ήδη υπάρχουσα συνεργασία μεταξύ των εν λόγω αρχών και τους πόρους διερεύνησης που είναι διαθέσιμοι στα κράτη μέλη, οι οποίοι θα πρέπει να αξιοποιούνται με τον αποδοτικότερο δυνατό τρόπο. Η εν λόγω αναγνώριση και ενίσχυση είναι δυνατόν να επιτευχθούν βέλτιστα από το Ευρωπαϊκό δίκτυο των Αρχών Διερεύνησης Ασφαλείας Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας («Δίκτυο»), με σαφώς καθορισμένο ρόλο και συγκεκριμένα καθήκοντα.
- (18) Το δίκτυο θα πρέπει να διεξάγει τις συντονιστικές του δραστηριότητες με διαφάνεια και ανεξαρτησία και να στηρίζεται ενεργά από την Ένωση.
- (19) Οι στόχοι του παρόντος κανονισμού είναι δυνατόν να επιτευχθούν καλύτερα μέσω της συνεργασίας με τρίτες χώρες, στις οποίες θα μπορούσε να επιτραπεί να συμμετέχουν στο έργο του Δικτύου, ως παρατηρητές.
- (20) Δεδομένου ότι είναι ουσιαστικής σημασίας να διασφαλισθούν σαφή δικαιώματα σε σχέση με τις διερευνήσεις ασφαλείας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν, σύμφωνα με τη νομοθεσία που ισχύει όσον αφορά τις εξουσίες των αρχών που είναι υπεύθυνες για τις δικαστικές διερευνήσεις και, κατά περίπτωση, σε στενή συνεργασία με τις αρχές αυτές, ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αρχές για τη διερεύνηση ασφαλείας έχουν τη δυνατότητα να εκτελούν τα καθήκοντά τους υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες προς όφελος της αεροπορικής ασφαλείας. Συνεπώς, στις αρχές διερεύνησης ασφαλείας θα πρέπει να χορηγείται άμεση και απεριόριστη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος και να τους διατίθενται όλα τα αναγκαία στοιχεία για την πλήρωση των απαιτήσεων της διερεύνησης ασφαλείας, χωρίς να διακυβεύονται οι στόχοι της δικαστικής έρευνας.

- (21) Η αποτελεσματική διερεύνηση ασφαλείας είναι δυνατή μόνον εφόσον διαφυλάσσονται δεόντως τα σημαντικά αποδεικτικά στοιχεία.
- (22) Το σύστημα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας βασίζεται στα δεδομένα και τα διδάγματα που συνάγονται από ατυχήματα και συμβάντα, τα οποία απαιτούν αυστηρή εφαρμογή των κανόνων εμπιστευτικότητας προκειμένου να εξασφαλισθούν στο μέλλον πολύτιμες πηγές πληροφοριών. Εν προκειμένω, οι ευαίσθητες πληροφορίες ασφαλείας θα πρέπει να προστατεύονται κατάλληλα.
- (23) Κάθε ατύχημα εγείρει σειρά από ζητήματα διαφορετικών δημόσιων συμφερόντων, όπως η πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και η ορθή απόδοση δικαιοσύνης. Τα εν λόγω συμφέροντα υπερβαίνουν τα μεμονωμένα συμφέροντα των εμπλεκόμενων πλευρών και το συγκεκριμένο περιστατικό. Η σωστή ισορροπία μεταξύ όλων των συμφερόντων είναι αναγκαία για τη διασφάλιση του γενικού δημόσιου συμφέροντος.
- (24) Το σύστημα πολιτικής αεροπορίας θα πρέπει να προωθεί εξίσου ένα μη κατασταλτικό περιβάλλον που να διευκολύνει την αυθόρμητη αναφορά συμβάντων και να συμβάλλει έτσι στην πρόωξη της αρχής του «πνεύματος δικαιοσύνης».
- (25) Οι πληροφορίες που παρέχονται από πρόσωπο στο πλαίσιο διερεύνησης ασφαλείας δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται εναντίον του προσώπου αυτού, τηρουμένων πλήρως των συνταγματικών αρχών και του εθνικού δικαίου.
- (26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περιορίζουν τις περιπτώσεις στις οποίες θα μπορούσε να ληφθεί απόφαση περί δημοσιοποίησης πληροφοριών που προέκυψαν κατά τη διάρκεια διερεύνησης ασφαλείας, ώστε να μην να επηρεάζεται η εύρυθμη λειτουργία του δικαιοδοτικού συστήματος.
- (27) Είναι σημαντικό για την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων να ανακοινώνονται, το ταχύτερο δυνατόν, οι σχετικές πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των εκθέσεων και των συστάσεων ασφαλείας που προκύπτουν από τις διερευνήσεις ασφαλείας.
- (28) Οι συστάσεις σχετικά με την ασφάλεια που προκύπτουν από διερεύνηση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, ή από άλλες πηγές, όπως μελέτες ασφαλείας, θα πρέπει πάντοτε να λαμβάνονται υπόψη από την αρμόδια αρχή και να τίθενται ενδεδειγμένως σε εφαρμογή, για να εξασφαλισθεί κατάλληλη πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία.
- (29) Η πρόοδος στην έρευνα, όσον αφορά τόσο τον εντοπισμό του αεροσκάφους σε πραγματικό χρόνο όσο και την πρόσβαση στις πληροφορίες που περιέχουν οι καταγραφές πτήσης χωρίς να είναι απαραίτητη η φυσική παρουσία τους, θα πρέπει να ενθαρρύνεται ώστε να βελτιωθούν τα μέσα που τίθενται στη διάθεση των πραγματογνωμόνων για τον προσδιορισμό των αιτιών του ατυχήματος και να αυξηθεί παράλληλα η ικανότητα πρόληψης επαναλαμβανόμενων συμβάντων. Παρόμοιες εξελίξεις θα αποτελέσουν σημαντικό βήμα στον τομέα της αεροπορικής ασφαλείας.
- (30) Η πείρα έχει αποδείξει ότι είναι δύσκολο μερικές φορές να αποκτώνται γρήγορα αξιόπιστες ονομαστικές καταστάσεις των επιβατών αεροσκάφους, αλλά έχει αποδείξει επίσης ότι είναι σημαντικό να καθορίζεται η προθεσμία εντός της οποίας μπορεί να ζητείται από την αεροπορική εταιρεία να προσκομίσει τέτοια κατάσταση. Επίσης, τα δεδομένα που περιέχονται στις καταστάσεις αυτές θα πρέπει να προστατεύονται από τη χωρίς σχετική έγκριση χρήση ή δημοσιοποίησή τους. Παρομοίως, είναι αναγκαίο να υπάρχουν στοιχεία σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα επί αεροσκάφους στο οποίο συμβαίνει ατύχημα, προκειμένου να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι για τους πραγματογνώμονες στον τόπο του ατυχήματος.
- (31) Σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος, δεν είναι εύκολο να εντοπισθεί ταχώς το κατάλληλο πρόσωπο που θα πρέπει να ενημερωθεί για την παρουσία επιβάτη σε αεροσκάφος. Η δυνατότητα του ορισμού προσώπου επαφής θα πρέπει επομένως να παρέχεται στους επιβάτες.
- (32) Θα πρέπει να καθορισθεί κατάλληλα η βοήθεια προς τα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τις οικογένειές τους.
- (33) Ο τρόπος χειρισμού ατυχήματος και των συνεπειών του από τα κράτη μέλη και τις αεροπορικές εταιρείες είναι κρίσιμης σημασίας. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν σχέδιο έκτακτης ανάγκης στο οποίο να προβλέπονται, ιδίως, υπηρεσίες για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στον τομέα της αεροπορίας και βοήθεια προς τα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους. Οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει επίσης να διαθέτουν σχέδιο βοήθειας προς τα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους. Θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην υποστήριξη των θυμάτων, των οικογενειών και των οργανώσεών τους, καθώς και στην επικοινωνία με αυτούς.
- (34) Στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, οι κανόνες σχετικά με την πρόσβαση στα δεδομένα, την επεξεργασία των δεδομένων και την προστασία των προσώπων σύμφωνα με τις σχετικές νομικές πράξεις της Ένωσης θα πρέπει να τηρούνται πλήρως.
- (35) Οι κυρώσεις θα πρέπει, ιδίως, να περιλαμβάνουν την επιβολή ποινών σε οιοδήποτε πρόσωπο κοινοποιεί, κατά παράβαση του παρόντος κανονισμού, πληροφορίες προστατευόμενες με τον παρόντα κανονισμό, παρεμποδίζει τις ενέργειες αρχής διερεύνησης ασφαλείας, παρακλύοντας τους πραγματογνώμονες στην εκτέλεση των καθηκόντων τους ή αρνούμενο να παράσχει χρήσιμες καταχωρίσεις, σημαντικές πληροφορίες και έγγραφα, αποκρύπτοντας, αλλοιώνοντας ή καταστρέφοντάς τα, ή, μολονότι γνωρίζει ότι έχει σημειωθεί ατύχημα ή σοβαρό συμβάν, δεν ενημερώνει σχετικά τις αρμόδιες αρχές.

(36) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι η θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της διερεύνησης ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και, συνεπώς, δύναται, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, που εκτείνονται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

(37) Επομένως, η οδηγία 94/56/EK θα πρέπει να καταργηθεί.

(38) Η υπουργική δήλωση για τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, η οποία συμφωνήθηκε στην Κόρδοβα στις 18 Σεπτεμβρίου 2006, κατά την πρώτη υπουργική συνάντηση του φόρουμ διαλόγου για το Γιβραλτάρ, θα αντικαταστήσει την κοινή δήλωση σχετικά με τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, που έγινε στο Λονδίνο στις 2 Δεκεμβρίου 1987, και η πλήρης συμμόρφωση προς αυτήν θα θεωρείται ότι συνιστά συμμόρφωση προς τη δήλωση του 1987,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί να βελτιώσει την ασφάλεια των πτήσεων με την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου αποτελεσματικότητας, επιμέλειας και ποιότητας των διερευνήσεων ασφαλείας στην ευρωπαϊκή πολιτική αεροπορία, με μόνο στόχο την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον, χωρίς απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης, μεταξύ άλλων με την ίδρυση Ευρωπαϊκού Δικτύου Αρχών Διερεύνησης Ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας. Προβλέπει επίσης κανόνες σχετικά με την έγκαιρη διαθεσιμότητα των πληροφοριών που αφορούν όλα τα πρόσωπα και τα επικίνδυνα εμπορεύματα επί αεροσκάφους εμπλεκόμενου σε ατύχημα. Αποσκοπεί επίσης στη βελτίωση της συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τις οικογένειές τους.

2. Εξυπακούεται ότι ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας όσον αφορά τη διαφορά περί κυριαρχίας επί του εδάφους στο οποίο ευρίσκεται ο αερολιμένας.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

1) «ατύχημα», γεγονός συνδεδεμένο με τη λειτουργία αεροσκάφους το οποίο, στην περίπτωση επανδρωμένου αεροσκάφους, επέρχεται στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που ένα πρό-

σωπο 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 αέρια των στροβιλοκινητήρων,

εκτός αν πρόκειται για τραυματισμούς οφειλομένους 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 (συμπεριλαμβανομένου του περιβλήματος ή των εξαρτημάτων του), στους έλικες, τα ακροπτερύγια, τις κεραιές, τους ανιχνευτήρες, τα ελαστικά, το σύστημα πέδησης, τους τροχούς, τα αεροδυναμικά περιβλήματα, τα τοιχώματα, τις θυρίδες σκέλους προσγείωσης, τους υαλοπίνακες, το περιβλήμα του αεροσκάφους (όπως μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις) ή σε ελάσσονες ζημιές στα πτερύγια του κύριου στροφέιου, στα πτερύγια του ουραίου στροφέιου, στο σύστημα προσγείωσης, καθώς επίσης σε ζημιές λόγω χαλαζόπτωσης ή πρόσκρουσης πτητών (συμπεριλαμβανομένων των σπών 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 ασφαλείας διεξαγόμενη από άλλο κράτος μέλος. Ο διοριζόμενος από κράτος μέλος διαπιστευμένος αντιπρόσωπος πρέπει να προέρχεται από αρχή διερεύνησης ασφαλείας·

3) «σύμβουλος», πρόσωπο διορισμένο από κράτος μέλος, με βάση τα προσόντα του, με σκοπό να επικουρήσει τον διαπιστευμένο αντιπρόσωπο σε διερεύνηση ασφαλείας·

- 4) «αίτια», ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα, συνθήκες, ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν· η διαπίστωση των αιτιών δεν συνεπάγεται τον καταλογισμό σφάλματος ή τον καθορισμό διοικητικής, αστικής ή ποινικής ευθύνης·
- 5) «θανάσιμος τραυματισμός», τραυματισμός προσώπου εμπλεκόμενου σε ατύχημα, εξαιτίας του οποίου επέρχεται θάνατος εντός 30 ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος·
- 6) «συσκευή καταγραφής στοιχείων πτήσης», οποιουδήποτε τύπου σύστημα καταγραφής τοποθετημένο σε αεροσκάφος για να διευκολυνθεί η διερεύνηση ασφαλείας ατυχήματος/συμβάντος·
- 7) «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·
- 8) «διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές», τα διεθνή πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές για τη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος και συμβάντος, τα οποία θεσπίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 37 της σύμβασης του Σικάγου·
- 9) «επιφορτισμένος διερευνητής», πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με βάση τα προσόντα του, η ευθύνη οργάνωσης, διεξαγωγής και ελέγχου διερεύνησης ασφαλείας·
- 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 εμπλεκόμενου σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν αεροσκάφους· κάθε πρόσωπο εμπλεκόμενο στη συντήρηση, σχεδιασμό, κατασκευή του εν λόγω αεροσκάφους ή στην κατάρτιση του προσωπικού του· κάθε πρόσωπο εμπλεκόμενο στην παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, πληροφοριών πτήσης ή αερολιμενικής εξυπηρέτησης, που έχει παράσχει υπηρεσίες για το αεροσκάφος· το προσωπικό της εθνικής υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας· ή το προσωπικό του EASA·
- 12) «προκαταρκτική αναφορά», ανακοίνωση που χρησιμοποιείται για την άμεση διαβίβαση των στοιχείων που συγκεντρώνονται κατά τα πρώτα στάδια της διερεύνησης·
- 13) «συγγενείς», το στενό οικογενειακό περιβάλλον ή/και οι πλησιέστεροι συγγενείς ή/και τα άτομα του αμέσου περιβάλλοντος του θύματος ατυχήματος, όπως ορίζονται με βάση το εθνικό δίκαιο του κράτους του θύματος·
- 14) «διερεύνηση ασφαλείας», δραστηριότητα που διεξάγεται από αρχή διερεύνησης με σκοπό την πρόληψη ατυχήματος και συμβάντος και περιλαμβάνει τη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, καθώς και τη διαπίστωση των αιτιών ή/και των σχετικών παραγόντων και, εφόσον απαιτείται, τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας·
- 15) «σύσταση ασφαλείας», πρόταση αρχής διερεύνησης ασφαλείας, βασιζόμενη σε πληροφορίες που προέκυψαν από διερεύνηση ασφαλείας ή άλλες πηγές, όπως μελέτες ασφαλείας, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν με σκοπό την πρόληψη ατυχήματος και συμβάντος·
- 16) «σοβαρό συμβάν», συμβάν συνδεδεμένο με τη λειτουργία αεροσκάφους και συντελούμενο υπό συνθήκες από τις οποίες διαφαίνεται ότι υπήρξε μεγάλη πιθανότητα να σημειωθεί ατύχημα, επέρχεται δε, στην περίπτωση επανδρωμένου αεροσκάφους, κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που οιοδήποτε πρόσωπο επιβιβάζεται στο αεροσκάφος για να αναχωρήσει με την πτήση και της στιγμής που όλοι οι επιβαίνοντες στο αεροσκάφος έχουν αποβιβασθεί, ή, στην περίπτωση μη επανδρωμένου αεροσκάφους, κατά το χρονικό διάστημα από τη στιγμή 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. Κατάλογος παραδειγμάτων σοβαρών συμβάντων παρατίθεται στο παράρτημα·
- 17) «σοβαρός τραυματισμός», τραυματισμός που υφίσταται πρόσωπο σε περίπτωση ατυχήματος, ο οποίος 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 ο τραυματισμός·
 - 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 νεύρων, μυών ή τενόντων·
 - δ) βλάβη σε οιοδήποτε 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 επιβλαβή ακτινοβολία.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις διερευνήσεις ασφαλείας για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα:

- α) τα οποία συνέβησαν στα εδάφη των κρατών μελών στα οποία εφαρμόζονται οι Συνθήκες, σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις των κρατών μελών·
- β) στα οποία εμπλέκεται αεροσκάφος νηολογημένο σε κράτος μέλος ή υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης σε κράτος μέλος, τα οποία συνέβησαν εκτός των εδαφών των κρατών μελών στα οποία εφαρμόζονται οι Συνθήκες, εφόσον οι διερευνήσεις αυτές δεν διεξάγονται από άλλο κράτος·
- γ) στις οποίες κράτος μέλος δικαιούται, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, 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 τη διερεύνηση·
- δ) στις οποίες το κράτος μέλος που διεξάγει τη διερεύνηση επιτρέπει σε κράτος μέλος που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω θανάτου ή σοβαρών τραυματισμών πολιτών του, να ορίσει εμπειρογνώμονα.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης για όλα τα θέματα σχετικά με την έγκαιρη διαθεσιμότητα των πληροφοριών που αφορούν όλα τα πρόσωπα και τα επικίνδυνα εμπορεύματα επί αεροσκάφους εμπλεκόμενου σε ατύχημα καθώς και την παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τις οικογένειές τους.

3. Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για διερευνήσεις ασφαλείας που αφορούν ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα στα οποία εμπλέκεται αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές ή ανάλογες υπηρεσίες, εκτός αν τούτο καθοριστεί από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 και την εθνική νομοθεσία.

Άρθρο 4

Αρχή διερεύνησης ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας

1. Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι οι διερευνήσεις ασφαλείας διεξάγονται ή εποπτεύονται, χωρίς εξωτερικές παρεμβάσεις, από μόνιμη εθνική αρχή διερεύνησης ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας («αρχή διερεύνησης ασφαλείας») ικανή να διεξάγει αυτόνομα

πλήρη διερεύνηση ασφαλείας, είτε από μόνη της είτε στο πλαίσιο συμφωνιών με άλλες αρχές διερεύνησης ασφαλείας.

2. Η αρχή διερεύνησης ασφαλείας είναι λειτουργικά ανεξάρτητη, ιδίως από τις αεροπορικές αρχές που είναι υπεύθυνες για την αξιοπλοία, την πιστοποίηση, την εκτέλεση πτήσεων, τη συντήρηση, την αδειοδότηση, τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας ή την εκμετάλλευση αεροδρομίων και γενικά από κάθε τρίτο ή οντότητα, τα συμφέροντα ή οι αποστολές των οποίων θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στην αρχή διερεύνησης ασφαλείας ή να επηρεάσουν την αντικειμενικότητά της.

3. Η αρχή διερεύνησης ασφαλείας, κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης ασφαλείας, δεν ζητεί ούτε λαμβάνει οδηγίες από κανέναν και έχει απεριόριστη εξουσία όσον αφορά τη διεξαγωγή των διερευνήσεων ασφαλείας.

4. Οι δραστηριότητες που ανατίθενται στην αρχή διερεύνησης ασφαλείας δύνανται να επεκτείνονται στη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια πτήσεων, ιδίως για σκοπούς πρόληψης ατυχημάτων, εφόσον οι δραστηριότητες αυτές δεν θίγουν την ανεξαρτησία της και δεν συνεπάγονται ευθύνη σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή τυποποίησης.

5. Προκειμένου να ενημερώνεται το κοινό για το γενικό επίπεδο ασφαλείας της αεροπορίας, δημοσιεύεται ετησίως, σε εθνικό επίπεδο, επιθεώρηση ασφαλείας. Στην εν λόγω ανάλυση, δεν αποκαλύπτονται οι πηγές εμπιστευτικών πληροφοριών.

6. Το αντίστοιχο κράτος μέλος παρέχει στην αρχή διερεύνησης ασφαλείας τα μέσα που είναι απαραίτητα για να ανταποκριθεί στις ευθύνες της με ανεξαρτησία και η αρχή διερεύνησης ασφαλείας έχει τη δυνατότητα να ζητεί επαρκείς πόρους προς τον σκοπό αυτό. Συγκεκριμένα:

- α) ο επικεφαλής της αρχής διερεύνησης ασφαλείας ή/και, στην περίπτωση συνδυασμένης αρχής, ο επικεφαλής του οικείου κλάδου αεροπορίας, πρέπει να διαθέτει την πείρα και την ικανότητα όσον αφορά την ασφάλεια πολιτικής αεροπορίας ώστε να φέρει εις πέρας τα καθήκοντά του σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και το εθνικό δίκαιο·
- β) οι διερευνητές τελούν υπό καθεστώς που τους παρέχει τις αναγκαίες εγγυήσεις ανεξαρτησίας·
- γ) η αρχή διερεύνησης ασφαλείας περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν διαθέσιμο πραγματογνώμονα, ικανό να επιτελεί την αποστολή του επιφορτισμένου διερευνητή, σε περίπτωση μείζονος αεροπορικού ατυχήματος·
- δ) διατίθεται στην αρχή διερεύνησης ασφαλείας προϋπολογισμός ο οποίος της καθιστά δυνατή την επιτέλεση των καθηκόντων της·

ε) η αρχή διερεύνησης ασφαλείας διαθέτει, άμεσα ή μέσω της συνεργασίας στην οποία αναφέρεται το άρθρο 6 ή μέσω ρυθμίσεων με άλλες εθνικές αρχές ή φορείς, εξειδικευμένο προσωπικό και επαρκείς διευκολύνσεις, μεταξύ των οποίων γραφεία και υπόστεγα για την αποθήκευση και την εξέταση του αεροσκάφους, του περιεχομένου του και των συντριμμάτων του.

Άρθρο 5

Υποχρέωση διερεύνησης

1. Κάθε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν με αεροσκάφος, εκτός των καθοριζόμενων με το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας⁽¹⁾, υπόκειται σε διερεύνηση ασφαλείας στο κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν.

2. Εάν αεροσκάφος, εκτός εκείνων που καθορίζονται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, νηολογημένο σε κράτος μέλος, εμπλακεί σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν η θέση του οποίου δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί με βεβαιότητα αν βρίσκεται στην επικράτεια κράτους, διεξάγεται διερεύνηση ασφαλείας από την αρχή διερεύνησης ασφαλείας του κράτους μέλους νηολόγησης.

3. Το εύρος των διερευνήσεων ασφαλείας κατά τις παραγράφους 1, 2 και 4 και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται κατά τη διεξαγωγή των εν λόγω διερευνήσεων ασφαλείας καθορίζονται από την αρχή διερεύνησης ασφαλείας, λαμβανομένων υπόψη των διδαγμάτων που αναμένεται να αντληθούν από τις συγκεκριμένες διερευνήσεις για τη βελτίωση της ασφαλείας της αεροπορίας, μεταξύ άλλων όσον αφορά αεροσκάφη με μέγιστη μάζα κατά την απογείωση ίση προς ή μικρότερη από 2 250 κιλά.

4. Οι αρχές διερεύνησης ασφαλείας μπορούν να αποφασίζουν τη διερεύνηση συμβάντων πέραν των διαλαμβανόμενων στις παραγράφους 1 και 2, και των ατυχημάτων ή σοβαρών συμβάντων σε άλλους τύπους αεροσκαφών, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία των κρατών μελών, οσάκις αναμένουν να αντλήσουν διδάγματα ασφαλείας από τα εν λόγω συμβάντα.

5. Οι διερευνήσεις ασφαλείας κατά τις παραγράφους 1, 2 και 4 δεν αποσκοπούν επ' ουδενί στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Οι εν λόγω διερευνήσεις είναι ανεξάρτητες, ξεχωριστές και τελούν υπό την επιφύλαξη τυχόν δικαστικής ή διοικητικής διαδικασίας για την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 6

Συνεργασία μεταξύ των αρχών διερεύνησης ασφαλείας

1. Η αρχή διερεύνησης ασφαλείας κράτους μέλους μπορεί να ζητεί τη συνδρομή αρχών διερεύνησης ασφαλείας άλλων κρατών

μελών. Οσάκις αρχή διερεύνησης ασφαλείας συμφωνεί να παράσχει συνδρομή, κατόπιν αιτήματος, η εν λόγω συνδρομή παρέχεται, κατά το δυνατόν, δωρεάν.

2. Αρχή διερεύνησης ασφαλείας μπορεί να αναθέτει τη διεξαγωγή διερεύνησης ασφαλείας ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος σε άλλη αρχή διερεύνησης ασφαλείας με αμοιβαία συμφωνία και διευκολύνει τη διαδικασία διερεύνησης ασφαλείας από την άλλη αρχή.

Άρθρο 7

Ευρωπαϊκό δίκτυο Αρχών Διερεύνησης Ασφαλείας Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οικείες αρχές διερεύνησης ασφαλείας καθιερώνουν μεταξύ τους Ευρωπαϊκό δίκτυο Αρχών Διερεύνησης Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας («Δίκτυο»), απαρτιζόμενο από τους επικεφαλής των αρχών διερεύνησης ασφαλείας σε κάθε κράτος μέλος ή/και, στην περίπτωση συνδυασμένης αρχής, τον επικεφαλής του οικείου κλάδου αεροπορίας, ή τους αντιπροσώπους τους, συμπεριλαμβανομένου ενός προέδρου που επιλέγεται μεταξύ αυτών για χρονικό διάστημα τριών ετών.

Ο πρόεδρος καταρτίζει, σε στενή συνεργασία με τα μέλη του Δικτύου, το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών του Δικτύου, το οποίο πρέπει να συνάδει προς τους στόχους και να ανταποκρίνεται στις ευθύνες που καθορίζονται με τις παραγράφους 2 και 3 αντίστοιχα. Η Επιτροπή διαβιβάζει το πρόγραμμα εργασιών στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Ο πρόεδρος καταρτίζει επίσης την ημερήσια διάταξη των συνεδριάσεων του Δικτύου.

2. Το δίκτυο επιδιώκει να βελτιώσει περαιτέρω την ποιότητα των ερευνών που διενεργούνται από τις αρχές διερεύνησης ασφαλείας και να ενισχύσει την ανεξαρτησία τους. Ιδιαίτερα, ενθαρρύνει την τήρηση υψηλών προτύπων στις μεθόδους διερεύνησης και την εκπαίδευση των διερευνητών.

3. Για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στην παράγραφο 2, το δίκτυο είναι ιδίως υπεύθυνο για τα ακόλουθα:

α) προετοιμάζει συστάσεις για τα θεσμικά όργανα της Ένωσης και τα συμβουλεύει για όλες τις πτυχές της ανάπτυξης και της εφαρμογής των ενωσιακών πολιτικών και κανόνων σχετικά με τις διερευνήσεις ασφαλείας και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων·

β) προωθεί τη διάδοση πληροφοριών που είναι χρήσιμες για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφαλείας, και προάγει ενεργά τη διαρθρωμένη συνεργασία μεταξύ των αρχών διερεύνησης ασφαλείας, της Επιτροπής, του EASA και των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας·

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

- γ) συντονίζει και διοργανώνει, εφόσον τούτο ενδείκνυται, «αξιολογήσεις από ομοτίμους» και σχετικές δραστηριότητες εκπαίδευσης, καθώς επίσης και προγράμματα ανάπτυξης για τους διερευνητές·
- δ) προωθεί τις βέλτιστες πρακτικές διερεύνησης ασφαλείας με στόχο την ανάπτυξη κοινής ενωσιακής μεθοδολογίας για διερεύνηση ασφαλείας, και καταρτίζει κατάλογο τέτοιων πρακτικών·
- ε) ενισχύει την ερευνητική ικανότητα των αρχών διερεύνησης ασφαλείας, μεταξύ άλλων με την ανάπτυξη και τη διαχείριση πλαισίου για την κοινή χρήση των πόρων·
- στ) παρέχει, κατόπιν αιτήματος των αρχών διερεύνησης ασφαλείας, για τους σκοπούς εφαρμογής του άρθρου 6, κατάλληλη βοήθεια, συμπεριλαμβανομένου, μεταξύ άλλων, καταλόγου των διερευνητών, του εξοπλισμού και των ικανοτήτων που διαθέτουν άλλα κράτη μέλη και που μπορεί να χρησιμοποιήσει η αρχή που διεξάγει τη διερεύνηση·
- ζ) έχει πρόσβαση στις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων στην οποία αναφέρεται το άρθρο 18, και αναλύει τις σχετικές συστάσεις ασφαλείας με στόχο τον προσδιορισμό των συστάσεων ασφαλείας που είναι σημαντικές σε ενωσιακό επίπεδο.
4. Η Επιτροπή ενημερώνει τακτικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τις εργασίες του Δικτύου. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενημερώνεται επίσης οσάκις το Συμβούλιο ή η Επιτροπή υποβάλλουν αιτήσεις στο δίκτυο.
5. Τα μέλη του Δικτύου δεν επιδιώκουν ούτε δέχονται εντολές από οποιοδήποτε όργανο, η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει την ανεξαρτησία των διερευνήσεων ασφαλείας.
6. Ο EASA καλείται, εφόσον τούτο χρειάζεται, να συμμετέχει ως παρατηρητής στις συνεδριάσεις του Δικτύου. Το δίκτυο μπορεί επίσης να καλεί στις συνεδριάσεις του παρατηρητές από τις αρχές διερεύνησης ασφαλείας τρίτων χωρών, καθώς και άλλους αρμόδιους εμπειρογνώμονες.
7. Η Επιτροπή συμμετέχει ενεργά στο έργο του Δικτύου και λαμβάνει την αναγκαία στήριξη από το δίκτυο για τις πτυχές σχετικές με την ανάπτυξη της ενωσιακής πολιτικής και των κανονισμών διερεύνησης και πρόληψης ατυχημάτων της πολιτικής αεροπορίας. Η Επιτροπή παρέχει στο δίκτυο την αναγκαία στήριξη, συμπεριλαμβανομένης της συνδρομής, μεταξύ άλλων, για την προετοιμασία και τη διοργάνωση των συνεδριάσεών της, καθώς και για τη δημοσίευση ετήσιας έκδοσης που καλύπτει τις δραστηριότητες του Δικτύου. Η Επιτροπή διαβιβάζει την ετήσια έκδοση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Άρθρο 8

Συμμετοχή του EASA και των εθνικών υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας στις διερευνήσεις ασφαλείας

1. Οι αρχές διερεύνησης ασφαλείας καλούν, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται η απαίτηση περί μη σύγκρουσης συμφερόντων, τον EASA και τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας των ενδιαφερομένων κρατών μελών, στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, να διορίσουν αντιπρόσωπο για να συμμετέχει:
- α) ως σύμβουλος του επιφορτισθέντος διερευνητή, σε κάθε διερεύνηση ασφαλείας βάσει του άρθρου 5 παράγραφοι 1 και 2, που διεξάγεται στο έδαφος κράτους μέλους ή στον τόπο στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 5 παράγραφος 2, υπό τον έλεγχο και τη διακριτική ευχέρεια του επιφορτισθέντος διερευνητή·
- β) ως σύμβουλος διορισμένος στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού για να συνδράμει τον ή τους διαπιστευμένους αντιπροσώπους των κρατών μελών σε κάθε διερεύνηση ασφαλείας διεξαγόμενη σε τρίτη χώρα στην οποία η αρχή διερεύνησης ασφαλείας έχει κληθεί να ορίσει διαπιστευμένο αντιπρόσωπο σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές για τη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος και συμβάντος, υπό την εποπτεία του διαπιστευμένου αντιπροσώπου.
2. Οι συμμετέχοντες στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 1 δικαιούνται συγκεκριμένα:
- α) να επισκέπτονται τον τόπο του ατυχήματος και να εξετάζουν τα συντρίμματα·
- β) να υποδεικνύουν πεδία εξέτασης των μαρτύρων και να λαμβάνουν τις μαρτυρίες τους·
- γ) να λαμβάνουν αντίγραφα όλων των σχετικών εγγράφων και τα κατάλληλα πραγματολογικά στοιχεία·
- δ) να συμμετέχουν στην αποδελτίωση των μέσων καταγραφής, εξαιρουμένων των αποτυπωτών ομιλίας ή εικόνων θαλάμου διακυβέρνησης·
- ε) να συμμετέχουν 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 αιτιών ή τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας,
3. Ο EASA και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας υποστηρίζουν τη διερεύνηση στην οποία συμμετέχουν παρέχοντας τις αιτούμενες πληροφορίες, συμβούλους και εξοπλισμό στην επιφορτισμένη με τη διερεύνηση ασφαλείας αρχή.

Άρθρο 9

Υποχρέωση κοινοποίησης ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων

1. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο που γνωρίζει ότι σημειώθηκε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν απευθύνει αμελλητί κοινοποίηση στην αρμόδια αρχή διερεύνησης ασφαλείας του κράτους στο έδαφος του οποίου σημειώθηκε το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν.

2. Η αρχή διερεύνησης ασφαλείας απευθύνει αμελλητί κοινοποίηση στην Επιτροπή, στον EASA, στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και τρίτες χώρες, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, όλα τα ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα τα οποία της έχουν κοινοποιήσει.

Άρθρο 10

Συμμετοχή των κρατών μελών σε διερευνήσεις ασφαλείας

1. Άμα την παραλαβή της κοινοποίησης ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος από άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα τα κράτη μέλη που είναι το κράτος νηολόγησης, το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης, το κράτος σχεδιασμού και το κράτος κατασκευής ενημερώνουν, το συντομότερο δυνατόν, το κράτος μέλος ή την τρίτη χώρα, στο έδαφος των οποίων συνέβη το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, εάν προτίθενται να διορίσουν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές. Εφόσον διορισθεί διαπιστευμένος αντιπρόσωπος, παρέχονται επίσης το ονοματεπώνυμο και τα στοιχεία επικοινωνίας του, καθώς και η προβλεπόμενη ημερομηνία άφιξης εάν ο διαπιστευμένος αντιπρόσωπος προτίθεται να ταξιδέψει στη χώρα που διαβίβασε την κοινοποίηση.

2. Οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι του κράτους σχεδιασμού ορίζονται από την αρχή διερεύνησης ασφαλείας του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου ευρίσκεται ο κύριος τόπος δραστηριοτήτων του κατόχου του πιστοποιητικού του τύπου σχεδιασμού του αεροσκάφους ή του προωθητικού συστήματός του.

Άρθρο 11

Καθεστώς των διερευνητών ασφαλείας

1. Ο επιφορτισμένος διερευνητής, μόλις ορισθεί από αρχή διερεύνησης ασφαλείας και ανεξάρτητα κάθε δικαστικής έρευνας, έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την εκπλήρωση των απαιτήσεων της διερεύνησης ασφαλείας.

2. Παρά τις τυχόν υποχρεώσεις εμπιστευτικότητας βάσει των νομικών πράξεων της Ένωσης ή του εθνικού δικαίου, ο επιφορτισμένος διερευνητής δικαιούται ιδίως:

α) να έχει άμεση, απεριόριστη και απρόσκοπτη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος καθώς και στο αεροσκάφος, το περιεχόμενο του ή τα συντρίμματά του·

β) να εξασφαλίζει άμεση καταγραφή των τεκμηρίων και ελεγχόμενη λήψη θραυσμάτων ή συστατικών μερών με σκοπό την εξέταση ή την ανάλυση·

γ) να έχει άμεση πρόσβαση στις συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης, στο περιεχόμενό τους και σε άλλα σχετικά καταγραφικά συστήματα, καθώς και να έχει τον έλεγχό τους·

δ) να ζητεί, και να συμβάλλει, στη διεξαγωγή πλήρους νεκροψίας των σωμάτων των θανάσιμα τραυματισμένων προσώπων και να έχει άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα των εξετάσεων αυτών ή των δοκιμών που διενεργούνται στα ληφθέντα δείγματα·

ε) να ζητεί την ιατρική εξέταση των προσώπων που εμπλέκονταν στη λειτουργία του αεροσκάφους ή τη διεξαγωγή δοκιμών επί δειγμάτων από τα πρόσωπα αυτά και να έχει άμεση πρόσβαση στα αποτελέσματα των εν λόγω εξετάσεων ή δοκιμών·

στ) να καλεί και να εξετάζει μάρτυρες και να ζητεί να παρέχουν ή να προσκομίζουν πληροφορίες ή αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τη διερεύνηση ασφαλείας·

ζ) να έχει ελεύθερη πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία ή αρχεία που διαθέτει ο ιδιοκτήτης, ο κάτοχος του πιστοποιητικού του τύπου σχεδιασμού, η οργάνωση που είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση, η οργάνωση κατάρτισης, ο φορέας εκμετάλλευσης ή ο κατασκευαστής του αεροσκάφους, οι υπεύθυνες αρχές πολιτικής αεροπορίας, ο EASA και οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή οι αερολιμενικές αρχές.

3. Ο επιφορτισμένος διερευνητής επεκτείνει στους εμπειρογνώμονες και στους συμβούλους του, καθώς και στους διαπιστευμένους αντιπροσώπους, στους εμπειρογνώμονες και στους συμβούλους τους, τα δικαιώματα κατά την παράγραφο 2, στον βαθμό που απαιτείται ώστε να μπορούν να συμμετέχουν αποτελεσματικά στη διερεύνηση ασφαλείας. Τα δικαιώματα αυτά ισχύουν με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των πραγματογνωμόνων και εμπειρογνωμόνων που ορίζει η επιφορτισμένη με δικαστική έρευνα αρχή.

4. Κάθε πρόσωπο που συμμετέχει σε διερεύνηση ασφαλείας εκτελεί τα καθήκοντά του με ανεξαρτησία και δεν ζητεί ούτε δέχεται οδηγίες από κανένα πλην του επιφορτισμένου διερευνητή ή του διαπιστευμένου αντιπροσώπου.

Άρθρο 12

Συντονισμός των διερευνήσεων

1. Οσάκις κινείται επίσης δικαστική έρευνα, ενημερώνεται σχετικά ο επιφορτισμένος διερευνητής. Σε αυτή την περίπτωση, ο επιφορτισμένος διερευνητής εξασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα και τη φύλαξη των συσκευών καταγραφής δεδομένων πτήσης και κάθε υλικού αποδεικτικού στοιχείου. Η δικαστική αρχή μπορεί να ορίσει υπεύθυνο ένα από τα στελέχη της προκειμένου να συνοδεύσει τις συσκευές καταγραφής δεδομένων πτήσης ή τα υλικά αποδεικτικά στοιχεία μέχρι τον τόπο ανάγνωσης ή επεξεργασίας τους. Εφόσον η εξέταση ή η ανάλυση τέτοιων υλικών αποδεικτικών στοιχείων μπορεί να μεταβάλει, να αλλοιώσει ή να τα καταστρέψει, απαιτείται προηγουμένως η συμφωνία των δικαστικών αρχών, υπό την επιφύλαξη του εθνικού δικαίου. Η μη επίτευξη συμφωνίας σύμφωνα με τις προηγούμενες ρυθμίσεις κατά την παράγραφο 3 εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και το αργότερο σε δύο εβδομάδες από το αίτημα, δεν παρεμποδίζει τον επιφορτισμένο διερευνητή να προβεί στην εξέταση ή την ανάλυση. Αν η δικαιοδοτική αρχή έχει δικαίωμα παρακράτησης αποδεικτικών στοιχείων, ο επιφορτισμένος διερευνητής έχει άμεση και απεριόριστη πρόσβαση στα στοιχεία αυτά και να μπορεί να τα χρησιμοποιήσει.

2. Εφόσον, κατά τη διάρκεια διερεύνησης ασφαλείας, γίνει γνωστό ή δημιουργηθεί υποψία ότι το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν σχετίζεται με παράνομη ενέργεια, κατά τα προβλεπόμενα στο εθνικό δίκαιο για τις διερευνήσεις ατυχημάτων, ο επιφορτισμένος διερευνητής ενημερώνει αμέσως σχετικά τις αρμόδιες αρχές. Με την επιφύλαξη του άρθρου 14, οι σχετικές πληροφορίες που συλλέγονται κατά τη διερεύνηση ασφαλείας γνωστοποιούνται αμέσως στις εν λόγω αρχές και τα σχετικά στοιχεία μπορούν επίσης να διαβιβάζονται στις αρχές αυτές, κατόπιν αιτήματος. Η διαβίβαση των εν λόγω πληροφοριών και στοιχείων πραγματοποιείται με την επιφύλαξη του δικαιώματος της αρχής διερεύνησης ασφαλείας να συνεχίσει τη διερεύνηση ασφαλείας, σε συντονισμό με τις αρχές στις οποίες έχει τυχόν μεταβιβάσει ο έλεγχος του τόπου του ατυχήματος.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αρχές διερεύνησης ασφαλείας, αφενός, και άλλες αρχές που ενδέχεται να εμπλέκονται στις δραστηριότητες που αφορούν τη διερεύνηση ασφαλείας, όπως οι δικαστικές αρχές, η πολιτική αεροπορία και οι αρχές έρευνας και διάσωσης, αφετέρου, συνεργάζονται μεταξύ τους με εκ των προτέρων ρυθμίσεις.

Οι εν λόγω ρυθμίσεις σέβονται την ανεξαρτησία της αρχής που διερεύνησης ασφαλείας και επιτρέπουν τη διεξαγωγή της τεχνικής έρευνας με επιμέλεια και αποτελεσματικότητα. Οι εκ των προτέρων ρυθμίσεις καλύπτουν μεταξύ άλλων τα εξής:

- α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος,
- β) διατήρηση των αποδεικτικών στοιχείων και πρόσβαση σε αυτά,
- γ) πραγματοποίηση της αρχικής και των επόμενων συνεχών ενημερώσεων σχετικά με το στάδιο κάθε διαδικασίας,

δ) ανταλλαγή πληροφοριών,

ε) κατάλληλη χρήση των πληροφοριών ασφαλείας,

στ) διευθέτηση διαφορών.

Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν τις εν λόγω ρυθμίσεις στην Επιτροπή, η οποία τις διαβιβάζει στον πρόεδρο του Δικτύου, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο προς ενημέρωση.

Άρθρο 13

Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων

1. Το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου σημειώθηκε το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν είναι υπεύθυνο να εξασφαλίζει την ασφαλή επεξεργασία κάθε αποδεικτικού στοιχείου και να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να προστατεύσει τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία και να εγγυηθεί την ασφαλή φύλαξη του αεροσκάφους, του περιεχομένου του και των συντριμμάτων του για τον χρόνο που είναι απαραίτητος για τους σκοπούς της διερεύνησης ασφαλείας. Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων περιλαμβάνει τη διατήρηση, με φωτογραφικά ή άλλα μέσα, κάθε αποδεικτικού στοιχείου που είναι δυνατόν να αφαιρεθεί, να διαγραφεί, να απολεσθεί ή να καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη περιλαμβάνει την προστασία από κάθε περαιτέρω ζημία, πρόσβαση άνευ σχετικής έγκρισης προσώπων, κλοπή και φθορά.

2. Μέχρι την άφιξη των διερευνητών ασφαλείας, δεν μεταβάλλεται από κανέναν η κατάσταση του τόπου του ατυχήματος, δεν λαμβάνονται δείγματα από αυτόν, δεν επιχειρείται μετακίνηση ούτε πραγματοποιείται δειγματοληψία από το αεροσκάφος, το περιεχόμενο ή τα συντρίμματα του, δεν μετακινείται ούτε απομακρύνεται το αεροσκάφος, εκτός εάν η εν λόγω ενέργεια απαιτείται για λόγους ασφαλείας ή για να παρασχεθεί συνδρομή σε τραυματίες ή με τη ρητή άδεια των αρχών που έχουν τον έλεγχο του τόπου και εφόσον είναι δυνατόν, σε συνεννόηση με την αρχή διερεύνησης ασφαλείας.

3. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διαφυλάξει έγγραφα, υλικά και καταγραφές σχετιζόμενες με το γεγονός, ιδίως για να αποφευχθεί η καταγραφή καταγεγραμμένων συνομιλιών και συναγερμών μετά την πτήση.

Άρθρο 14

Προστασία ευαίσθητων πληροφοριών ασφαλείας

1. Τα κάτωθι στοιχεία δεν διατίθενται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους πλην της διερεύνησης ασφαλείας:

- α) όλες οι καταθέσεις προσώπων που ελήφθησαν από την αρχή διερεύνησης κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ασφαλείας·
- β) στοιχεία που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο της διερεύνησης ασφαλείας·

- γ) πληροφορίες που συνέλεξε η αρχή διερεύνησης ασφαλείας και οι οποίες είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες και προσωπικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν την υγεία προσώπων·
- δ) υλικό που προέκυψε εν συνεχεία κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, όπως σημειώσεις, προσχέδια, γραπτές γνώμες των διερευνητών, γνώμες που εκφράσθηκαν κατά την ανάλυση πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών των συσκευών καταγραφής στοιχείων πτήσης·
- ε) πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία που παρασχέθηκαν από διερευνητές άλλων κρατών μελών ή τρίτων χωρών σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, κατόπιν αιτήματος της αρχής τους διερεύνησης ασφαλείας·
- στ) σχέδια προκαταρκτικών ή τελικών εκθέσεων ή προσωρινές καταθέσεις·
- ζ) εγγραφές ήχου και εικόνas από το πιλοτήριο και η μεταγραφή τους, καθώς επίσης εγγραφές από τις μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διασφαλίζοντας επίσης ότι προστατεύονται δεόντως οι πληροφορίες που δεν αφορούν τη διερεύνηση ασφαλείας, ιδίως δε οι πληροφορίες της ιδιωτικής ζωής, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3.
2. Τα κάτωθι αρχεία διατίθενται ή χρησιμοποιούνται μόνον για τη διερεύνηση ασφαλείας ή με σκοπό τη βελτίωση της ασφαλείας πτήσεων:
- α) κάθε επικοινωνία μεταξύ προσώπων εμπλεκόμενων στη λειτουργία του αεροσκάφους·
- β) γραπτές ή ηλεκτρονικές ηχογραφήσεις και μεταγραφές ηχογραφήσεων από μονάδες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων και αποτελεσμάτων που προορίζονται για εσωτερικούς σκοπούς·
- γ) συνοδευτικές επιστολές για τη διαβίβαση συστάσεων ασφαλείας από την αρχή διερεύνησης ασφαλείας στον παραλήπτη, κατόπιν αιτήματος της αρχής διερεύνησης ασφαλείας που εκδίδει τη σύσταση·
- δ) αναφορές περιστατικών βάσει της οδηγίας 2003/42/ΕΚ.

Οι καταγραφές της συσκευής καταγραφής δεν διατίθενται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους πλν της διερεύνησης ασφαλείας ή για λόγους αξιοπλοΐας ή συντήρησης, εκτός εάν αποχαρκτηρισθούν ή δημοσιοποιηθούν με διαδικασίες ασφαλείας.

3. Κατά παρέκκλιση των παραγράφων 1 και 2, η δικαιοδοτική αρχή ή η αρχή που είναι αρμόδια να αποφασίζει για τη δημοσιοποίηση των ηχογραφήσεων ή αποτυπώσεων σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο μπορεί να αποφασίσει ότι τα οφέλη από τη δημοσιοποίηση των αρχείων στα οποία αναφέρονται οι παράγραφοι 1 και 2 για κάθε άλλο σκοπό επιτρεπόμενο από τον νόμο αντισταθμίζουν τον ενδεχόμενο αρνητικό εσωτερικό και διεθνή αντίκτυπο μιας τέτοιας ενέργειας στη συγκεκριμένη ή άλλη μελλοντική διερεύνηση ασφαλείας. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να περιορίσουν τις περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να λαμβάνεται απόφαση δημοσιοποίησης, τηρώντας ταυτόχρονα τις νομικές πράξεις της Ένωσης.

Η κοινοποίηση σε άλλο κράτος μέλος των στοιχείων στα οποία αναφέρονται οι παράγραφοι 1 και 2 για σκοπούς που δεν αφορούν τη διερεύνηση ασφαλείας και, επιπλέον όσον αφορά την παράγραφο 2, για σκοπούς που δεν αφορούν τη βελτίωση της ασφαλείας των πτήσεων μπορεί να επιτραπεί εφόσον προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους που προβαίνει στην κοινοποίηση. Η επεξεργασία ή η δημοσιοποίηση των αρχείων που λαμβάνονται μέσω τέτοιας κοινοποίησης από τις αρχές του κράτους μέλους παραλαβής επιτρέπεται μόνο μετά από προηγούμενη διαβούλευση με το κράτος μέλος κοινοποίησης και διέπεται από τις διατάξεις του εθνικού δικαίου του κράτους μέλους παραλαβής.

4. Δύνανται να δημοσιοποιούνται αποκλειστικά και μόνο τα δεδομένα που είναι απολύτως αναγκαία για τους σκοπούς κατά την παράγραφο 3.

Άρθρο 15

Κοινοποίηση πληροφοριών

1. Το υπεύθυνο προσωπικό της αρχής διερεύνησης ασφαλείας, ή κάθε άλλο πρόσωπο που έχει κληθεί να συμμετάσχει ή να συμβάλει στη διερεύνηση ασφαλείας, δεσμεύεται από ισχύοντες κανόνες για το επαγγελματικό απόρρητο, συμπεριλαμβανομένης της ανωνυμίας των εμπλεκόμενων σε ατύχημα ή συμβάν, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία.

2. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 16 και 17, η υπεύθυνη αρχή διερεύνησης ασφαλείας κοινοποιεί τις πληροφορίες τις οποίες η ίδια κρίνει σχετικές με την πρόληψη ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος σε πρόσωπα υπεύθυνα για την κατασκευή ή τη συντήρηση αεροσκάφους ή του εξοπλισμού του και σε άτομα ή νομικές οντότητες υπεύθυνα για τη λειτουργία του αεροσκάφους ή την εκπαίδευση προσωπικού.

3. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 16 και 17, η υπεύθυνη αρχή διερεύνησης ασφαλείας και ο ή οι διαπιστευμένοι αντιπρόσωποι που προβλέπονται στο άρθρο 8 κοινοποιούν στον EASA και στις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας σχετικές πληροφορίες για τα γεγονότα οι οποίες αποκτήθηκαν κατά τη διερεύνηση ασφαλείας, εκτός από τις πληροφορίες που προβλέπονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 ή που προκαλούν σύγκρουση συμφερόντων. Οι πληροφορίες που λαμβάνουν ο EASA και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας προστατεύονται σύμφωνα με το άρθρο 14 και τις ισχύουσες νομικές πράξεις της Ένωσης και την εθνική νομοθεσία.

4. Η υπεύθυνη αρχή διερεύνησης ασφαλείας εξουσιοδοτείται να ενημερώνει τα θύματα και τους συγγενείς τους ή τις ενώσεις τους ή να δημοσιοποιεί σχετικές με τα γεγονότα παρατηρήσεις, τις διαδικασίες της διερεύνησης ασφαλείας, ενδεχομένως προκαταρκτικές εκθέσεις ή συμπεράσματα ή/και συστάσεις ασφαλείας, με την προϋπόθεση ότι δεν θίγονται οι στόχοι της διερεύνησης ασφαλείας και τηρείται πλήρως η ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

5. Πριν από τη δημοσιοποίηση των πληροφοριών στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 4, η υπεύθυνη αρχή διερεύνησης ασφαλείας διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στα θύματα, στους συγγενείς τους ή στις ενώσεις τους, με τρόπο ο οποίος δεν διακυβεύει τους στόχους της διερεύνησης ασφαλείας.

Άρθρο 16

Έκθεση διερεύνησης

1. Κάθε διερεύνηση ασφαλείας ολοκληρώνεται με έκθεση υπό μορφή ανάλογη με τον τύπο και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος. Η έκθεση σημειώνει ότι μόνος στόχος της διερεύνησης ασφαλείας πρέπει να είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον χωρίς την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Η έκθεση περιλαμβάνει, ενδεχομένως, συστάσεις ασφαλείας.

2. Η έκθεση διαφυλάσσει την ανωνυμία κάθε προσώπου εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

3. Εφόσον από τη διερεύνηση ασφαλείας προκύπτουν εκθέσεις πριν από την ολοκλήρωση της διερεύνησης, η αρχή διερεύνησης ασφαλείας μπορεί να ζητεί πριν από τη δημοσίευσή τους την υποβολή σχολίων από τις ενδιαφερόμενες αρχές, καθώς και από τον EASA, και, μέσω αυτών, από τον κάτοχο του πιστοποιητικού του βιομηχανικού σχεδίου, από τον κατασκευαστή και από τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης. Αυτοί δεσμεύονται από τους εφαρμοστέους κανόνες του επαγγελματικού απορρήτου όσον αφορά το περιεχόμενο της διαβούλευσης.

4. Πριν από τη δημοσίευση της τελικής έκθεσης, η αρχή διερεύνησης ασφαλείας ζητεί την υποβολή σχολίων από τις αρμόδιες αρχές, καθώς και από τον EASA, και, μέσω αυτών, από τον κάτοχο του πιστοποιητικού του βιομηχανικού σχεδίου, από τον κατασκευαστή και από τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης, οι οποίοι δεσμεύονται από τους ισχύοντες κανόνες περί επαγγελματικού απορρήτου όσον αφορά το περιεχόμενο της διαβούλευσης. Η αρχή διερεύνησης ασφαλείας, οσάκις ζητεί την υποβολή σχολίων, ακολουθεί τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές.

5. Οι πληροφορίες που εμπίπτουν στο άρθρο 14 περιλαμβάνονται στην έκθεση μόνον εφόσον σχετίζονται με την ανάλυση του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος. Πληροφορίες ή μέρη αυτών των πληροφοριών που δεν σχετίζονται με την ανάλυση δεν δημοσιοποιούνται.

6. Η αρχή διερεύνησης ασφαλείας δίδει στη δημοσιότητα την τελική έκθεση το ταχύτερο δυνατόν, και, ει δυνατόν, εντός 12 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν.

7. Εάν η τελική έκθεση δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός 12 μηνών, η αρχή διερεύνησης ασφαλείας δίδει στη δημοσιότητα προσωρινή δήλωση το αργότερο σε κάθε επέτειο του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος, στην οποία αναφέρονται λεπτομερώς η πρόοδος που σημειώνεται στη διερεύνηση και τυχόν θέματα ασφαλείας που προέκυψαν.

8. Η αρχή διερεύνησης ασφαλείας διαβιβάζει αντίγραφο της τελικής έκθεσης και των συστάσεων ασφαλείας, το συντομότερο δυνατόν:

α) στις αρχές διερεύνησης ασφαλείας και στις αρχές πολιτικής αεροπορίας των ενδιαφερόμενων κρατών, και στον ΔΟΠΑ, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές·

β) στους παραλήπτες των συστάσεων ασφαλείας που περιλαμβάνονται στην έκθεση·

γ) στην Επιτροπή και τον EASA, εκτός εάν η έκθεση δημοσιοποιηθεί με ηλεκτρονικά μέσα, οπότε η αρχή διερεύνησης ασφαλείας απλώς τις κοινοποιεί αναλόγως.

Άρθρο 17

Συστάσεις ασφαλείας

1. Σε κάθε στάδιο της διερεύνησης ασφαλείας, η αρχή διερεύνησης ασφαλείας με χρονολογημένη διαβιβαστική επιστολή, μετά από κατάλληλη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συστήνει στις ενδιαφερόμενες αρχές, συμπεριλαμβανομένων όσων είναι σε άλλα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες, κάθε προληπτικό μέτρο που κρίνει αναγκαίο να ληφθεί αμέσως για της ενίσχυση της αεροπορικής ασφαλείας.

2. Οι αρχές διερεύνησης ασφαλείας μπορούν επίσης να εκδίδουν συστάσεις βάσει μελετών ή αναλύσεων σειράς διερευνήσεων ή άλλων δραστηριοτήτων που διεξάγονται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4.

3. Οι συστάσεις ασφαλείας δεν συνιστούν επ' ουδενί τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος, σοβαρού συμβάντος ή συμβάντος.

Άρθρο 18

Παρακολούθηση των συστάσεων ασφαλείας και ηλεκτρονική βάση συστάσεων ασφαλείας

1. Ο παραλήπτης σύστασης ασφαλείας βεβαιώνει την παραλαβή της διαβιβαστικής επιστολής και ενημερώνει την αρχή διερεύνησης ασφαλείας που εξέδωσε τη σύσταση εντός 90 ημερών από την παραλαβή της εν λόγω επιστολής σχετικά με τη δράση που αναλήφθηκε ή πρόκειται να αναληφθεί και, εφόσον χρειάζεται, για το χρόνο που απαιτείται για την ολοκλήρωσή της, ενώ αν δεν έχει αναληφθεί δράση, για τους σχετικούς λόγους.

2. Εντός 60 ημερών από την παραλαβή της απάντησης, η αρχή διερεύνησης ασφαλείας ενημερώνει τον αποστολέα εάν κρίνει ικανοποιητική την απάντησή του και αναφέρει σχετική αιτιολόγηση σε περίπτωση που διαφωνεί με την απόφαση να μην αναληφθεί δράση.

3. Κάθε αρχή διερεύνησης ασφαλείας εφαρμόζει διαδικασίες για την καταχώριση των απαντήσεων σε εκδοθείσες συστάσεις ασφαλείας.

4. Κάθε αποδέκτης σύστασης ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των υπευθύνων αρχών ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών και σε ενωσιακό επίπεδο, εφαρμόζει διαδικασίες παρακολούθησης της προόδου της δράσης που αναλήφθηκε κατ'εφαρμογή των συστάσεων ασφαλείας που παρέλαβε.

5. Οι αρχές διερεύνησης ασφαλείας καταχωρίζουν στον κεντρικό αποθετήριο που έχει δημιουργηθεί με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής, της 12ης Νοεμβρίου 2007, σχετικά με τον καθορισμό κανόνων για την καταχώριση σε κεντρικό αποθετήριο πληροφοριών σχετικών με περιστατικά στην πολιτική αεροπορία που ανταλλάσσονται βάσει της οδηγίας 2003/42/ΕΚ⁽¹⁾ όλες τις συστάσεις ασφαλείας που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφοι 1 και 2 και τις αντίστοιχες απαντήσεις τους. Οι αρχές διερεύνησης ασφαλείας καταχωρίζουν επίσης στον κεντρικό αποθετήριο όλες τις συστάσεις ασφαλείας που παραλαμβάνουν από τρίτες χώρες.

Άρθρο 19

Αναφορά συμβάντων

1. Ο EASA και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, συνεργαζόμενοι, συμμετέχουν τακτικά στην ανταλλαγή και ανάλυση των πληροφοριών που εμπίπτουν στην οδηγία 2003/42/ΕΚ. Τούτο περιλαμβάνει την τηλεματική πρόσβαση καθορισμένων προσώπων στις πληροφορίες που περιέχει ο κεντρικός αποθετήρας που έχει δημιουργηθεί με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1321/2007, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών για τον άμεσο προσδιορισμό του αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο αναφοράς συμβάντος, όπως ο αριθμός σειράς και ο αριθμός καταχώρισης, αν υπάρχουν. Η εν λόγω πρόσβαση δεν περιλαμβάνει πληροφορίες με τις οποίες ταυτίζεται ο φορέας λειτουργίας τον οποίον αφορά η συγκεκριμένη έκθεση.

⁽¹⁾ ΕΕ L 294 της 13.11.2007, σ. 3.

2. Ο EASA και οι αρχές των κρατών μελών στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 1 εξασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών αυτών, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, και περιορίζουν τη χρήση τους στα απολύτως αναγκαία για να φέρουν σε πέρας τις σχετικές με την ασφάλεια υποχρεώσεις τους. Στο πλαίσιο αυτό, οι συγκεκριμένες πληροφορίες χρησιμοποιούνται μόνον για την ανάλυση των τάσεων στον τομέα της ασφαλείας, που δύνανται να προσφέρουν τη βάση για ανώνυμες συστάσεις ασφαλείας ή οδηγίες αξιοπολοίας χωρίς απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 20

Πληροφορίες για πρόσωπα και επικίνδυνα εμπορεύματα επί του αεροσκάφους

1. Αεροπορικές εταιρείες της Ένωσης που διενεργούν πτήσεις οι οποίες φθάνουν σε ή αναχωρούν από αερολιμένα που ευρίσκεται στα εδάφη των κρατών μελών στα οποία εφαρμόζονται οι Συνθήκες και αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών που διενεργούν πτήσεις οι οποίες αναχωρούν από τέτοιο αερολιμένα εφαρμόζουν διαδικασίες που επιτρέπουν την υποβολή:

α) το συντομότερο δυνατό, και το αργότερο εντός δύο ωρών από την κοινοποίηση του ατυχήματος στο αεροσκάφος, επικυρωμένης κατάστασης όλων των προσώπων που επέβαιναν στο αεροσκάφος βάσει των ακριβέστερων διαθέσιμων πληροφοριών και

β) αμέσως μετά την κοινοποίηση του ατυχήματος που συνέβη στο αεροσκάφος, κατάστασης των επικινδύνων εμπορευμάτων επί του αεροσκάφους.

2. Οι καταστάσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1 διαβιβάζονται στην υπεύθυνη αρχή διερεύνησης ασφαλείας, στην αρχή που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος για τις επαφές με τους συγγενείς των επιβαινόντων και, εφόσον χρειάζεται, σε ιατρικές μονάδες οι οποίες, ενδεχομένως, χρειάζονται πληροφορίες για την παροχή ιατρικής βοήθειας στα θύματα.

3. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η ταχεία ενημέρωση των οικογενειών των επιβατών για την παρουσία των οικείων τους στο αεροσκάφος που έχει εμπλακεί σε ατύχημα, οι αεροπορικές εταιρείες προσφέρουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να δηλώνουν το ονοματεπώνυμο και τα στοιχεία επικοινωνίας ενός προσώπου στο οποίο θα πρέπει να απευθύνθούν σε περίπτωση ατυχήματος. Οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να χρησιμοποιούν τις πληροφορίες αυτές μόνο σε περίπτωση ατυχήματος και δεν τις γνωστοποιούν σε τρίτους ούτε τις χρησιμοποιούν για εμπορικούς σκοπούς.

4. Το ονοματεπώνυμο επιβαίνοντος στο αεροσκάφος δεν δημοσιοποιείται πριν να ενημερωθεί η οικογένειά του συγκεκριμένου προσώπου από τις αρμόδιες αρχές. Η κατάσταση στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 1 στοιχείο α) παραμένει εμπιστευτική σύμφωνα με τις νομικές πράξεις της Ένωσης και το εθνικό δίκαιο, ενώ το ονοματεπώνυμο κάθε προσώπου που περιλαμβάνεται στην εν λόγω κατάσταση δημοσιοποιείται μόνον εφόσον δεν προβάλλει αντιρρήσεις η οικογένεια του επιβαίνοντος στο αεροσκάφος.

Άρθρο 21

Παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και στους συγγενείς τους

1. Προκειμένου να εξασφαλισθεί πληρέστερη και περισσότερο εναρμονισμένη αντίδραση σε ατυχήματα, σε ενωσιακό επίπεδο, κάθε κράτος μέλος καταρτίζει, σε εθνικό επίπεδο, σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τα ατυχήματα πολιτικής αεροπορίας. Το εν λόγω σχέδιο έκτακτης ανάγκης καλύπτει επίσης την παροχή βοήθειας στα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους.

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε όλες οι αεροπορικές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός τους να διαθέτουν σχέδιο βοήθειας προς τα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους. Τα σχέδια αυτά πρέπει ιδίως να λαμβάνουν υπόψη την ψυχολογική υποστήριξη στα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους και να επιτρέπουν στην αεροπορική εταιρεία να αντιμετωπίσει ένα μείζον ατύχημα. Τα κράτη μέλη ελέγχουν τα σχέδια βοήθειας των αεροπορικών εταιρειών που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός τους. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν επίσης τις αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών που ασκούν δραστηριότητα στην Ένωση να καταρτίζουν επίσης σχέδιο για την παροχή συνδρομής στα θύματα ατυχημάτων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τις οικογένειές τους.

3. Όταν συμβεί ατύχημα, το κράτος μέλος που είναι επιφορτισμένο με τη διερεύνηση, το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η αεροπορική εταιρεία το αεροσκάφος της οποίας έχει εμπλακεί στο ατύχημα ή το κράτος μέλος που είχε σημαντικό αριθμό υπηκόων του στο αεροσκάφος που έχει εμπλακεί στο ατύχημα προβλέπει τον ορισμό ενός προσώπου αναφοράς που θα αποτελεί το σημείο επαφής και ενημέρωσης για τα θύματα και τις οικογένειές τους.

4. Κράτος μέλος ή τρίτη χώρα, που ενδιαφέρεται ιδιαίτερα, λόγω θανάτων ή σοβαρών τραυματισμών πολιτών της, για ατύχημα που συνέβη στα εδάφη των κρατών μελών στα οποία εφαρμόζονται οι Συνθήκες, δικαιούται να ορίσει εμπειρογνώμονα, ο οποίος έχει το δικαίωμα:

- α) να επισκέπτεται τον τόπο του ατυχήματος·
- β) να έχει πρόσβαση στις σχετικές με τα γεγονότα πληροφορίες, τη δημοσιοποίηση των οποίων έχει εγκρίνει η επιφορτισμένη αρχή διερεύνησης ασφαλείας, και στις πληροφορίες για την πρόοδο της διερεύνησης·
- γ) να λαμβάνει αντίγραφο της τελικής έκθεσης.

5. Εμπειρογνώμονας διορισμένος σύμφωνα με την παράγραφο 4 μπορεί να παρίσταται, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, στην ταυτοποίηση των θυμάτων και να παρίσταται στις συναντήσεις με τους επιζώντες του κράτους του.

6. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών⁽¹⁾, και οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλισης που καθορίζονται με τον εν λόγω κανονισμό.

⁽¹⁾ ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σ. 1.

Άρθρο 22

Πρόσβαση στα έγγραφα και προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽²⁾.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σύμφωνα με την οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽³⁾ και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽⁴⁾.

Άρθρο 23

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού. Οι κυρώσεις που προβλέπονται πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 24

Τροποποίηση του κανονισμού

Ο παρών κανονισμός υπόκειται σε αναθεώρηση το αργότερο στις 3 Δεκεμβρίου 2014. Εφόσον η Επιτροπή θεωρήσει ότι ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τροποποιηθεί, ζητεί από το δίκτυο να εκδώσει προκαταρκτική γνωμοδότηση, η οποία διαβιβάζεται επίσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στα κράτη μέλη και στον EASA.

Άρθρο 25

Καταργήσεις

Η οδηγία 94/56/ΕΚ καταργείται.

Άρθρο 26

Έναρξη ισχύος

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

⁽²⁾ ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

⁽³⁾ ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1.

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

Στρασβούργο, 20 Οκτωβρίου 2010.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. BUZEK

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

O. CHASTEL

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κατάλογος παραδειγμάτων σοβαρών συμβάντων

Τα συμβάντα που παρατίθενται είναι τυπικές περιπτώσεις συμβάντων που πιθανόν να αποτελούν σοβαρά συμβάντα. Ο κατάλογος δεν είναι εξαντλητικός και χρησιμεύει ως οδηγός για τον ορισμό του «σοβαρού συμβάντος»:

- παρ' ολίγο σύγκρουση που απαίτησε ελιγμό για την αποφυγή της ώστε να αποφευχθεί σύγκρουση ή επικίνδυνη κατάσταση ή περίπτωση κατά την οποία θα χρειαζόταν ενέργεια αποφυγής,
- πορεία πρόσκρουσης ελεγχόμενης πτήσης, όπου μόλις αποσοβήθηκε η πρόσκρουση,
- ματαίωση απογείωσης σε κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο, σε τροχόδρομο, εξαιρουμένων των εξουσιοδοτημένων διαδικασιών με ελικόπτερα, ή σε ανεκχώρητο διάδρομο,
- απογείωσης από κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο, από τροχόδρομο, εξαιρουμένων των εξουσιοδοτημένων διαδικασιών με ελικόπτερα, ή σε ανεκχώρητο διάδρομο,
- προσγειώσεις ή απόπειρες προσγειώσεως σε κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο, σε τροχόδρομο, εξαιρουμένων των εξουσιοδοτημένων διαδικασιών με ελικόπτερα, ή σε ανεκχώρητο 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,
- αστοχία 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,
- παρεισφρήσεις σε διάδρομο με ταξινόμηση βαρύτητας Α σύμφωνα με το εγχειρίδιο πρόληψης παρεισφρήσεων σε διάδρομο (έγγραφο ΔΟΠΑ 9870), που περιέχει πληροφορίες για την ταξινόμηση βαρύτητας,
- 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 φακέλου 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 της πτήσης και την πλοήγηση.