



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 18.12.2012
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1. Γενικό πλαίσιο της πρότασης

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το μέσο ετήσιο ποσοστό θανατηφόρων ατυχημάτων σε τακτικές πτήσεις επιβατών παρέμεινε σε γενικές γραμμές σταθερό τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με την πρόβλεψη της αύξησης της αεροπορικής κίνησης για τις επόμενες δεκαετίες, αναμένεται ότι ο αριθμός των αεροπορικών πτήσεων σχεδόν θα διπλασιαστεί έως το 2030. Επομένως, με ένα σταθερό ποσοστό θανατηφόρων ατυχημάτων, αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων ως υποπροϊόντος της σταθερά αυξανόμενης κίνησης.

Το υφιστάμενο σύστημα ασφάλειας της αεροπορίας είναι κατά κύριο λόγο ένα σύστημα αντίδρασης που βασίζεται στις τεχνολογικές εξελίξεις, στην κατάλληλη νομοθεσία η οποία υποστηρίζεται από αποτελεσματική ρυθμιστική εποπτεία, καθώς και στη λεπτομερή διερεύνηση των ατυχημάτων η οποία οδηγεί στην κατάρτιση συστάσεων για βελτιώσεις στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων. Ωστόσο, ενώ η δυνατότητα να αντλήσουμε διδάγματα από ένα ατύχημα είναι ζωτικής σημασίας, διαπιστώνονται τα όρια των συστημάτων αντίδρασης να επιφέρουν επιπλέον βελτιώσεις. Στο πλαίσιο αυτό, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ενθάρρυνε τη μετάβαση προς μια περισσότερο προδραστική, πιο τεκμηριωμένη προσέγγιση της ασφαλείας πτήσεων. Η αποτελεσματικότητα ενός τέτοιου προδραστικού συστήματος εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα συστηματικής ανάλυσης όλων των διαθέσιμων πληροφοριών ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν περιστατικά της πολιτικής αεροπορίας. Πράγματι, τα δεδομένα είναι ζωτικής σημασίας για τον εντοπισμό κινδύνων, καθώς χωρίς σωστές πληροφορίες κάθε απόπειρα εντοπισμού των κινδύνων θα ήταν υποθετική.

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η μετάβαση προς ένα περισσότερο προδραστικό και πιο τεκμηριωμένο σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας της αεροπορίας έχει ξεκινήσει ήδη με την έγκριση της οδηγίας 2003/42/EK¹, η οποία απαιτεί από κάθε κράτος μέλος να οργανώσει συστήματα υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών. με βάση αυτήν τη νομοθεσία, τα κράτη μέλη καλούνται να συλλέγουν, να αποθηκεύουν, να προστατεύουν και να διαδίδουν μεταξύ τους πληροφορίες σχετικά με ορισμένα περιστατικά της πολιτικής αεροπορίας και οι εργαζόμενοι στην πολιτική αεροπορία είναι πλέον υποχρεωμένοι να αναφέρουν τυχόν περιστατικά που σημειώνονται στην καθημερινή εργασία τους. Η νομοθεσία συμπληρώθηκε το 2007 με δύο εκτελεστικούς κανονισμούς². Με τον πρώτο θεσπίστηκε Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο (ΕΚΑ), στο οποίο συγκεντρώνονται όλα τα περιστατικά της

¹ Οδηγία 2003/42/EK 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 Κανονισμός (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, ΕΕ L 294 της 13.11.2007, σ. 3, και κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής, της 24ης Σεπτεμβρίου 2007, σχετικά με τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής για τη διάδοση στα ενδιαφερόμενα μέρη πληροφοριών σχετικών με περιστατικά της πολιτικής αεροπορίας, ΕΕ L 295 της 14.11.2007, σ. 7.

πολιτικής αεροπορίας που συλλέγονται από τα κράτη μέλη, και με τον δεύτερο θεσπίστηκαν κανόνες σχετικά με τη διάδοση των πληροφοριών που περιέχονται στο ΕΚΑ. Περίπου 600.000 περιστατικά βρίσκονται επί του παρόντος αποθηκευμένα στο ΕΚΑ και ο αριθμός αυξάνεται καθημερινά.

1.2. Λόγοι που υπαγορεύουν την πρόταση

Η οδηγία 2003/42/ΕΚ έθεσε τη βάση για ένα προδραστικό και τεκμηριωμένο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, επιβάλλοντας την υποβολή αναφορών σχετικά με τα περιστατικά. Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της δεν είναι επί του παρόντος επαρκώς σε θέση να χρησιμοποιήσουν την ανταλλαγή εμπειριών για την πρόληψη ατυχημάτων και η ισχύουσα νομοθεσία είναι ανεπαρκής για την πρόληψη της αύξησης του αριθμού των ατυχημάτων και των αντίστοιχων θανάτων, ως συνέπεια της αναμενόμενης αύξησης της κίνησης.

Μια σειρά λόγων που σχετίζονται με την ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία δικαιολογούν την εν λόγω κατάσταση.

Πρώτον, φαίνεται ότι, ενώ τα δεδομένα είναι ζωτικής σημασίας για τον εντοπισμό κινδύνων ασφαλείας, δεν υπάρχει επαρκής ενημέρωση σχετικά με το σύνολο των περιστατικών ασφαλείας. Η κατάσταση αυτή οφείλεται εν μέρει στις αποκλίσεις όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής των ανακοινώσιμων περιστατικών μεταξύ των κρατών μελών. Οφείλεται επίσης στο γεγονός ότι τα άτομα φοβούνται να υποβάλουν αναφορές (το θέμα της «νοοτροπίας δικαίου»). Πράγματι, για να επιτευχθεί ο στόχος της πλήρους υποβολής αναφορών, τα άτομα πρέπει να εμπιστεύονται πλήρως το σύστημα, εφόσον καλούνται ιδίως να αναφέρουν σφάλματα τα οποία ίσως διέπραξαν ή στα οποία συνέβαλαν. Ωστόσο, δεν υπάρχει ισότιμη προστασία των ατόμων μεταξύ των κρατών μελών και φοβούνται μήπως τιμωρηθούν από τους ανωτέρους τους ή διωχθούν ποινικά. Επιπλέον, η έλλειψη υποχρέωσης για τη θέσπιση συστήματος εθελοντικής αναφοράς για την ολοκλήρωση των συστημάτων υποχρεωτικής αναφοράς, καθώς και η ανεπαρκής σαφήνεια όσον αφορά τις υποχρεώσεις αναφοράς περιστατικών και τη ροή των πληροφοριών, συμβάλλουν επίσης στην ατελή συλλογή περιστατικών.

Δεύτερον, η ενσωμάτωση των δεδομένων περιστατικών δεν είναι εναρμονισμένη, ούτε διαρθρωμένη, γεγονός που συνεπάγεται χαμηλή ποιότητα των πληροφοριών και ελλιπή δεδομένα. Η κατάσταση αυτή επηρεάζει τη συνοχή και τη χρησιμότητα των πληροφοριών και περιορίζει τη χρήση τους για σκοπούς ασφαλείας.

Τρίτον, υπάρχουν νομικά και οργανωτικά εμπόδια στη διασφάλιση επαρκούς πρόσβασης στις πληροφορίες που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο. Πράγματι, η ευρωπαϊκή νομοθεσία επιβάλλει την αφαίρεση προσωπικών στοιχείων από ορισμένες πληροφορίες. Παρά το γεγονός ότι σκοπός των εν λόγω διατάξεων είναι η προστασία ευαίσθητων πληροφοριών ασφαλείας, πρακτική συνέπιά της είναι ότι σημαντικά στοιχεία που σχετίζονται με την ασφάλεια, όπως η περιγραφή περιστατικών, δεν βρίσκονται στη διάθεση των αρχών.

Τέλος, η ισχύουσα νομοθεσία δεν περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τον τρόπο που τα κράτη μέλη πρέπει να χρησιμοποιούν τα συλλεγόμενα στοιχεία. Ωστόσο, μετά την έκδοση της οδηγίας, οι αρχές που διέπουν την ανάλυση και την παρακολούθηση

των πληροφοριών που συλλέγονται μέσω των συστημάτων αναφοράς περιστατικών έχουν συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο, αλλά δεν έχουν ακόμη μεταφερθεί στην ευρωπαϊκή νομοθεσία. Συνεπώς, αυτό έχει οδηγήσει σε αρκετά διαφορετικές και αποκλίνουσες προσεγγίσεις μεταξύ των κρατών μελών.

1.3. Στόχοι της πρότασης

Ο κύριος στόχος της πρωτοβουλίας είναι να συμβάλει στη μείωση του αριθμού των αεροπορικών ατυχημάτων και των αντίστοιχων θανάτων, μέσω της βελτίωσης των υφιστάμενων συστημάτων, τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με την αξιοποίηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία ώστε να διορθωθούν οι ελλείψεις στην ασφάλεια πτήσεων και να αποτραπεί η επανάληψή τους.

Οι ειδικοί στόχοι είναι οι ακόλουθοι:

- (1) να διασφαλιστεί ότι συλλέγονται όλα τα περιστατικά τα οποία θέτουν ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της αεροπορίας και παρέχουν πλήρη και σαφή εικόνα των κινδύνων ασφαλείας πτήσεων στην ΕΕ και στα κράτη μέλη·
- (2) να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα που προκύπτουν από αναφορές περιστατικών και είναι αποθηκευμένα σε εθνικές βάσεις δεδομένων και στο ΕΚΑ είναι ολοκληρωμένα και περιέχουν υψηλής ποιότητας πληροφορίες·
- (3) να διασφαλιστεί ότι αρμόδιες αρχές έχουν πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες ασφαλείας που είναι αποθηκευμένες στο ΕΚΑ και ότι οι εν λόγω πληροφορίες χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για σκοπούς βελτίωσης της ασφαλείας πτήσεων·
- (4) να διασφαλιστεί ότι τα αναφερόμενα περιστατικά αναλύονται αποτελεσματικά, ότι εντοπίζονται και αντιμετωπίζονται οι κίνδυνοι ασφαλείας ανάλογα με την περίπτωση και ότι παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα των λαμβανόμενων μέτρων όσον αφορά την ασφάλεια.

1.4. Ισχύουσες διατάξεις στο πεδίο που καλύπτει η πρόταση

Η πρόταση αφορά την έκδοση κανονισμού για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία. Ο νέος κανονισμός αποσκοπεί στην αντικατάσταση και την κατάργηση της υφιστάμενης οδηγίας 2003/42/ΕΚ, των εκτελεστικών της κανόνων, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής, και στην τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010³. Καμία άλλη διάταξη δεν πραγματεύεται απευθείας την καθιέρωση γενικού πλαισίου για την αναφορά περιστατικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

1.5. Συνοχή με άλλες πολιτικές και στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η παρούσα πρωτοβουλία αποτελεί μία από τις δράσεις οι οποίες είναι απαραίτητες για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών, όπως περιγράφεται στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής του 2011 *«Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα*

³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, 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 ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35.

μεταφορών»⁴. Έχει επίσης επισημανθεί ως σημείο για την ανάληψη δράσης στην ανακοίνωση της Επιτροπής «Δημιουργία ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων για την Ευρώπη»⁵.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

2.1. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Κατά τη διάρκεια της φάσης προετοιμασίας, η Επιτροπή πραγματοποίησε εκτεταμένες διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη με αντικείμενο τις υπό συζήτηση γενικές αρχές και ελάχιστες προδιαγραφές.

Η Επιτροπή πραγματοποίησε διαβουλεύσεις και με τα 27 κράτη μέλη μέσω ενός ερωτηματολογίου που έστειλε στις 7 Απριλίου 2011. Η Επιτροπή έλαβε απαντήσεις από όλα τα κράτη μέλη πλην ενός. Η Επιτροπή διεξήγαγε επίσης κάποιες επιτόπιες έρευνες στα κράτη μέλη.

Η Επιτροπή πραγματοποίησε διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη και το ευρύ κοινό μέσω δημόσιας διαβούλευσης που διήρκησε από τις 24 Ιουνίου 2011 έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2011 μέσω του δικτυακού τόπου «*Η φωνή σας στην Ευρώπη*». Συνολικά, υποβλήθηκαν 61 απαντήσεις⁶.

Κατ' εφαρμογή της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής⁷, η Επιτροπή Κλαδικού Διαλόγου για την Πολιτική Αεροπορία κλήθηκε να οριστικοποιήσει τη θέση της σχετικά με την επανεξέταση, όπου χρειάζεται. Επιπλέον, ζητήθηκε επίσης η γνώμη του Ευρωπαϊκού Δικτύου των Αρχών Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων (ΕΔΑΔΑΑ) σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010.

Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και οι αρχές κλήθηκαν σε ημερίδα που διοργανώθηκε από την Επιτροπή, η οποία επικεντρώθηκε στο ζήτημα «*Νοοτροπία δικαίου*» και πραγματοποιήθηκε στις 19 Απριλίου 2012⁸.

Η Επιτροπή ζήτησε επίσης τη γνώμη του Ευρωπαίου Επόπτη Προστασίας Δεδομένων. Τέλος, διενεργήθηκε μελέτη σχετικά με την καθιέρωση κοινής ταξινόμησης κινδύνων των περιστατικών της πολιτικής αεροπορίας.

Όλες αυτές οι συνεισφορές αξιοποιήθηκαν από την Επιτροπή στη σύνταξη της εκτίμησης επιπτώσεων και της πρότασης.

⁴ COM/2011/0144 τελικό

⁵ COM/2011/0670 τελικό

⁶ Περίληψη της διαβούλευσης είναι διαθέσιμη στον εξής δικτυακό τόπο:

⁷ http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm

⁷ Απόφαση της Επιτροπής της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο· ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

⁸ Περίληψη της συνάντησης καθώς και τα συμπεράσματα που εκδόθηκαν είναι διαθέσιμα στον εξής δικτυακό τόπο:

http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm

2.2. Εκτίμηση επιπτώσεων

Η εκτίμηση επιπτώσεων παρέχει μια επισκόπηση των διάφορων επιλογών που εξετάστηκαν. Εξετάστηκαν τρεις δέσμες μέτρων πολιτικής, πέραν της επιλογής να διατηρηθεί το ισχύον πλαίσιο, με σκοπό να αξιολογηθεί ο τρόπος αναθεώρησης της οδηγίας 2003/42/EK.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής 1 στοχεύει στη βελτίωση του υφιστάμενου συστήματος με τον καθορισμό των βασικών στοιχείων ενός ολοκληρωμένου συστήματος αναφοράς περιστατικών και της συμβολής του στη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας μέσω της τροποποίησης της νομοθεσίας στα απολύτως αναγκαία και στην έκδοση συστάσεων και κατευθύνσεων όπου είναι δυνατό. Περιλαμβάνει τα λιγότερο αυστηρά μέτρα πολιτικής που προσδιορίζονται.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής 2 αποτελείται από μια πιο φιλόδοξη δέσμη μέτρων πολιτικής που συνεπάγονται σημαντική αναθεώρηση της νομοθεσίας της ΕΕ για την αναφορά περιστατικών. Επιδιώκει να βελτιώσει το υφιστάμενο σύστημα μέσω της θέσπισης των αναγκαίων νομοθετικών απαιτήσεων για τη διασφάλιση ενός αποτελεσματικού συστήματος αναφοράς περιστατικών σε όλα τα επίπεδα και να συμβάλει στη μείωση των αεροπορικών ατυχημάτων μέσω της καθιέρωσης διαδικασιών για την ανάλυση των συλλεγόμενων στοιχείων, της λήψης των κατάλληλων μέτρων και της παρακολούθησης της αποτελεσματικότητας του συστήματος όσον αφορά βελτιώσεις ασφαλείας.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής 3 στοχεύει στη βελτίωση του υφιστάμενου συστήματος μέσω της μεταφοράς των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών για την αναφορά περιστατικών σε επίπεδο ΕΕ και στην καθιέρωση, όπως στη δέσμη μέτρων πολιτικής 2, απαιτήσεων για την ανάλυση περιστατικών, μαζί με τη θέσπιση των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας και την παρακολούθηση της προόδου. Στο πλαίσιο αυτής της δέσμης μέτρων πολιτικής, η ευθύνη για τη θέσπιση και τη διαχείριση συστημάτων αναφοράς περιστατικών μεταφέρεται στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA).

Σύμφωνα με την αξιολόγηση των διαφόρων δεσμών μέτρων πολιτικής με βάση τα κριτήρια απόδοσης, αποτελεσματικότητας και συνοχής, συνιστάται να τεθεί σε εφαρμογή η δεύτερη δέσμη, διότι τα οφέλη της θα είναι πολύ πιο σημαντικά από το συνεπαγόμενο κόστος της. Πρόκειται για τη μόνη δέσμη μέτρων πολιτικής η οποία καλύπτει πλήρως τους προσδιορισθέντες στόχους, όπως καταδεικνύεται στην εκτίμηση επιπτώσεων. Συνεπώς η εν λόγω δέσμη μέτρων πολιτικής αποτελεί τη βάση για την παρούσα πρόταση.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

3.1. Σύνοψη της πρότασης

3.1.1. Καλύτερη συλλογή των περιστατικών

Η πρόταση θεσπίζει το κατάλληλο περιβάλλον ώστε να διασφαλίζεται ότι θα αναφέρονται όλα τα περιστατικά που θέτουν σε κίνδυνο ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της αεροπορίας.

Πρώτον, η πρόταση διατηρεί την υποχρέωση της θέσπισης συστημάτων υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών (mandatory occurrence reporting systems MORS) και ορίζει τα πρόσωπα που υποχρεούνται να υποβάλλουν αναφορές, καθώς και τα περιστατικά που πρέπει να αναφέρονται στο πλαίσιο του MORS. Παράλληλα με το σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς, η πρόταση επιβάλλει την καθιέρωση συστημάτων εθελοντικής αναφοράς, στόχος των οποίων είναι η συλλογή περιστατικών τα οποία δεν έχουν συμπεριληφθεί στο MORS.

Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης διατάξεις που διασφαλίζουν το κατάλληλο περιβάλλον για την ενθάρρυνση των εργαζομένων στην πολιτική αεροπορία να αναφέρουν πληροφορίες σχετικές με την ασφάλεια, προστατεύοντάς τους από την επιβολή κυρώσεων, με εξαίρεση τις περιπτώσεις βαριάς αμέλειας.

3.1.2. Αποσαφήνιση της ροής πληροφοριών

Η ισχύουσα οδηγία επιβάλλει στα άτομα να αναφέρουν τα περιστατικά απευθείας στις αρχές των κρατών μελών, ενώ, στην πραγματικότητα, οι αρχές των κρατών μελών λαμβάνουν τις περισσότερες αναφορές περιστατικών από οργανώσεις οι οποίες τα συλλέγουν από ιδιώτες, στο πλαίσιο της διαδικασίας διαχείρισης της ασφαλείας. Στην πρόταση λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη αυτή και καθιερώνονται απαιτήσεις για τους οργανισμούς. Οι οργανισμοί και τα κράτη μέλη υποχρεούνται να θεσπίσουν συστήματα αναφοράς περιστατικών που θα επιτρέπουν τον εντοπισμό των κινδύνων ασφαλείας. Τα περιστατικά που συλλέγονται από οργανισμούς θα διαβιβάζονται στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ή στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), κατά περίπτωση. Όλα τα περιστατικά που συλλέγονται από τα κράτη μέλη, τους οργανισμούς και τον EASA, θα συγκεντρώνονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.

3.1.3. Βελτιωμένη ποιότητα και πληρότητα των δεδομένων

Η πρόταση περιλαμβάνει μια σειρά από διατάξεις που αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας και της πληρότητας των αναφορών περιστατικών και ως εκ τούτου συμβάλλουν στην καλύτερη αναγνώριση βασικών πεδίων κινδύνου και της ανάγκης λήψης μέτρων αντιμετώπισης.

Οι αναφορές περιστατικών πρέπει να περιέχουν τουλάχιστον ορισμένες πληροφορίες με καθορισμό υποχρεωτικών πεδίων δεδομένων, όπως η ημερομηνία του περιστατικού, η κατηγορία περιστατικού ή η περιγραφή του περιστατικού. Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης την υποχρέωση ταξινόμησης των περιστατικών ανάλογα με το είδος κινδύνου, σύμφωνα με το κοινό ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων. Επιπλέον, πρέπει να εφαρμόζονται διαδικασίες ελέγχου της ποιότητας των δεδομένων, ιδίως για να διασφαλιστεί η συνοχή μεταξύ της αναφοράς ενός περιστατικού και των αρχικών πληροφοριών που συνέλεξε ο αναφέρων. Τέλος, η Επιτροπή θα επικουρεί τα κράτη μέλη όσον αφορά την επίτευξη υψηλότερης ποιότητας δεδομένων και προτύπων πληρότητας, με την υποστήριξη της ανάπτυξης υλικού καθοδήγησης και τη διοργάνωση ημερίδων. Αυτό θα πρέπει να αποσκοπεί στη διασφάλιση συνεπούς και ομοιόμορφης ενσωμάτωσης δεδομένων σε βάσεις δεδομένων.

3.1.4. Βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών

Η πρόταση ανταποκρίνεται στην ανάγκη βελτίωσης της ανταλλαγής πληροφοριών μέσω της ενίσχυσης των υφιστάμενων κανόνων.

Στο πλαίσιο αυτό, η πρόσβαση από τα κράτη μέλη και τον EASA στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, το οποίο περιέχει όλα τα περιστατικά που συλλέγονται από τα κράτη μέλη, καθώς και από τον EASA, επεκτείνεται σε όλα τα δεδομένα και τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων. Οι νέες αυτές διατάξεις επιτρέπουν ιδίως στα κράτη μέλη να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα ασφαλείας που σχετίζονται με περιστατικά που έλαβαν χώρα εντός του εναέριου χώρου τους, αλλά που είχαν αναφερθεί και αξιολογηθεί από άλλη αρχή κράτους μέλους.

Επιπλέον, όταν, κατά την αξιολόγηση των στοιχείων που συλλέγονται μέσω των συστημάτων αναφοράς περιστατικών, μια αρχή εντοπίζει θέματα ασφαλείας τα οποία κρίνεται ότι ενδιαφέρουν άλλη αρχή, διαβιβάζει τις πληροφορίες σε εύθετο χρόνο.

Τέλος, προκειμένου να διευκολυνθεί η ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών, το κείμενο απαιτεί όλες οι αναφορές περιστατικών να είναι συμβατές με το λογισμικό ECCAIRS (το λογισμικό αυτό χρησιμοποιείται από όλα τα κράτη μέλη και για το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο) και με την ταξινόμηση ADREP (η ταξινόμηση ΔΟΠΑ χρησιμοποιείται επίσης στο λογισμικό ECCAIRS).

3.1.5. Καλύτερη προστασία από ακατάλληλη χρήση των πληροφοριών ασφαλείας

Το αναγκαίο αντιστάθμισμα της ευρύτερης πρόσβασης στα δεδομένα ασφαλείας και τις πληροφορίες που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο είναι η διασφάλιση ότι χρησιμοποιούνται για τους κατάλληλους σκοπούς.

Υπό την έννοια αυτή, η πρόταση ενισχύει τους κανόνες όσον αφορά τη διασφάλιση, εκτός από την υποχρέωση εγγύησης του απορρήτου των συλλεγόμενων δεδομένων, ότι τα δεδομένα επιτρέπεται να διατίθενται και να χρησιμοποιούνται μόνο για να διατηρείται ή να βελτιώνεται η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Στο κείμενο επιχειρείται επίσης να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια της αεροπορίας λόγω της χρήσης των εν λόγω δεδομένων από τις δικαστικές αρχές με την υποχρέωση εκ των προτέρων θέσπισης ρυθμίσεων, οι οποίες θα ορίζουν διατάξεις που θα αποκαθιστούν σωστή ισορροπία μεταξύ των δύο επίμαχων δημοσίων συμφερόντων (της δικαιοσύνης και της ασφάλειας της αεροπορίας).

3.1.6. Καλύτερη προστασία των αναφερόντων ώστε να διασφαλίζεται η συνεχής διαθεσιμότητα των πληροφοριών

Οι πρόταση ενισχύει τους κανόνες που σχετίζονται με την προστασία του αναφέροντα το περιστατικό ώστε να διασφαλίζεται ότι τα άτομα έχουν εμπιστοσύνη στο σύστημα και ότι αναφέρονται οι κατάλληλες πληροφορίες ασφαλείας.

Στο πλαίσιο αυτό, το κείμενο επαναλαμβάνει την υποχρέωση της ανώνυμης αναφοράς περιστατικών και περιορίζει την πρόσβαση στα πλήρως αναγνωρίσιμα δεδομένα μόνο σε ορισμένα άτομα. Επιπλέον, τα κράτη μέλη καλούνται να απέχουν από την άσκηση προσφυγής, με εξαίρεση τις περιπτώσεις βαριάς αμέλειας.

Ενισχύεται ο κανόνας βάσει του οποίου οι εργαζόμενοι δεν υφίστανται καμία ζημία από τον εργοδότη τους, εκτός από περιπτώσεις βαριάς αμέλειας, βάσει των πληροφοριών που αναφέρονται σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό.. Οι οργανισμοί καλούνται επίσης να υιοθετήσουν πολιτική που να περιγράφει τους τρόπους με τους οποίους εξασφαλίζεται η προστασία των εργαζομένων.

Τέλος, συστήνονται εθνικοί φορείς, οι οποίοι επιτρέπουν στους υπαλλήλους να καταγγέλλουν παραβιάσεις των κανόνων που εγγυώνται την προστασία τους και πρέπει να καθιερωθούν ποινές, κατά περίπτωση.

3.1.7. Εισαγωγή απαιτήσεων σχετικά με την ανάλυση πληροφοριών και την έγκριση παρακολούθησης δράσεων σε εθνικό επίπεδο

Η πρόταση συμβάλλει στην προώθηση της μετάβασης προς ένα περισσότερο προδραστικό και πιο τεκμηριωμένο σύστημα ασφάλειας στην Ευρώπη, διότι επιβάλλει νέες απαιτήσεις που μεταφέρουν στο δίκαιο της ΕΕ τους κανόνες που σχετίζονται με την ανάλυση και την παρακολούθηση των συλλεγόμενων περιστατικών, οι οποίοι έχουν συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο.

Οι οργανισμοί και τα κράτη μέλη υποχρεούνται να αναλύουν τις πληροφορίες που συλλέγονται μέσω των συστημάτων αναφοράς περιστατικών, ώστε να εντοπίζονται κίνδυνοι ασφάλειας και να λαμβάνουν μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίζονται τυχόν εντοπισθείσες ελλείψεις ασφαλείας. Η αποτελεσματικότητα των εν λόγω μέτρων σε σχέση με τη βελτίωση της ασφάλειας παρακολουθείται και λαμβάνονται επιπλέον μέτρα, εάν κριθεί απαραίτητο.

3.1.8. Ενίσχυση της ανάλυσης σε επίπεδο ΕΕ

Στο άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 έχει ήδη θεσπιστεί η αρχή ότι οι πληροφορίες που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο αναλύονται από τον EASA και τα κράτη μέλη. Η αρχή αυτή ενισχύεται και η συνεχιζόμενη συνεργασία επισημοποιείται, στο πλαίσιο δικτύου αναλυτών για την ασφάλεια της αεροπορίας υπό την προεδρία του EASA.

Η ανάλυση σε επίπεδο ΕΕ θα λειτουργεί συμπληρωματικά των δράσεων που αναλαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο, ιδίως με τον εντοπισμό πιθανών προβλημάτων ασφαλείας και των κύριων πεδίων κινδύνου σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το κοινό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων της ΕΕ θα υποστηρίζει το εν λόγω έργο μέσω της ταξινόμησης όλων των περιστατικών που συλλέγονται από τα κράτη μέλη με εναρμονισμένο τρόπο.

Το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Ασφάλειας της Αεροπορίας και το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Ασφάλειας της Αεροπορίας θα ωφεληθούν αμφότερα από την ανάλυση και τις δραστηριότητες που εκτελούνται από το Δίκτυο Αναλυτών Ασφάλειας της Αεροπορίας.

3.1.9. Βελτιωμένη διαφάνεια προς το ευρύ κοινό

Η πρόταση, ενώ τηρεί την απαραίτητη εμπιστευτικότητα ορισμένων πληροφοριών, συμβάλλει στην ενίσχυση της διαφάνειας όσον αφορά το θέμα της ασφάλειας της αεροπορίας για το ευρύ κοινό, με τη δημοσίευση ετήσιων αναφορών ασφαλείας, οι

οποίες θα περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τις τάσεις και τα συγκεντρωτικά δεδομένα.

3.2. Νομική βάση

Η πρόταση βασίζεται στο άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

3.3. Αρχή της επικουρικότητας

Εφαρμόζεται η αρχή της επικουρικότητας εφόσον η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν σε ικανοποιητικό βαθμό από τα μεμονωμένα κράτη μέλη. Οι στόχοι της πρότασης μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα με την ανάληψη δράσεων σε επίπεδο ΕΕ.

Με την ανάληψη δράσης από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα επιτευχθούν πληρέστερα οι στόχοι της πρότασης για τους ακόλουθους λόγους: Πρώτον, υπάρχει ανάγκη να εναρμονισθεί η αναφορά περιστατικών τους και οι κανόνες που σχετίζονται με τη χρήση και την προστασία των πληροφοριών του αναφέροντα· και δεύτερον, είναι απαραίτητο το σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών να ενισχυθούν με εργαλεία ασφαλείας και να διασφαλισθεί ότι οι εν λόγω πληροφορίες αναλύονται και ότι αναλαμβάνονται δράσεις παρακολούθησης σε όλα τα κράτη μέλη. Επιπλέον, ζητήματα όπως η πρόσβαση στα δεδομένα του ΕΚΑ και η καθιέρωση διαδικασιών και εργαλείων για την ανάλυση δεδομένων ΕΚΑ δεν μπορούν να επιτευχθούν σε εθνικό επίπεδο, δεδομένου ότι πρόκειται για ευρωπαϊκή βάση δεδομένων για την οποία πρέπει να αναληφθεί δράση σε επίπεδο ΕΕ. Η ανάληψη δράσης σε εθνικό επίπεδο είναι απολύτως αναγκαία, αλλά δεν αρκεί για να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος στο σύνολό του και στη συνέχεια να συμβάλει στη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων. Πράγματι, ο στόχος της βελτίωσης της ασφάλειας πτήσεων δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, διότι τα συστήματα αναφοράς που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη μεμονωμένα είναι λιγότερο αποτελεσματικά σε σύγκριση με ένα συντονισμένο δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών που θα επιτρέπει τον εντοπισμό πιθανών προβλημάτων ασφαλείας και κύριων πεδίων κινδύνου σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η πρόταση είναι συνεπώς σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

3.4. Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας. Οι πρόσθετες επιβαρύνσεις για τον κλάδο και τις εθνικές αρχές περιορίζονται σε όσες είναι αναγκαίες για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της συνολικής ποιότητας του συστήματος. Μολονότι η πρόταση συνεπάγεται κόστος για την εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν την ανάλυση και την παρακολούθηση των περιστατικών, το κόστος αυτό αναμένεται ότι θα αντισταθμιστεί από τα οικονομικά οφέλη που θα προκύψουν από τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των αντίστοιχων θανάτων.

3.5. Επιλογή νομικού μέσου

Το νομικό μέσο πρέπει να είναι γενικής εφαρμογής. Το προτεινόμενο μέσο είναι κανονισμός.

Άλλα μέσα δεν θα ήταν τα κατάλληλα για τους ακόλουθους λόγους:

- η πρόταση θεσπίζει δικαιώματα και υποχρεώσεις για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας, γεγονός το οποίο δεν επιτρέπει τη χρήση οδηγίας·
- πολλές ελλείψεις και προβληματικά πεδία που εντοπίστηκαν με το ισχύον νομικό πλαίσιο συνδέονται με την αποκλίνουσα εφαρμογή της οδηγίας στα κράτη μέλη. Η ποικιλία πρακτικών που απορρέουν από την παρούσα οδηγία δείχνει σαφώς ότι μια οδηγία δεν αποτελεί το κατάλληλο μέσο για την επίτευξη ομόφωνης και συνεπούς εφαρμογής του νόμου σε έναν τομέα όπου αυτό είναι αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.

Συνεπώς το πιο κατάλληλο νομικό μέσο είναι ο κανονισμός, δεδομένου ότι οι εναλλακτικές επιλογές δεν θα επαρκούσαν για την επίτευξη των προτεινόμενων στόχων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις που σχετίζονται με την ανάπτυξη κοινού συστήματος ταξινόμησης κινδύνων της ΕΕ και την επέκταση του προϋπολογισμού που διατίθεται για την ανάπτυξη του ECCAIRS και τη διαχείριση του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου καλύπτονται ήδη από το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.

Η δημοσιονομική επίπτωση της παρούσας πρότασης σχετίζεται με πρόσθετους ανθρώπινους πόρους για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (μετέχοντες στο δίκτυο των αναλυτών) και με συμπληρωματικό προϋπολογισμό για τις δραστηριότητες αποστολής και προβολής.

Οι πρόσθετοι ανθρώπινοι πόροι (δύο θέσεις εργασίας που εκτιμώνται στα 300.000 ευρώ ετησίως) και το πρόσθετο κόστος προϋπολογισμού (δραστηριότητες αποστολής και προβολής στα 65.000 ευρώ ετησίως) θα καλυφθούν πλήρως μέσω ανακατανομής στο πλαίσιο των υπάρχοντων πόρων του Οργανισμού, με ως εκ τούτου ουδέτερο αντίκτυπο στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

5. ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

5.1. Απλούστευση

Η πρόταση προβλέπει την απλούστευση της νομοθεσίας, δεδομένου ότι μια οδηγία και δύο κανονισμούς της Επιτροπής αντικαθίστανται από με μια ενιαία πράξη, έναν κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και δεν θα απαιτήσει εθνικά εκτελεστικά μέτρα.

5.2. Κατάργηση ισχύουσας νομοθεσίας

Η έγκριση της πρότασης συνεπάγεται την κατάργηση της ισχύουσας οδηγίας 2003/42/ΕΚ, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής, και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010.

5.3. Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

Η προτεινόμενη πράξη αφορά θέμα του ΕΟΧ και πρέπει, επομένως, να καλύπτει και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής

(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,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁰,

Μετά από διαβούλευση με τον Ευρωπαίο Επόπτη Προστασίας Δεδομένων¹¹,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Πρέπει να εξασφαλισθεί υψηλό γενικό επίπεδο ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση και να καταβληθεί κάθε προσπάθεια προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός ατυχημάτων και συμβάντων, ώστε οι πολίτες να έχουν εμπιστοσύνη στις αεροπορικές μεταφορές.
- (2) Το ποσοστό θανατηφόρων ατυχημάτων στην πολιτική αεροπορία παρέμεινε σχετικά σταθερό κατά την περασμένη δεκαετία· ωστόσο, εκφράζονται ανησυχίες ότι η προβλεπόμενη αύξηση της κίνησης τις επόμενες δεκαετίες ενδέχεται να οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων.

⁹ ΕΕ C της , σ. .

¹⁰ ΕΕ C της , σ. .

¹¹ ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

- (3) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Οκτωβρίου 2010 σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία¹² αποβλέπει στην πρόληψη ατυχημάτων με την πιο εύκολη διεξαγωγή έγκαιρων, αποτελεσματικών και ποιοτικών διερευνήσεων ασφαλείας. Ο παρών κανονισμός δεν πρέπει να υπεισέρχεται στη διαδικασία διερευνήσεων ατυχημάτων και συμβάντων που διαχειρίζονται οι εθνικές αρχές διερεύνησης ασφαλείας, όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010.
- (4) Η πείρα έχει δείξει ότι συχνά, προτού σημειωθεί ατύχημα, ορισμένα συμβάντα και πολυάριθμες άλλες ελλείψεις συνιστούν ενδείξεις για την ύπαρξη κινδύνων ασφαλείας. Επιπλέον, ενώ η δυνατότητα να αντλήσουμε διδάγματα από ένα ατύχημα είναι ζωτικής σημασίας, διαπιστώνεται ότι τα συστήματα αντίδρασης έχουν φθάσει πλέον στα όριά τους και δεν επιφέρουν βελτιώσεις. Η Ένωση και τα κράτη μέλη πρέπει να κινηθούν προς την κατεύθυνση περισσότερο προδραστικών και πιο τεκμηριωμένων διαδικασιών ασφαλείας, οι οποίες να επικεντρώνονται στην πρόληψη ενός ατυχήματος με την ανάλυση όλων των διαθέσιμων πληροφοριών ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με περιστατικά στην πολιτική αεροπορία.
- (5) Η βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας απαιτεί οι σχετικές πληροφορίες για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας να αναφέρονται, να συλλέγονται, να αποθηκεύονται, να προστατεύονται, να ανταλλάσσονται, να διαδίδονται, να αναλύονται, καθώς και να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας με βάση τα στοιχεία που συλλέγονται. Αυτή η προδραστική και τεκμηριωμένη προσέγγιση πρέπει να εφαρμοστεί από τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας της αεροπορίας, από οργανισμούς στο πλαίσιο των οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφαλείας και από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA).
- (6) Πρέπει να καταρτισθούν συστήματα υποχρεωτικής και εθελοντικής αναφοράς περιστατικών, ώστε να δίνεται η ευκαιρία στους ενδιαφερόμενους να αναφέρουν λεπτομέρειες σχετικά με τα περιστατικά, και οι πληροφορίες που συλλέγονται να διαβιβάζονται στην αρχή που είναι αρμόδια για την ανάληψη δράσης βάσει των περιστατικών που συλλέγονται για την ενίσχυση της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.
- (7) Το προσωπικό διαφόρων κατηγοριών που εργάζεται στην πολιτική αεροπορία παρατηρεί περιστατικά που ενδιαφέρουν την πρόληψη ατυχημάτων και, συνεπώς, θα πρέπει να τα αναφέρει.
- (8) Πρέπει να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη άλλων μέσων για τη συλλογή πληροφοριών για την ασφάλεια, παράλληλα με τα συστήματα που απαιτούνται από την παρούσα νομοθεσία, για τη συλλογή όλων των πληροφοριών που θα μπορούσαν να συμβάλουν στη βελτίωση της ασφαλείας της αεροπορίας.
- (9) Οι αρχές διερεύνησης της ασφαλείας πρέπει να έχουν πλήρη πρόσβαση στις συλλεγόμενες πληροφορίες σχετικά με τα περιστατικά ή στις αναφορές περιστατικών που αποθηκεύονται από τα κράτη μέλη τους, προκειμένου να αποφασίζουν για ποια περιστατικά ενδέχεται να απαιτείται διερεύνηση ασφαλείας και να αντλήσουν διδάγματα ασφαλείας που εξυπηρετούν το συμφέρον της ασφαλείας της αεροπορίας.

¹² EE L 295 της 12.11.2010, σ. 35

- (10) Είναι σημαντικό να λαμβάνονται ολοκληρωμένα στοιχεία υψηλής ποιότητας, διότι η ανάλυση και οι τάσεις που βασίζονται σε ανακριβή στοιχεία μπορούν να οδηγήσουν σε παραπλανητικά αποτελέσματα και να επικεντρώνουν τις προσπάθειες εκεί όπου δεν χρειάζεται η ανάληψη δράσης. Επιπλέον, τέτοια ανακριβή στοιχεία ενδέχεται να οδηγήσουν σε απώλεια της εμπιστοσύνης στις πληροφορίες που παράγονται από τα συστήματα αναφοράς περιστατικών. Προκειμένου να διασφαλισθεί η ποιότητα και η πληρότητα των αναφορών περιστατικών, οι αναφορές πρέπει να περιέχουν τουλάχιστον ορισμένες πληροφορίες οι οποίες μπορεί να ποικίλλουν ανάλογα με την κατηγορία του περιστατικού. Επιπλέον, πρέπει να εφαρμοστούν οι διαδικασίες ελέγχου της ποιότητας των πληροφοριών και να εξασφαλισθεί η συνοχή της αναφοράς ενός περιστατικού με τις αρχικές πληροφορίες που έχουν συλλεγεί. Επιπλέον, με τη στήριξη της Επιτροπής, πρέπει να αναπτυχθεί επαρκές υλικό καθοδήγησης, για να διασφαλιστεί κυρίως η ποιότητα και η πληρότητα των δεδομένων, καθώς και η συνεπής και ομοιόμορφη εισαγωγή των δεδομένων σε βάσεις δεδομένων. Πρέπει επίσης να οργανωθούν ημερίδες, κυρίως από την Επιτροπή για την παροχή της απαραίτητης υποστήριξης.
- (11) Είναι απαραίτητο να αναπτυχθεί ένα κοινό ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων, ώστε να υποστηριχθεί ο προσδιορισμός της απαραίτητης και έγκαιρης δράσης όταν πρόκειται για υψηλού κινδύνου μεμονωμένα περιστατικά ασφάλειας. Το σύστημα πρέπει επίσης να επιτρέπει τον εντοπισμό των κύριων πεδίων κινδύνου, όταν πρόκειται για συγκεντρωτικές πληροφορίες. Ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να στηρίζει τα κράτη μέλη στην εκτίμηση των περιστατικών τους και στην καλύτερη εστίαση των προσπαθειών τους. Πρέπει επίσης, κατά την εξέταση των συγκεντρωτικών πληροφοριών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, να επιτρέπει τον προσδιορισμό των κύριων πεδίων κινδύνου εντός της Ένωσης και να στηρίζει το έργο που επιτελείται στον τομέα του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Ασφάλειας της Αεροπορίας και του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Ασφάλειας της Αεροπορίας. Πρέπει να δοθεί η κατάλληλη στήριξη για να εξασφαλιστεί η συνεπής και ομοιόμορφη ταξινόμηση των κινδύνων σε όλα τα κράτη μέλη.
- (12) Οι αναφορές περιστατικών πρέπει να αποθηκεύονται σε βάσεις δεδομένων οι οποίες πρέπει να αποτελούν ένα σύστημα συμβατό με το ECCAIRS (το λογισμικό που χρησιμοποιείται από όλα τα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο για την αποθήκευση των αναφορών περιστατικών) και με την ταξινόμηση ADREP (η ταξινόμηση ΔΟΠΑ χρησιμοποιείται επίσης στο λογισμικό ECCAIRS) ώστε να διευκολυνθεί η ανταλλαγή πληροφοριών.
- (13) Όταν στα περιστατικά ενέχονται αεροσκάφη ταξινομημένα σε κράτος μέλος ή αεροσκάφη τα οποία εκμεταλλεύεται οργανισμός εγκατεστημένος σε κράτος μέλος, τα περιστατικά αυτά πρέπει να αναφέρονται ακόμη και εάν έχουν σημειωθεί εκτός της επικράτειας των κρατών μελών.
- (14) Πληροφορίες σχετικές με περιστατικά πρέπει να ανταλλάσσονται εντός της Ένωσης. Αυτό αναμένεται ότι θα ενισχύσει ιδίως σε μεγάλο βαθμό τη διαπίστωση πραγματικών ή δυνητικών κινδύνων. Επιπλέον, αναμένεται ότι θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με περιστατικά που σημειώνονται στην επικράτειά τους, τα οποία ωστόσο αναφέρονται σε άλλο κράτος μέλος.

- (15) Όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με περιστατικά πρέπει να τηρείται ο στόχος της πρόληψης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων, καθώς και της αξιολόγησης των επιδόσεων ασφαλείας, χωρίς όμως την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.
- (16) Ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για να εξασφαλισθεί η ανταλλαγή μεγάλου όγκου πληροφοριών μεταξύ όλων των κρατών μελών, της Επιτροπής και του EASA είναι το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.
- (17) Όλες οι πληροφορίες που σχετίζονται με την ασφάλεια οι οποίες προκύπτουν από τις αναφορές περιστατικών που συλλέγονται στην Ένωση πρέπει να διαβιβάζονται εγκαίρως στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο. Το Αποθετήριο πρέπει να περιέχει τη συλλογή των περιστατικών, αλλά και πληροφορίες που προέρχονται από ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα που διερευνώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 966/2010.
- (18) Οι πληροφορίες που αφορούν εθνικά περιστατικά, τα οποία έχουν αποθηκευθεί σε εθνικές βάσεις δεδομένων, υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό.
- (19) Πληροφορίες ασφαλείας που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο πρέπει να είναι πλήρως διαθέσιμες σε φορείς επιφορτισμένους με τη ρύθμιση της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένου του EASA, καθώς και στις αρχές που είναι επιφορτισμένες με τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων εντός της Ένωσης.
- (20) Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να ζητούν πρόσβαση σε ορισμένες πληροφορίες που περιέχει το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.
- (21) Δεδομένου ότι τα εθνικά κέντρα επαφής έχουν πλήρη γνώση των ενδιαφερομένων μερών που είναι εγκατεστημένα στο κράτος μέλος τους, τις αιτήσεις των ενδιαφερομένων μερών που είναι εγκατεστημένα στο έδαφος αυτού του κράτους μέλους διεκπεραιώνει το αντίστοιχο εθνικό κέντρο επαφής, ενώ τις αιτήσεις των ενδιαφερομένων μερών από τρίτες χώρες ή από διεθνείς οργανισμούς διεκπεραιώνει η Επιτροπή.
- (22) Οι πληροφορίες που περιέχονται στις εκθέσεις περιστατικών πρέπει να αναλύονται και να εντοπίζονται οι κίνδυνοι ασφαλείας. Ως εκ τούτου, τα κατάλληλα μέτρα για τη βελτίωση της ασφαλείας της αεροπορίας πρέπει να καθορίζονται και να εφαρμόζονται εγκαίρως. Πληροφορίες σχετικά με την ανάλυση και την παρακολούθηση των περιστατικών πρέπει να διαδίδονται εντός των οργανισμών και των αρχών των κρατών μελών, καθώς η ανταλλαγή εμπειριών σχετικά με τα περιστατικά που αναφέρονται αποτελεί ένα σημαντικό κίνητρο για τους ενδιαφερόμενους, ώστε να αναφέρουν περιστατικά.
- (23) Η αποτελεσματικότητα των λαμβανόμενων μέτρων ασφαλείας πρέπει να παρακολουθείται και, όπου είναι αναγκαίο, πρέπει να λαμβάνονται πρόσθετα μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι οι ελλείψεις ασφαλείας έχουν αντιμετωπίζονται σωστά. Οι πληροφορίες που περιέχονται στις εκθέσεις περιστατικών πρέπει επίσης να χρησιμοποιούνται με τη μορφή συγκεντρωτικών δεδομένων για την ανίχνευση των τάσεων.

- (24) Κατά τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να περιλάβουν στο οικείο πρόγραμμα ασφαλείας και προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα αυτά είναι τεκμηριωμένα, τα κράτη μέλη πρέπει να αξιοποιούν τις πληροφορίες που προέρχονται από τις συλλεγόμενες αναφορές περιστατικών και από την ανάλυσή τους.
- (25) Δεδομένου ότι ο στόχος της βελτίωσης της ασφάλειας πτήσεων δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, διότι τα συστήματα αναφοράς που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη μεμονωμένα είναι λιγότερο αποτελεσματικά σε σύγκριση με ένα συντονισμένο δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών που επιτρέπει τον εντοπισμό πιθανών προβλημάτων ασφαλείας και κύριων πεδίων κινδύνου σε ενωσιακό επίπεδο, η ανάλυση σε εθνικό επίπεδο πρέπει να συμπληρώνεται από ανάλυση και παρακολούθηση σε ενωσιακό επίπεδο, προκειμένου να διασφαλισθεί καλύτερα η πρόληψη των αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων. Το έργο αυτό σε ενωσιακό επίπεδο πρέπει να πραγματοποιείται από Δίκτυο Αναλυτών Ασφάλειας της Αεροπορίας.
- (26) Το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Ασφάλειας της Αεροπορίας και το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Ασφάλειας της Αεροπορίας πρέπει να ωφεληθούν ιδίως από το έργο του Δικτύου Αναλυτών Ασφάλειας της Αεροπορίας για τον προσδιορισμό των δράσεων που πρέπει να αναλαμβάνονται σε ενωσιακό επίπεδο, με τεκμηριωμένο τρόπο.
- (27) Πρέπει να παρέχονται στο ευρύ κοινό γενικές συγκεντρωτικές πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας της αεροπορίας στα κράτη μέλη και στην Ένωση. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει ιδίως να καλύπτουν τάσεις και αναλύσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού από τα κράτη μέλη, καθώς και πληροφορίες σχετικά με το περιεχόμενο του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου σε συγκεντρωτική μορφή.
- (28) Το σύστημα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας βασίζεται στις εμπειρίες και τα διδάγματα που συνάγονται από ατυχήματα και συμβάντα. Η αναφορά περιστατικών και η αξιοποίηση των περιστατικών προς όφελος της ασφαλείας βασίζονται σε μια σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ του ατόμου που αναφέρει το περιστατικό και του φορέα που αναλαμβάνει τη συλλογή και την αξιολόγησή του. Αυτό απαιτεί αυστηρή εφαρμογή των κανόνων εμπιστευτικότητας. Ο σκοπός της προστασίας των πληροφοριών ασφαλείας από ακατάλληλη χρήση και του περιορισμού της πρόσβασης στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο μόνο στα ενδιαφερόμενα μέρη που συμμετέχουν στη βελτίωση της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας είναι να διασφαλισθεί συνεχής διαθεσιμότητα των πληροφοριών ασφαλείας, ώστε να είναι δυνατόν να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα ορθά και έγκαιρα και να βελτιωθεί η ασφάλεια της αεροπορίας. Σε αυτό το πλαίσιο, οι ευαίσθητες πληροφορίες ασφαλείας πρέπει να προστατεύονται κατάλληλα και να διασφαλίζεται η συλλογή τους με κατοχύρωση της εμπιστευτικότητάς τους, της προστασίας της πηγής από την οποία προέρχονται και της εξασφάλισης της εμπιστοσύνης του προσωπικού που εργάζεται στην πολιτική αεροπορία. Πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα τα οποία θα διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που συλλέγονται μέσω συστημάτων αναφοράς περιστατικών και η πρόσβαση στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο να είναι περιορισμένη. Οι εθνικοί νόμοι περί ελεύθερης πληροφόρησης πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την απαραίτητη εμπιστευτικότητα των εν λόγω πληροφοριών. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να προστατεύονται επαρκώς ώστε να μην χρησιμοποιούνται ούτε να δημοσιοποιούνται χωρίς σχετική έγκριση. Πρέπει να

χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας και να μην χρησιμοποιούνται για την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

- (29) Άτομα τα οποία αναφέρουν ένα περιστατικό δυνάμει του παρόντος κανονισμού πρέπει να προστατεύονται επαρκώς. Σε αυτό το πλαίσιο οι αναφορές περιστατικών δεν πρέπει να περιλαμβάνουν αναγνωριστικά στοιχεία και δεν πρέπει να καταχωρίζονται σε βάσεις δεδομένων στοιχεία που σχετίζονται με τον αναφέροντα.
- (30) Επιπλέον, το σύστημα της πολιτικής αεροπορίας πρέπει να προωθεί εξίσου ένα περιβάλλον μη κατασταλτικό που θα διευκολύνει την αυθόρμητη αναφορά συμβάντων και να συμβάλλει έτσι στην προώθηση της αρχής της «νοοτροπίας δικαίου». Το μη κατασταλτικό περιβάλλον δεν πρέπει να εμποδίζει τη λήψη των απαραίτητων μέτρων για τη διατήρηση ή τη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας της αεροπορίας.
- (31) Το περιβάλλον «νοοτροπίας δικαίου» πρέπει να ενθαρρύνει τους ενδιαφερόμενους να αναφέρουν πληροφορίες σχετικές με την ασφάλεια. Δεν πρέπει ωστόσο να απαλλάσσει τους ενδιαφερόμενους από τις συνήθεις ευθύνες τους. Σε αυτό το πλαίσιο, οι εργαζόμενοι δεν πρέπει να τιμωρούνται με βάση τις πληροφορίες που έχουν παράσχει κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, με εξαίρεση τις περιπτώσεις βαριάς αμέλειας.
- (32) Είναι σημαντικό να οριοθετηθεί η προστασία του αναφέροντα από ζημιές και διώξεις με την κοινή κατανόηση του όρου «βαριά αμέλεια».
- (33) Ο χειρισμός των αναφερόμενων περιστατικών πρέπει να γίνεται από εξουσιοδοτημένα άτομα που εργάζονται ανεξάρτητα από άλλες υπηρεσίες, προκειμένου να συμβάλουν στην εφαρμογή της «νοοτροπίας δικαίου» και να ενισχύσουν την εμπιστοσύνη των ατόμων στο σύστημα.
- (34) Οι εργαζόμενοι πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να καταγγέλλουν παραβιάσεις των αρχών που περιορίζουν την προστασία τους, όπως προβλέπεται στην παρούσα νομοθεσία. Τα κράτη μέλη πρέπει να καθορίσουν τις συνέπειες για όσους παραβιάζουν τις αρχές προστασίας των αναφερόντων και να επιβάλλουν κυρώσεις όταν χρειάζεται.
- (35) Τα άτομα ενδέχεται να αποφεύγουν την αναφορά περιστατικών φοβούμενα την αυτοενοχοποίησή τους και τις πιθανές συνέπειες σε ποινικές διώξεις ενώπιον δικαστικών αρχών. Εν προκειμένω, τα κράτη μέλη δεν πρέπει να προσφεύγουν κατά ενός αναφέροντα με βάση την αναφορά του, εκτός από την περίπτωση βαριάς αμέλειας. Επιπλέον, η συνεργασία μεταξύ των αρχών ασφαλείας και των δικαστικών αρχών πρέπει να ενισχυθεί και να επισημοποιηθεί με εκ των προτέρων ρυθμίσεις οι οποίες πρέπει να διατηρούν την ισορροπία μεταξύ των διαφόρων διακυβευόμενων δημοσίων συμφερόντων και να καλύπτουν κυρίως την πρόσβαση και τη χρήση των αναφορών περιστατικών που περιέχονται στις εθνικές βάσεις δεδομένων.
- (36) Προκειμένου να εξασφαλισθεί η κατάλληλη ευελιξία και επικαιροποίηση των πληροφοριών που περιέχουν τα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού και για να καθοριστεί το κοινό ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων, να επικαιροποιηθούν τα μέτρα που αφορούν την καταχώριση στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο και να επεκταθεί ή να περιοριστεί η διάδοση πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο

290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή. Έχει ιδιαίτερη σημασία να διεξαγάγει η Επιτροπή τις απαραίτητες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, πρέπει να εξασφαλίσει ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

- (37) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του κοινού ευρωπαϊκού συστήματος ταξινόμησης κινδύνων και τη διαχείριση του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου. Οι αν λόγω αρμοδιότητες πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή¹³.
- (38) Οι κανόνες σχετικά με την επεξεργασία δεδομένων και την προστασία φυσικών προσώπων που καθορίζονται στην 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 αυτών¹⁴, και στον κανονισμό (ΕΕ) 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 ΕΕ και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών¹⁵, πρέπει να τηρούνται πλήρως, δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Οι κανόνες σχετικά με την πρόσβαση στα δεδομένα που καθορίζονται στον κανονισμό (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 Επιτροπής¹⁶, πρέπει να τηρούνται πλήρως δυνάμει του παρόντος κανονισμού, εκτός από τις περιπτώσεις που αφορούν τη διάδοση δεδομένων και πληροφοριών που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, τα οποία προστατεύονται σύμφωνα με ειδικούς κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (39) Οι κυρώσεις πρέπει να επιτρέπουν, ιδίως, την επιβολή κυρώσεων σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που, κατά παράβαση του παρόντος κανονισμού, κάνει κατάχρηση των πληροφοριών που προστατεύονται από τον παρόντα κανονισμό· προκαλεί ζημία έναντι του αναφέροντα του περιστατικού, με εξαίρεση την περίπτωση βαριάς αμέλειας· δεν δημιουργεί το κατάλληλο περιβάλλον ώστε να επιτραπεί η συλλογή των στοιχείων σχετικά με τα περιστατικά· δεν αναλύει τις πληροφορίες που συλλέγονται και δεν συμβάλλει στην αντιμετώπιση των ενδεχόμενων ή πραγματικών ελλείψεων ασφαλείας που έχουν εντοπιστεί· δεν κοινοποιεί τις πληροφορίες που συλλέγονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
- (40) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι η θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της αναφοράς περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, δεν είναι δυνατόν

¹³ *EE L 55 της 28.2.2011, σ. 13*

¹⁴ *EE L 281 της 23.11.1995, σ. 31*

¹⁵ *EE L 8 της 12.1.2011, σ. 1*

¹⁶ *EE L 145 της 31.5.2011, σ. 43*

να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και, συνεπώς, δύναται, λόγω της πανευρωπαϊκής του κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, 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, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.

- (41) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 πρέπει να τροποποιηθεί.
- (42) Η οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία¹⁷, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής, της 12ης Νοεμβρίου 2007, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την καταχώριση σε κεντρικό αποθετήριο πληροφοριών σχετικών με περιστατικά στην πολιτική αεροπορία¹⁸, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής, της 24ης Σεπτεμβρίου 2007, σχετικά με τη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για τη διάδοση στα ενδιαφερόμενα μέρη πληροφοριών σχετικών με περιστατικά της πολιτικής αεροπορίας¹⁹, πρέπει να καταργηθούν.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας διασφαλίζοντας ότι οι σχετικές πληροφορίες για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας αναφέρονται, συλλέγονται, αποθηκεύονται, προστατεύονται, ανταλλάσσονται, διαδίδονται, αναλύονται και ότι λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας με βάση τα συλλεγόμενα στοιχεία, εφόσον κρίνεται σκόπιμο. Προβλέπει επίσης κανόνες σχετικά με την ενσωμάτωση των πληροφοριών που συλλέγονται σε Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο και σχετικά με τη διάδοσή τους στα ενδιαφερόμενα μέρη με στόχο την παροχή στα εν λόγω μέρη των πληροφοριών που χρειάζονται για τη βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.
2. Μοναδικός στόχος της αναφοράς των περιστατικών είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και όχι η απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

- (1) «αφαίρεση στοιχείων ταυτότητας»: η εξάλειψη από τις υποβληθείσες αναφορές όλων των προσωπικών στοιχείων του αναφέροντος και των τεχνικών στοιχείων που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ταυτοποίηση του αναφέροντος ή τρίτων μερών.

¹⁷ ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23

¹⁸ ΕΕ L 294 της 13.11.2007, σ. 3

¹⁹ ΕΕ L 295 της 14.11.2007, σ. 7

- (2) «Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Ασφάλειας της Αεροπορίας»: η ολοκληρωμένη σειρά κανονισμών σε ενωσιακό επίπεδο, σε συνδυασμό με τις δραστηριότητες και τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για την από κοινού διαχείριση της ασφάλειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο·
- (3) «Ευρωπαϊκό Σχέδιο Ασφάλειας της Αεροπορίας»: η αξιολόγηση προβλημάτων ασφαλείας και το σχετικό σχέδιο δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο·
- (4) «βαριά αμέλεια»: η πρόδηλη και ηθελημένη παραβίαση του καθήκοντος επιμέλειας η οποία προκαλεί άμεση προβλέψιμη ζημιά σε πρόσωπο ή ιδιοκτησία, ή υποβαθμίζει το επίπεδο ασφάλειας της αεροπορίας·
- (5) «συμβάν»: γεγονός, εκτός ατυχήματος, συνδεδεμένο με τη λειτουργία αεροσκάφους, το οποίο θέτει σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του·
- (6) «ενδιαφερόμενο μέρος»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ή κάθε επίσημος φορέας, με ή χωρίς νομική προσωπικότητα, ο οποίος είναι σε θέση να συνεισφέρει στη βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας έχοντας πρόσβαση σε σχετικές με περιστατικά πληροφορίες που ανταλλάσσουν τα κράτη μέλη και ανήκει σε μία από τις κατηγορίες ενδιαφερομένων μερών που καθορίζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού·
- (7) «νοοτροπία δικαίου (Just Culture)»: η νοοτροπία με βάση την οποία δεν επιβάλλονται στους άμεσα αρμόδιους φορείς εκμετάλλευσης ή άλλο προσωπικό κυρώσεις για ενέργειες, παραλείψεις ή αποφάσεις που λαμβάνουν με βάση την πείρα και την εκπαίδευσή τους, αλλά ταυτόχρονα δεν είναι ανεκτές η σοβαρή αμέλεια, οι εκ προθέσεως παραβιάσεις και οι καταστροφικές πράξεις·
- (8) «περιστατικό»: κάθε γεγονός το οποίο είναι ή θα μπορούσε να είναι σημαντικό στο πλαίσιο της ασφάλειας της αεροπορίας και περιλαμβάνει κυρίως ατυχήματα και σοβαρά περιστατικά, όπως ορίζει το άρθρο 2 παράγραφος 1 και το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010, και συμβάντα·
- (9) «οργανισμός»: κάθε οργανισμός που παρέχει προϊόντα και/ή υπηρεσίες αεροπορίας και περιλαμβάνει κυρίως τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών, εγκεκριμένους φορείς συντήρησης, οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για το σχεδιασμό τύπου και/ή την κατασκευή αεροσκαφών, φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και πιστοποιημένα αεροδρόμια·
- (10) «κέντρο επαφής»: η αρμόδια αρχή που έχει ορισθεί από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2, για την υποβολή αιτήματος παροχής πληροφοριών από ενδιαφερόμενο μέρος εγκατεστημένο σε κράτος μέλος, και η Επιτροπή, για την υποβολή αιτήματος παροχής πληροφοριών από ενδιαφερόμενο μέρος μη εγκατεστημένο στην Ένωση·
- (11) «αρχή διερεύνησης ασφαλείας»: η μόνιμη εθνική αρχή διερεύνησης ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας η οποία διεξάγει ή εποπτεύει διερευνήσεις ασφαλείας, όπως ορίζει το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010·

- (12) «σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας (SMS)»: μια συστηματική προσέγγιση για τη διαχείριση της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των απαραίτητων οργανωτικών δομών, λογοδοσίας, πολιτικών και διαδικασιών·
- (13) «Κρατικό Πρόγραμμα Ασφάλειας (ΚΠΑ)»: ολοκληρωμένο σύνολο νομοθεσιών και δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται από κράτος μέλος με σκοπό την διαχείριση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται για περιστατικά που θέτουν σε κίνδυνο ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο, εάν δεν ληφθούν διορθωτικά μέτρα, το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο. Λεπτομερής κατάλογος των συμβάντων που πρέπει να αναφέρονται περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι.

Άρθρο 4

Υποχρεωτική αναφορά

1. Κάθε οργανισμός που έχει συσταθεί σε κράτος μέλος καθιερώνει σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς για τη διευκόλυνση της συλλογής των στοιχείων σχετικών με περιστατικά.
2. Κάθε κράτος μέλος καθιερώνει σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς για τη διευκόλυνση της συλλογής στοιχείων σχετικών με περιστατικά, καθώς και για τη συλλογή στοιχείων σχετικών με περιστατικά που συγκεντρώνουν οι οργανισμοί κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1.
3. Τα πρόσωπα που απαριθμούνται κατωτέρω αναφέρουν περιστατικά μέσω του συστήματος που καθιερώνεται από τον οργανισμό στον οποίο εργάζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή μέσω του συστήματος που καθιερώνεται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 2:
 - α) κυβερνήτης αεροσκάφους νηολογημένου σε κράτος μέλος ή αεροσκάφους νηολογημένου εκτός της Ένωσης που χρησιμοποιείται όμως από φορέα εκμετάλλευσης, του οποίου την εποπτεία έχει κράτος μέλος, ή φορέα εκμετάλλευσης εγκατεστημένο στην Ένωση·
 - β) το πρόσωπο που ασκεί δραστηριότητες σχεδιασμού, κατασκευής, συντήρησης ή τροποποίησης αεροσκάφους με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφους συγκοινωνίας, ή εξαρτήματος ή τμήματός του, υπό την εποπτεία κράτους μέλους ή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)·
 - γ) το πρόσωπο που υπογράφει πιστοποιητικό επιθεώρησης συντήρησης ή διάθεσης σε λειτουργία αεροσκάφους με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφους συγκοινωνίας, ή εξαρτήματος ή τμήματος αυτού, υπό την εποπτεία κράτους μέλους ή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)·

- δ) πρόσωπο που εκτελεί καθήκον για το οποίο απαιτείται να είναι εξουσιοδοτημένο ως ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας κράτους μέλους ή ως αξιωματικός πληροφοριών πτήσης·
- ε) διαχειριστής αερολιμένα για τον οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁰
- στ) πρόσωπο που εκτελεί καθήκον συνδεδεμένο με την εγκατάσταση, την τροποποίηση, τη συντήρηση, την επισκευή, τη γενική επισκευή, τον έλεγχο της πτήσης ή την επιθεώρηση των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας για τις οποίες την ευθύνη φέρει κράτος μέλος·
- ζ) πρόσωπο που εκτελεί καθήκον συνδεδεμένο με την επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκάφους, στην οποία περιλαμβάνεται η τροφοδοσία με καύσιμα, η συντήρηση, η σύνταξη φορτωτικής, η φόρτωση, η αποπάγωση και η ρυμούλκηση σε αεροδρόμιο που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1008/2008.
4. Κάθε πρόσωπο περιλαμβανόμενο στην παράγραφο 3 αναφέρει περιστατικά εντός των προθεσμιών και σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα II σημείο 1.
5. Κάθε οργανισμός πιστοποιημένος ή εγκεκριμένος από κράτος μέλος αναφέρει στην αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους μέλους, όπως ορίζει το άρθρο 6 παράγραφος 2, τις λεπτομέρειες σχετικά με τα περιστατικά που συλλέγονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1.
6. Κάθε οργανισμός πιστοποιημένος ή εγκεκριμένος από τον EASA, αναφέρει στον EASA τις λεπτομέρειες σχετικά με τα περιστατικά που συλλέγονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1.

Άρθρο 5

Εθελοντικές αναφορές

1. Κάθε οργανισμός που έχει συσταθεί σε ένα κράτος μέλος καταρτίζει σύστημα εθελοντικής αναφοράς προκειμένου να διευκολύνει τη συλλογή στοιχείων για περιστατικά που δεν μπορούν να εντοπιστούν από το σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς, αλλά γίνονται αντιληπτά από τον αναφέροντα ως πραγματικός ή δυνητικός κίνδυνος.
2. Κάθε κράτος μέλος καταρτίζει σύστημα εθελοντικής αναφοράς προκειμένου να διευκολύνει τη συλλογή στοιχείων για περιστατικά που δεν μπορούν να εντοπιστούν από το σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς, αλλά γίνονται αντιληπτά από τον αναφέροντα ως πραγματικός ή δυνητικός κίνδυνος, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής λεπτομερειών σχετικά με περιστατικά που έχουν συγκεντρωθεί από οργανισμούς κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1.

²⁰

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση), *EE L 293 της 31.10.2008, σ. 3.*

3. Τα συστήματα εθελοντικής αναφοράς επιτρέπουν τη συλλογή στοιχείων σχετικά με περιστατικά, τα οποία δεν απαριθμούνται στο παράρτημα Ι ώστε να αναφέρονται υποχρεωτικά, και την αναφορά περιστατικών από πρόσωπα τα οποία δεν αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3.
4. Κάθε οργανισμός πιστοποιημένος ή εγκεκριμένος από κράτος μέλος αναφέρει στην αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους μέλους που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 τις λεπτομέρειες σχετικά με τα περιστατικά που συλλέγονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1.
5. Κάθε οργανισμός πιστοποιημένος ή εγκεκριμένος από τον EASA, αναφέρει στον EASA τις λεπτομέρειες σχετικά με τα περιστατικά που συλλέγονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1.
6. Τα κράτη μέλη και οι οργανώσεις δύνανται να καταρτίζουν άλλα συστήματα συλλογής και επεξεργασίας πληροφοριών ασφαλείας για τη συλλογή λεπτομερών στοιχείων, σχετικά με περιστατικά που ενδέχεται να μην εντοπισθούν από τα συστήματα υποβολής αναφορών που αναφέρονται στο άρθρο 4 και στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Τα συστήματα αυτά επιτρέπεται να περιλαμβάνουν την υποβολή αναφορών σε άλλους φορείς πλην εκείνων που περιγράφονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 και να προβλέπουν την ενεργό συμμετοχή του κλάδου.

Άρθρο 6

Συλλογή και αποθήκευση πληροφοριών

1. Κάθε οργανισμός που έχει συσταθεί σε ένα κράτος μέλος ορίζει ένα ή περισσότερα πρόσωπα τα οποία διαχειρίζονται τη συλλογή, την αξιολόγηση, την επεξεργασία, την ανάλυση και την αποθήκευση των στοιχείων σχετικά με αναφερόμενα περιστατικά, σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5. Τα εν λόγω ορισθέντα πρόσωπα εργάζονται χωριστά και ανεξάρτητα από άλλες υπηρεσίες του οργανισμού.
2. Κάθε κράτος μέλος ορίζει μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές οι οποίες δημιουργούν μηχανισμό για τη συλλογή, την αξιολόγηση, την ανάλυση και την αποθήκευση των στοιχείων σχετικά με αναφερόμενα περιστατικά σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5. Οι ορισθείσες αρμόδιες αρχές εργάζονται χωριστά και ανεξάρτητα από άλλα τμήματα κατά το χειρισμό των αναφερόμενων πληροφοριών.

Η αρμοδιότητα αυτή μπορεί να ανατίθεται στις ακόλουθες αρχές, είτε από κοινού, είτε χωριστά:

- α) στην εθνική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, και/ή
- β) στην αρχή διερεύνησης ασφαλείας· και/ή
- γ) σε κάθε άλλο ανεξάρτητο οργανισμό ή όργανο στο οποίο ανατίθεται η αποστολή αυτή.

Εάν κράτος μέλος ορίσει περισσότερους από έναν οργανισμό ή φορέα, ορίζει έναν από αυτούς ως κέντρο επαφής για την ανταλλαγή των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2.

3. Οι οργανισμοί αποθηκεύουν αναφορές περιστατικών που προέρχονται από στοιχεία σχετικά με τα περιστατικά που συλλέγονται σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5, σε βάση δεδομένων.
4. Οι αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 2 αποθηκεύουν αναφορές περιστατικών που προέρχονται από στοιχεία σχετικά με περιστατικά συλλεγόμενα σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5, σε μια εθνική βάση δεδομένων.
5. Τα ατυχήματα και τα σοβαρά περιστατικά αποθηκεύονται επίσης στην εν λόγω εθνική βάση δεδομένων.
6. Οι αρχές των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή του Κρατικού Προγράμματος Ασφάλειας έχουν πλήρη πρόσβαση στην εθνική βάση δεδομένων που αναφέρεται στην παράγραφο 4, ώστε να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά τα θέματα ασφαλείας.
7. Οι αρχές διερεύνησης ασφαλείας έχουν πλήρη πρόσβαση στην εθνική βάση δεδομένων που αναφέρεται στην παράγραφο 4, προκειμένου να τηρούν τις υποχρεώσεις που καθορίζονται από το άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010.

Άρθρο 7

Ποιότητα και πληρότητα των αναφορών περιστατικών

1. Οι κατά την παράγραφο 6 αναφορές περιστατικών περιλαμβάνουν τουλάχιστον τις πληροφορίες του παραρτήματος II σημείο 2.
2. Κάθε αναφορά περιστατικού κατά την παράγραφο 4 του άρθρου 6 περιλαμβάνει την ταξινόμηση κινδύνων ασφαλείας των συλλεγόμενων περιστατικών. Η ταξινόμηση καθορίζεται σύμφωνα με το κοινό ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων που ορίζεται στην παράγραφο 5.
3. Οι οργανισμοί και τα κράτη μέλη καθορίζουν διαδικασίες ελέγχου της ποιότητας των δεδομένων, για να εξασφαλιστεί ιδίως η συνοχή των διαφόρων στοιχείων που περιέχονται σε αναφορά περιστατικού και με τα αρχικά στοιχεία του αναφερόμενου περιστατικού.
4. Οι βάσεις δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφοι 3 και 4 χρησιμοποιούν τυποποιημένους μορφότυπους για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών και αποτελούν σύστημα συμβατό με τα ECCAIRS και ADREP.
5. Η Επιτροπή αναπτύσσει κοινό ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων με σκοπό την ταξινόμηση των περιστατικών ως προς το είδος των κινδύνων ασφαλείας. Εν προκειμένω, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την ανάγκη συμβατότητας με τα υφιστάμενα συστήματα ταξινόμησης κινδύνων.

6. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 18 για τον καθορισμό του κοινού ευρωπαϊκού συστήματος ταξινόμησης κινδύνων.
7. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, εγκρίνει τις ρυθμίσεις εφαρμογής του κοινού ευρωπαϊκού συστήματος ταξινόμησης κινδύνων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 19 παράγραφος 2.
8. Η Επιτροπή στηρίζει τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στο έργο της ενοποίησης δεδομένων, και ιδίως, ενδεικτικά, στο έργο της ενσωμάτωσης των ελάχιστων κατά την παράγραφο 1 πληροφοριών, της κατά την παράγραφο 2 ταξινόμησης κινδύνων περιστατικών και της καθιέρωσης διαδικασιών ελέγχου της ποιότητας των δεδομένων κατά την παράγραφο 3. Η εν λόγω στήριξη της Επιτροπής, που παρέχεται κυρίως με τη μορφή υλικού καθοδήγησης και ημερίδων, συμβάλλει στην εναρμόνιση της διαδικασίας εισαγωγής δεδομένων σε όλα τα κράτη μέλη.

Άρθρο 8

Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο

1. Η Επιτροπή διαχειρίζεται Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο προκειμένου να αποθηκεύει όλες τις αναφορές περιστατικών που συλλέγονται στην Ένωση.
2. Κάθε κράτος μέλος συμφωνεί με την Επιτροπή επί των τεχνικών πρωτοκόλλων για την επικαιροποίηση του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου με τη μεταβίβαση όλων των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών που περιέχουν οι εθνικές βάσεις δεδομένων, όπως ορίζει το άρθρο 6 παράγραφος 4.
3. Ο EASA συμφωνεί με την Επιτροπή επί των τεχνικών πρωτοκόλλων για τη μεταφορά στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο όλων των αναφορών περιστατικών που συλλέγονται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹ και των εκτελεστικών του κανόνων, καθώς και τις πληροφορίες που συλλέγονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 παράγραφος 6 και του άρθρου 5 παράγραφος 5.
4. Η Επιτροπή εγκρίνει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις ρυθμίσεις διαχείρισης του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου που ορίζεται στην παράγραφο 1. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2.
5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 18 για την επικαιροποίηση των μέτρων που αφορούν την καταχώριση στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο που αναφέρεται στις παραγράφους 2 και 3.

²¹ Κανονισμός (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, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)· *EE L 79 της 19.3.2008, σ. 1*.

Άρθρο 9

Ανταλλαγή πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη και ο EASA συμμετέχουν στην ανταλλαγή πληροφοριών, καθιστώντας διαθέσιμες όλες τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες που αποθηκεύονται στις αντίστοιχες βάσεις δεδομένων αναφοράς στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών, του EASA και της Επιτροπής, μέσω του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου. Οι αναφορές περιστατικών διαβιβάζονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο εντός 30 ημερών από την αρχική συλλογή των στοιχείων που σχετίζονται με το περιστατικό. Οι αναφορές περιστατικών επικαιροποιούνται, όταν κρίνεται σκόπιμο, με συμπληρωματικές πληροφορίες ασφαλείας.
2. Πληροφορίες σχετικά με ατυχήματα και σοβαρά περιστατικά διαβιβάζονται επίσης στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο. Τα βασικά πραγματολογικά στοιχεία σχετικά με ατυχήματα και σοβαρά περιστατικά διαβιβάζονται ενόσω η έρευνα είναι σε εξέλιξη. Μετά την ολοκλήρωση της έρευνας, προστίθενται όλες οι πληροφορίες μεταξύ των οποίων, εφόσον υπάρχει, και περίληψη της τελικής έκθεσης της έρευνας στην αγγλική γλώσσα.
3. Εάν κράτος μέλος ή ο EASA, κατά τη συλλογή στοιχείων για περιστατικά ή κατά την αποθήκευση των αναφορών περιστατικών, εντοπίσουν ζητήματα ασφαλείας τα οποία μπορεί να αφορούν άλλα κράτη μέλη ή τον EASA και ενδεχομένως απαιτούν τη λήψη μέτρων ασφαλείας, το εν λόγω κράτος μέλος ή ο EASA διαβιβάζει όλες τις σχετικές πληροφορίες ασφαλείας στις αρμόδιες αρχές των ενδιαφερόμενων κρατών μελών ή τον EASA το συντομότερο δυνατό.

Άρθρο 10

Διάδοση πληροφοριών

1. Κάθε φορέας επιφορτισμένος με τη ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ή τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας εντός της Ένωσης έχει απευθείας πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τα περιστατικά που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.
2. Οι ενδιαφερόμενοι που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ μπορούν να ζητήσουν πρόσβαση σε ορισμένες πληροφορίες που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο. Ενδιαφερόμενοι εγκατεστημένοι στην Ένωση υποβάλλουν αιτήσεις για πληροφορίες στο κέντρο επαφής του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένοι. Ενδιαφερόμενα μέρη μη εγκατεστημένα στην Ένωση απευθύνουν τις αιτήσεις παροχής πληροφοριών στην Επιτροπή.
3. Για λόγους ασφαλείας, δεν παρέχεται στα ενδιαφερόμενα μέρη άμεση πρόσβαση στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.

Επεξεργασία αιτήσεων και αποφάσεις

1. Οι αιτήσεις υποβάλλονται με τη βοήθεια εντύπων εγκεκριμένων από τα κέντρα επαφής. Τα έντυπα αυτά έχουν τουλάχιστον το περιεχόμενο που καθορίζεται στο παράρτημα IV.
2. Κάθε κέντρο επαφής, το οποίο παραλαμβάνει αίτηση, ελέγχει εάν υποβλήθηκε από ενδιαφερόμενο μέρος και εάν το κέντρο επαφής είναι αρμόδιο να διεκπεραιώσει την εν λόγω αίτηση.
3. Κάθε κέντρο επαφής, το οποίο παραλαμβάνει αίτηση παροχής πληροφοριών, αξιολογεί κατά περίπτωση κατά πόσον η αίτηση είναι δικαιολογημένη και εφικτή. Τα κέντρα επαφής μπορούν να παρέχουν πληροφορίες στα ενδιαφερόμενα μέρη σε έντυπη μορφή ή με τη χρήση ασφαλών ηλεκτρονικών μέσων επικοινωνίας.
4. Εάν η αίτηση γίνει δεκτή, το κέντρο επαφής καθορίζει τον όγκο και το επίπεδο διαβάθμισης των πληροφοριών που πρόκειται να παρασχεθούν. Οι πληροφορίες περιορίζονται στις απολύτως απαραίτητες για τον σκοπό της αίτησης απαιτήσεις, με την επιφύλαξη των άρθρων 15 και 16. Πληροφορίες μη σχετιζόμενες με τον εξοπλισμό, τις λειτουργίες ή το πεδίο δραστηριότητας του ενδιαφερόμενου μέρους παρέχονται μόνον σε συγκεντρωτική ή μη ταυτοποιήσιμη μορφή. Πληροφορίες υπό μη συγκεντρωτική μορφή επιτρέπεται να παρέχονται στον ενδιαφερόμενο, εφόσον παρέχει λεπτομερή αιτιολόγηση.
5. Σε ενδιαφερόμενα μέρη αναφερόμενα στο παράρτημα III στοιχείο β) είναι δυνατόν να παρέχονται μόνον πληροφορίες σχετικές με τον εξοπλισμό, τις λειτουργίες ή το πεδίο δραστηριότητάς τους.
6. Κέντρο επαφής που παραλαμβάνει αίτηση από ενδιαφερόμενο μέρος περιλαμβανόμενο στο παράρτημα III στοιχείο α) μπορεί να λαμβάνει απόφαση γενικής φύσεως για την παροχή πληροφοριών σε τακτική βάση στο εν λόγω ενδιαφερόμενο μέρος. Οι πληροφορίες που ζητούνται σχετίζονται με τον εξοπλισμό, τις λειτουργίες και τομέα δραστηριότητας των ενδιαφερομένων. Η απόφαση γενικής φύσεως δεν μπορεί να επιτρέπει την πρόσβαση στο σύνολο του περιεχομένου της βάσης δεδομένων και καλύπτει μόνο την πρόσβαση σε πληροφορίες χωρίς στοιχεία ταυτοποίησης.
7. Ο ενδιαφερόμενος χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που παραλαμβάνει μόνο για τον σκοπό που ορίζεται στο έντυπο της αίτησης, η οποία πρέπει να είναι σύμφωνη με τον στόχο που ορίζεται στο άρθρο 1 του παρόντος κανονισμού. Ο ενδιαφερόμενος δεν δημοσιοποιεί τις πληροφορίες που παρέλαβε χωρίς γραπτή συγκατάθεση του παρόχου των πληροφοριών και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να κατοχυρώσει την πρέπουσα εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που έλαβε.
8. Η απόφαση διάδοσης των πληροφοριών δυνάμει του παρόντος άρθρου περιορίζεται στις απολύτως απαραίτητες για τους σκοπούς του χρήστη πληροφορίες.
9. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 18 για την επικαιροποίηση των

κανόνων που αφορούν τη διάδοση των πληροφοριών που περιέχει το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, προκειμένου να διευρύνεται ή να περιορίζεται η διάδοση των πληροφοριών.

Άρθρο 12

Αρχείο αιτήσεων και ανταλλαγή πληροφοριών

1. Κάθε κέντρο επαφής καταχωρίζει σε αρχείο κάθε αίτηση που παραλαμβάνει και τη δράση που αναλήφθηκε. Οι πληροφορίες αυτές διαβιβάζονται στην Επιτροπή, όποτε παραλαμβάνεται αίτηση ή/και αναλαμβάνεται δράση.
2. Η Επιτροπή διαθέτει σε όλα τα κέντρα επαφής τον επικαιροποιημένο κατάλογο των αιτήσεων που παρέλαβαν και των δράσεων που ανέλαβαν τα διάφορα κέντρα επαφής και η ίδια την Επιτροπή.

Άρθρο 13

Ανάλυση περιστατικών και παρακολούθηση σε εθνικό επίπεδο

1. Κάθε οργανισμός εγκατεστημένος σε κράτος μέλος αναπτύσσει διαδικασία ανάλυσης των στοιχείων σχετικών με τα περιστατικά που συλλέγονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 4 και 5, προκειμένου να εντοπίζει τους κινδύνους ασφαλείας που συνδέονται με περιστατικά που έχουν διαπιστωθεί. Βάσει της εν λόγω ανάλυσης, καθορίζει τα κατάλληλα διορθωτικά και προληπτικά μέτρα που απαιτούνται για τη βελτίωση της ασφάλειας.
2. Κάθε οργανισμός εγκατεστημένος σε κράτος μέλος, μετά τον προσδιορισμό των δράσεων που απαιτούνται για την αντιμετώπιση πραγματικών ή δυνητικών ελλείψεων ασφαλείας, εφαρμόζει τις εν λόγω δράσεις σε εύθετο χρόνο και καθιερώνει διαδικασία παρακολούθησης της εφαρμογής και της αποτελεσματικότητας των ενεργειών.
3. Κάθε οργανισμός πιστοποιημένος ή εγκεκριμένος από κράτος μέλος αναφέρει εντός 30 ημερών, όταν απαιτείται, στην αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους μέλους που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2, το αποτέλεσμα της ανάλυσης που διενεργήθηκε κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 και τις δράσεις που απαιτούνται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2.
4. Κάθε κράτος μέλος αναπτύσσει μια διαδικασία ανάλυσης των στοιχείων σχετικών με τα περιστατικά που συλλέγονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 4 και 5, προκειμένου να εντοπίζει τους κινδύνους ασφαλείας που συνδέονται με περιστατικά που έχουν διαπιστωθεί. Βάσει της εν λόγω ανάλυσης, καθορίζει τα κατάλληλα διορθωτικά και προληπτικά μέτρα που απαιτούνται για τη βελτίωση της ασφάλειας.
5. Κάθε κράτος μέλος, μετά τον προσδιορισμό των δράσεων που απαιτούνται για την αντιμετώπιση πραγματικών ή δυνητικών ελλείψεων ασφαλείας, εφαρμόζει τις εν λόγω δράσεις σε εύθετο χρόνο και καθιερώνει διαδικασία παρακολούθησης της εφαρμογής και της αποτελεσματικότητας των ενεργειών.

6. Κάθε κράτος μέλος παρακολουθεί επίσης την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα των ενεργειών των οργανισμών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Όταν κράτος μέλος εκτιμά ότι οι ενέργειες είναι ακατάλληλες για την αντιμετώπιση πραγματικών ή δυνητικών ελλείψεων ασφαλείας, διασφαλίζει ότι αναλαμβάνονται και υλοποιούνται οι πρόσθετες κατάλληλες δράσεις από τον αρμόδιο οργανισμό.
7. Πληροφορίες σχετικά με την ανάλυση και την παρακολούθηση μεμονωμένων περιστατικών, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, αποθηκεύονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο εγκαίρως και το αργότερο δύο μήνες από την αποθήκευσή τους στην εθνική βάση δεδομένων.
8. Οι πληροφορίες που λαμβάνονται από την ανάλυση των αναφορών περιστατικών χρησιμοποιούνται από τα κράτη μέλη για τον προσδιορισμό διορθωτικών μέτρων, τα οποία πρέπει να ληφθούν στο πλαίσιο του Κρατικού Προγράμματος Ασφάλειας.
9. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τουλάχιστον ετησίως επισκόπηση της ασφάλειας, με πληροφορίες για τους τύπους των περιστατικών που συνελέγησαν από το εθνικό σύστημά τους υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών, με σκοπό την ενημέρωση του κοινού για το επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και τις δράσεις που αναλήφθηκαν για την αντιμετώπιση οποιουδήποτε προβλήματος ασφαλείας σε αυτό το πλαίσιο.
10. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να δημοσιεύουν αναφορές περιστατικών από τις οποίες έχουν αφαιρεθεί τα στοιχεία ταυτοποίησης.

Άρθρο 14

Ανάλυση περιστατικών και παρακολούθηση σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης

1. Η Επιτροπή, ο EASA και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συμμετέχουν από κοινού τακτικά στην ανταλλαγή και ανάλυση των πληροφοριών που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.
2. Η συνεργασία πραγματοποιείται μέσω Δικτύου Αναλυτών Ασφάλειας της Αεροπορίας.
3. Ο EASA υποστηρίζει τις δραστηριότητες του Δικτύου Αναλυτών Ασφάλειας της Αεροπορίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται ενδεικτικά η βοήθεια για την προετοιμασία και την οργάνωση των συνεδριάσεών του.
4. Το Δίκτυο Αναλυτών Ασφάλειας της Αεροπορίας συμβάλλει στην ενίσχυση της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ένωση, ιδίως με την εκτέλεση δραστηριοτήτων ανάλυσης ασφαλείας για την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Ασφάλειας της Αεροπορίας και του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Ασφάλειας της Αεροπορίας.
5. Ο EASA περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με το αποτέλεσμα της κατά την παράγραφο 1 ανάλυσης πληροφοριών στην ετήσια επισκόπηση ασφαλείας που ορίζεται στο άρθρο 15 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Άρθρο 15

Προστασία και κατάλληλη χρήση των πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη και οι οργανισμοί λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν τη δέουσα εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που παραλαμβάνουν, σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5 και 10.
2. Στοιχεία για τα περιστατικά χρησιμοποιούνται μόνο για τον σκοπό για τον οποίο έχουν συλλεχθεί. Τα κράτη μέλη και οι οργανισμοί δεν διαθέτουν και δεν χρησιμοποιούν τις πληροφορίες αυτές για άλλους σκοπούς εκτός από τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας. Οι πληροφορίες δεν χρησιμοποιούνται για την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.
3. Η Επιτροπή, ο EASA και οι αρχές των κρατών μελών, κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που αναφέρονται στο άρθρο 14, διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που περιέχει το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο και περιορίζουν τη χρήση τους σε ό,τι είναι απολύτως αναγκαίο 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 αξιοπλοΐας χωρίς απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.
4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 και οι αρμόδιες αρχές τους για την απονομή δικαιοσύνης συνεργάζονται μεταξύ τους μέσω εκ των προτέρων ρυθμίσεων. Οι εν λόγω εκ των προτέρων ρυθμίσεις επιδιώκουν να διασφαλίσουν τη σωστή ισορροπία μεταξύ της ανάγκης για ορθή απονομή της δικαιοσύνης, αφενός, και της απαραίτητης συνεχούς διαθεσιμότητας των πληροφοριών ασφαλείας, αφετέρου.

Άρθρο 16

Προστασία της πηγής πληροφοριών

1. Κάθε οργανισμός που έχει συσταθεί σε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι όλα τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα όπως ονόματα ή διευθύνσεις μεμονωμένων ατόμων είναι διαθέσιμες μόνο για τα άτομα που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1. Στοιχεία ταυτοποίησης διαδίδονται εντός του οργανισμού ανάλογα με την περίπτωση. Κάθε οργανισμός που έχει συσταθεί σε κράτος μέλος επεξεργάζεται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα εφόσον κρίνεται αναγκαίο για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη των εθνικών νομοθεσιών για την εφαρμογή της οδηγίας 95/46/EK.
2. Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι όλα τα προσωπικά στοιχεία όπως ονόματα ή διευθύνσεις μεμονωμένων ατόμων δεν καταχωρίζονται ποτέ στην εθνική βάση δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 4. Στοιχεία ταυτοποίησης τίθενται στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου, ιδίως για να μπορέσει να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του όσον αφορά τη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών. Κάθε κράτος μέλος επεξεργάζεται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα εφόσον

κρίνεται αναγκαίο για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη των εθνικών νομοθεσιών για την εφαρμογή της οδηγίας 95/46/EK.

3. Τα κράτη μέλη δεν κινούν τις νόμιμες διαδικασίες στην περίπτωση παραβάσεων του νόμου οι οποίες τελέσθηκαν χωρίς πρόθεση ή από απροσεξία και των οποίων λαμβάνουν γνώση απλώς και μόνον διότι έγιναν γνωστές κατ' εφαρμογή των άρθρων 4 και 5. Ο κανόνας αυτός δεν ισχύει σε περιπτώσεις βαριάς αμέλειας.
4. Οι εργαζόμενοι που αναφέρουν περιστατικά σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 δεν υφίστανται καμία ζημία από τον εργοδότη τους για τις πληροφορίες που ανέφεραν, εκτός από περιπτώσεις βαριάς αμέλειας.
5. Κάθε οργανισμός που έχει συσταθεί σε κράτος μέλος εγκρίνει εσωτερικό κανονισμό ο οποίος καθορίζει πώς διασφαλίζονται και υλοποιούνται εντός του οργανισμού οι αρχές της «νοοτροπίας δικαίου», ιδίως η αρχή που αναφέρεται στην παράγραφο 4.
6. Κάθε κράτος μέλος συστήνει φορέα αρμόδιο για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Οι εργαζόμενοι μπορούν να καταγγέλλουν στον εν λόγω φορέα παραβάσεις των κανόνων που καθορίζονται στο παρόν άρθρο. Ανάλογα με την περίπτωση, ο αρμόδιος φορέας προτείνει στο οικείο κράτος μέλος την επιβολή κυρώσεων στον εργοδότη κατ' εφαρμογή του άρθρου 21.

Άρθρο 17

Επικαιροποίηση των παραρτημάτων

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 18 σχετικά με τα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού για την προσαρμογή των παραρτημάτων στην τεχνική πρόοδο, την ευθυγράμμιση των παραρτημάτων με τη διεθνή ταξινόμηση ADREP, με άλλες νομοθεσίες που έχουν εγκριθεί από την Ένωση και με διεθνείς συμφωνίες, για την επικαιροποίηση του καταλόγου με τα ενδιαφερόμενα μέρη και της αίτησης παροχής πληροφοριών από το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, και για τη διασφάλιση ότι το πεδίο εφαρμογής των περιστατικών που πρέπει να αναφέρονται σύμφωνα με το σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς εξακολουθεί να είναι κατάλληλο.

Άρθρο 18

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 6, άρθρο 8 παράγραφος 5, άρθρο 11 παράγραφος 9 και άρθρο 17 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 6, άρθρο 8 παράγραφος 5, άρθρο 11 παράγραφος 9 και άρθρο 17 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την

επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Η απόφαση δεν επηρεάζει την εγκυρότητα ήδη ισχυουσών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

4. Αμέσως μετά την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη η οποία εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 6, άρθρο 8 παράγραφος 5, άρθρο 11 παράγραφος 9 και άρθρο 17 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχουν εγείρει αντίρρηση ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός 2 μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από την παρέλευση της εν λόγω χρονικής περιόδου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν αμφότερα ενημερώσει την Επιτροπή ότι δεν σκοπεύουν να προβάλουν αντίρρηση. Η εν λόγω περίοδος παρατείνεται κατά 2 μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 19

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Η εν λόγω επιτροπή είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 20

Πρόσβαση σε έγγραφα και προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

1. Με εξαίρεση τα άρθρα 10 και 11, τα οποία θεσπίζουν αυστηρότερους κανόνες πρόσβασης στα στοιχεία και τις πληροφορίες που περιέχει το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των εθνικών νομοθεσιών για την εφαρμογή της οδηγίας 95/46/ΕΚ και σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001.

Άρθρο 21

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή όταν θεσπίζονται κυρώσεις κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 22

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010

Το άρθρο 19 διαγράφεται.

Άρθρο 23

Καταργούμενες διατάξεις

Η οδηγία 2003/42/ΕΚ, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής, καταργούνται.

Άρθρο 24

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 Ι: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ
ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ
ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ**

**Μέρος Α: Κατάλογος περιστατικών σχετικών με τη λειτουργία, τη συντήρηση, την
επισκευή και την κατασκευή αεροσκάφους, τα οποία πρέπει να αναφέρονται**

Σημείωση 1: Αν και το παρόν μέρος απαριθμεί τα περισσότερα ανακοινώσιμα περιστατικά, δεν είναι δυνατόν να είναι εξαντλητικό. Κάθε άλλο περιστατικό που κρίνεται από τους εμπλεκόμενους ότι πληροί τα κριτήρια, πρέπει επίσης να αναφέρεται.

Σημείωση 2: Το παρόν μέρος δεν περιλαμβάνει ατυχήματα και σοβαρά περιστατικά όπως αυτά ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010. Πέραν των άλλων απαιτήσεων που καλύπτουν την αναφορά ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων, όπως ορίζεται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010, ατυχήματα και σοβαρά περιστατικά αναφέρονται επίσης μέσω συστημάτων υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών.

Σημείωση 3: Το παρόν μέρος περιλαμβάνει παραδείγματα απαιτήσεων αναφοράς σχετικών με τη λειτουργία, τη συντήρηση, την επισκευή και την κατασκευή αεροσκάφους.

Σημείωση 4: Τα περιστατικά που πρέπει να αναφέρονται είναι περιστατικά στα οποία τέθηκε σε κίνδυνο η ασφάλεια της λειτουργίας ή που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε επισφαλείς συνθήκες. Εάν, κατά την άποψη του αναφέροντος, το περιστατικό δεν έθεσε σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας, η επανάληψή του όμως υπό τυχόν διαφορετικές συνθήκες ενδέχεται να δημιουργήσει κινδύνους, τότε πρέπει να υποβληθεί αναφορά. Στοιχεία που κρίνεται ότι πρέπει να αναφερθούν για κάποιες κατηγορίες προϊόντων, δομικών στοιχείων ή εξαρτημάτων, δεν κρίνεται αναγκαστικά αναγκαίο για άλλες, η δε απουσία ή παρουσία ενός και μόνου παράγοντα, είτε τεχνικού είτε ανθρωπογενούς, μπορεί να μετατρέψει ένα περιστατικό σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

Σημείωση 5: Περιστατικά που πρέπει να αναφέρονται μπορεί να αφορούν επανδρωμένα αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένων των τηλεκατευθυνόμενων εναέριων συστημάτων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 1: ΠΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ
- 2: ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ
- 3: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ
- 4: ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

1. ΠΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

1.1. Λειτουργία του αεροσκάφους

- α) Ελιγμοί για την αποφυγή σύγκρουσης:
 - Κίνδυνος σύγκρουσης με αεροσκάφος, με το έδαφος ή με άλλο αντικείμενο, ή επισφαλής κατάσταση στην οποία ενδείκνυνται ελιγμοί αποφυγής.

- Ελιγμός που απαιτήθηκε για την αποφυγή σύγκρουσης με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με άλλο αντικείμενο.
 - Ελιγμός αποφυγής για την αποφυγή άλλων επισφαλών καταστάσεων.
- β) Συμβάντα απογείωσης ή προσγείωσης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι προληπτικές ή αναγκαστικές προσγειώσεις. Συμβάντα όπως η προσγείωση πριν από το διάδρομο, μετά το διάδρομο ή παραπλεύρως του διαδρόμου. Απογειώσεις, απογειώσεις που ματαιώθηκαν, προσγειώσεις ή απόπειρες προσγείωσης σε κλειστό, κατειλημμένο ή λανθασμένο διάδρομο. Παρειαφρήσεις σε διάδρομο.
 - γ) Αδυναμία επίτευξης των προβλεπόμενων επιδόσεων κατά την απογείωση ή την αρχική άνοδο.
 - δ) Επικίνδυνα χαμηλή ποσότητα καυσίμων ή ανικανότητα μεταφοράς καυσίμων ή χρήσης όλης της ποσότητας χρησιμοποιήσιμων καυσίμων.
 - ε) Απώλεια ελέγχου (έστω και μερική ή προσωρινή) για οιαδήποτε αιτία.
 - στ) Περιστατικά με ταχύτητα που προσέγγιζε ή υπερέβαινε την V1, τα οποία προκλήθηκαν από επικίνδυνη ή δυνητικώς επικίνδυνη κατάσταση ή δημιουργήσαν τέτοια κατάσταση (π.χ. ματαιωθείσα απογείωση, κτύπημα του ουραίου, απώλεια ισχύος του κινητήρα κ.λπ.)
 - ζ) Επανακύκλωση που δημιούργησε επικίνδυνη ή ενδεχομένως επικίνδυνη κατάσταση.
 - η) Σημαντική αθέλητη απόκλιση από την ταχύτητα αέρος, το σκοπούμενο ίχνος ή το απόλυτο ύψος (άνω των 300 ποδών) για οιαδήποτε αιτία.
 - θ) Κάθοδος κάτω του αποφασισμένου ύψους/απόλυτου ύψους ή του ελάχιστου ύψους/απόλυτου ύψους καθόδου χωρίς την απαιτούμενη οπτική αναφορά.
 - ι) Απώλεια της επίγνωσης του τρέχοντος στίγματος ή της παρουσίας άλλων αεροσκαφών.
 - ια) Αδυναμία επικοινωνίας μεταξύ του ιπτάμενου πληρώματος (CRM) ή μεταξύ του ιπτάμενου πληρώματος και άλλων μερών (πλήρωμα φροντιστών, έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, τεχνικό τμήμα).
 - ιβ) Δυσχερής προσγείωση - προσγείωση που απαιτεί «heavy landing check».
 - ιγ) Υπέρβαση των ορίων του ισοζυγίου καυσίμων.
 - ιδ) Εσφαλμένη ρύθμιση κωδικού SSR ή εσφαλμένη ρύθμιση επιμέρους κλίμακας του υψομέτρου.
 - ιε) Εσφαλμένος προγραμματισμός του εξοπλισμού υπολογισμού πλοήγησης ή επιδόσεων, ή λανθασμένες καταχωρίσεις σε αυτόν, ή χρήση λανθασμένων δεδομένων.
 - ιστ) Εσφαλμένη παραλαβή ή ερμηνεία ραδιοτηλεφωνικών μηνυμάτων.

- ιζ) Δυσλειτουργίες ή ελαττώματα του συστήματος καυσίμων με αντίκτυπο στην παροχή ή/και τη διανομή καυσίμων.
- ιη) Ακούσια έξοδος αεροσκάφους από οδοστρωμένη επιφάνεια.
- ιθ) Σύγκρουση αεροσκάφους με άλλο αεροσκάφος, όχημα ή άλλο επίγειο αντικείμενο.
- κ) Αθέλγητη ή/και εσφαλμένη λειτουργία οιονδήποτε χειριστηρίων.
- κα) Ανικανότητα να επιτευχθεί η προβλεπόμενη διάταξη του αεροσκάφους για οιαδήποτε φάση της πτήσης (π.χ. σύστημα προσγείωσης και έξοδοι, πτερύγια καμπυλότητας, σταθερωτήρες, πτερύγια υποβάσταξης κ.ά.)
- κβ) Κίνδυνος ή πιθανός κίνδυνος προερχόμενος από οιαδήποτε ηθελημένη προσομοίωση συνθηκών αστοχίας για σκοπούς εξάσκησης, για τον έλεγχο των συστημάτων ή για εκπαιδευτικούς λόγους.
- κγ) Ασυνήθεις κραδασμοί.
- κδ) Ενεργοποίηση οιονδήποτε πρωταρχικού συστήματος ειδοποίησης συνδεόμενου με το χειρισμό του αεροσκάφους π.χ. ειδοποίηση διάταξης του αεροσκάφους, ειδοποίηση απώλειας στήριξης (δόνηση χειριστηρίου), ειδοποίηση υπερβολικής ταχύτητας κ.λπ., εκτός εάν:
 - (1) το πλήρωμα διαπίστωσε θετικά ότι η ένδειξη ήταν εσφαλμένη, και αυτό με την προϋπόθεση ότι η εσφαλμένη ειδοποίηση δεν είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν δυσχέρειες ή κίνδυνος εξαιτίας της αντίδρασης που είχε το πλήρωμα στην ειδοποίηση, ή
 - (2) τέθηκε σε λειτουργία για εκπαιδευτικούς ή δοκιμαστικούς σκοπούς.
- κε) «Ειδοποίηση» GPWS/TAWS, εφόσον:
 - (1) το αεροσκάφος προσέγγισε το έδαφος περισσότερο από ό,τι είχε προγραμματισθεί ή προβλεφθεί, ή
 - (2) η ειδοποίηση προέκυψε υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα ή τη νύχτα και αποδείχθηκε ότι προκλήθηκε από μεγάλη ταχύτητα καθόδου (τρόπος 1), ή
 - (3) η ειδοποίηση προέκυψε από αστοχία στην επιλογή του μηχανισμού προσγείωσης ή του πτερυγίου καμπυλότητας προσγείωσης από το κατάλληλο σημείο κατά την προσέγγιση (τρόπος 4), ή
 - (4) οιαδήποτε δυσχέρεια ή κίνδυνος προέκυψε ή μπορούσε να προκύψει από την αντίδραση του πληρώματος στην «ειδοποίηση» π.χ. πιθανή μειωμένη απόσταση από άλλο αεροσκάφος. Εν προκειμένω, περιλαμβάνεται ειδοποίηση οιονδήποτε τρόπου ή τύπου π.χ. αυθεντική, όχληση ή εσφαλμένη.

κστ) «Συναγερμός» GPWS/TAWS, εφόσον προκύψει ή ενδέχεται να προκύψει οιαδήποτε δυσχέρεια ή κίνδυνος συνεπεία της αντίδρασης του πληρώματος στο συναγερμό.

κζ) ACAS RAs.

κη) Συμβάντα ταχυρεύματος ή ελικορεύματος που είχαν ως αποτέλεσμα σημαντική ζημία ή σοβαρούς τραυματισμούς.

1.2. Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

α) Πυρκαγιά, έκρηξη, καπνός ή τοξικά ή επιβλαβή αέρια, ακόμη και μετά την κατάσβεση της φωτιάς.

β) Χρήση ασυνήθους διαδικασίας που αποφασίστηκε από το πλήρωμα πτήσης ή θαλάμου για την αντιμετώπιση κατάστασης έκτακτης ανάγκης, όταν:

(1) η διαδικασία υπάρχει αλλά δεν χρησιμοποιείται

(2) δεν υπάρχει διαδικασία,

(3) η διαδικασία υπάρχει αλλά είναι ατελής ή ακατάλληλη,

(4) η διαδικασία είναι εσφαλμένη,

(5) χρησιμοποιείται λάθος διαδικασία.

γ) Αστοχία οιασδήποτε διαδικασίας που χρησιμοποιείται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ακόμη και όταν πρόκειται για περίπτωση συντήρησης, εκπαίδευσης ή δοκιμών.

δ) Συμβάν που οδηγεί σε εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

ε) Απώλεια πίεσης.

στ) Χρήση οιασδήποτε εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης ή προδιαγεγραμμένων διαδικασιών έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση της κατάστασης.

ζ) Συμβάν που οδηγεί σε δήλωση έκτακτης ανάγκης - («Mayday» ή «Pan»).

η) Αστοχία οιασδήποτε εξοπλισμού ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων και του φωτισμού, να λειτουργήσει ικανοποιητικά, ακόμη και αν χρησιμοποιούνταν για συντήρηση, εκπαίδευση ή δοκιμή.

θ) Συμβάντα που απαιτήσαν τυχόν χρήση οξυγόνου ανάγκης από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος.

1.3. Ανικανότητα πληρώματος

α) Ανικανότητα οιασδήποτε μέλους του πληρώματος πτήσης, ακόμη και πριν από την αναχώρηση, εφόσον κρίθηκε ότι θα μπορούσε να συνεπάγεται ανικανότητα μετά την απογείωση.

- β) Ανικανότητα οιοδήποτε μέλους του πληρώματος θαλάμου, η οποία δεν του επιτρέπει να φέρει σε πέρας τα βασικά καθήκοντά του σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

1.4. Τραυματισμοί

- α) Περιστατικά τα οποία οδήγησαν ή θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε σοβαρό τραυματισμό επιβατών ή μελών του πληρώματος αλλά δεν κρίθηκαν ανακοινωτέα ως ατύχημα.
- β) Σοβαρό συμβάν υγείας που επηρεάζει μέλη του πληρώματος ή τους επιβάτες

1.5. Μετεωρολογία

- α) Κεραυνοπληξία η οποία είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- β) Χαλαζοθύελλα η οποία είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- γ) Αντιμετώπιση σοβαρής τύρβωσης η οποία είχε ως αποτέλεσμα να τραυματισθούν επιβαίνοντες ή η οποία κρίθηκε ότι απαιτεί «έλεγχο τύρβωσης» του αεροσκάφους.
- δ) Αντιμετώπιση απότομων εναλλαγών ανέμου (windshear).
- ε) Αντιμετώπιση παγετού με αποτέλεσμα δυσχέρειες χειρισμού, βλάβη του αεροσκάφους ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε ζωτικής λειτουργίας.

1.6. Αεροπορική ασφάλεια

- α) Έκνομη παρέμβαση στο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένης της απειλής βομβιστικής ενέργειας ή της αεροπειρατείας.
- β) Δυσχερής τιθάσευση μεθυσμένων, βίαιων ή απειθαρχων επιβατών.
- γ) Ανακάλυψη λαθρεπιβάτη.

1.7. Άλλα περιστατικά:

- α) Επαναλαμβανόμενα συμβάντα συγκεκριμένου τύπου, τα οποία μεμονωμένα θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως μη «δυνάμενα να αναφερθούν», λόγω όμως της συχνότητάς τους δημιουργούν ενδεχόμενο κίνδυνο.
- β) Σύγκρουση με πτηνά που είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- γ) Αντιμετώπιση στροβίλων απορρεύματος.
- δ) Κόπωση των πληρωμάτων που κρίθηκε ότι έθεσε σε κίνδυνο ή μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες ή άτομα στο έδαφος.

- ε) Κάθε άλλο περιστατικό οιοδήποτε τύπου που κρίθηκε ότι έθεσε σε κίνδυνο ή μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες ή άτομα στο έδαφος.

2. ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

2.1. Δομικά

Δεν χρειάζονται να αναφέρονται όλες οι δομικές αστοχίες. Απαιτείται η κρίση των μηχανικών για να αποφασίζεται κατά πόσον η αστοχία είναι αρκετά σοβαρή ώστε να αναφερθεί. Λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα παραδείγματα:

- α) Βλάβη σε οιοδήποτε κύριο δομικό στοιχείο (ΚΔΣ), το οποίο δεν χαρακτηρίστηκε ανεκτικό στη βλάβη (στοιχείο περιορισμένης διάρκειας ζωής). Τα ΚΔΣ είναι εκείνα που συντελούν σημαντικά στη μεταφορά των φορτίων πτήσης, εδάφους και πίεσης, και των οποίων η αστοχία μπορεί να οδηγήσει σε καταστροφική αστοχία του αεροσκάφους.
- β) Ελάττωμα ή βλάβη που υπερέβη τα αποδεκτά όρια σε ΚΔΣ, το οποίο είχε χαρακτηριστεί ως ανεκτικό στη βλάβη.
- γ) Ελάττωμα ή βλάβη που υπερέβη τις επιτρεπόμενες ανοχές ενός δομικού στοιχείου, η οποία θα μπορούσε να μειώσει τη δομική ακαμψία τόσο ώστε να μην επιτυγχάνονται πλέον τα απαιτούμενα περιθώρια πτερυγισμού, απόκλισης ή αναστροφής των πηδαλίων.
- δ) Βλάβη ή ελάττωμα δομικού στοιχείου που θα μπορούσε να οδηγήσει στην ελευθέρωση βαριών αντικειμένων και σε συνακόλουθο τραυματισμό επιβαινόντων.
- ε) Βλάβη ή ελάττωμα δομικού στοιχείου που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ορθή λειτουργία των συστημάτων. Βλέπε στοιχείο 2) κατωτέρω.
- στ) Απώλεια οιοδήποτε τμήματος του αεροσκάφους κατά την πτήση.

2.2. Συστήματα

Προτείνονται τα ακόλουθα γενικά κριτήρια για όλα τα συστήματα:

- α) Απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος, υποσυστήματος ή συνόλου ενός εξοπλισμού όταν δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν συνήθεις διαδικασίες λειτουργίας, ασκήσεις κ.λπ.
- β) Ανικανότητα του πληρώματος να ελέγξει το σύστημα, π.χ.:
 - (1) ενέργειες χωρίς εντολή,
 - (2) εσφαλμένη ή ατελής αντίδραση, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού κίνησης ή ακαμψίας,
 - (3) ανεξέλεγκτη λειτουργία,

- (4) μηχανική αποσύνδεση ή αστοχία.
- γ) Αστοχία ή δυσλειτουργία της (των) αποκλειστικής(-ών) λειτουργίας(-ών) του συστήματος (το οποίο μπορεί να έχει ενσωματωμένες πολλές λειτουργίες).
- δ) Παρεμβολή με άλλα συστήματα ή στοιχεία του ίδιου συστήματος.
- ε) Αστοχία ή δυσλειτουργία της προστατευτικής διάταξης ή του συστήματος έκτακτης ανάγκης που συνδέεται με το σύστημα.
- στ) Απώλεια πλεονασματικότητας του συστήματος πέραν των ορίων.
- ζ) Οιοδήποτε περιστατικό που απορρέει από απρόβλεπτη συμπεριφορά συστήματος.
- η) Για τύπους αεροσκαφών με ένα και μόνο κύριο σύστημα, υποσύστημα ή σύνολο εξοπλισμού: απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα σε οιοδήποτε κύριο σύστημα, υποσύστημα ή σύνολο εξοπλισμού.
- θ) Για τύπους αεροσκαφών με πολλαπλά ανεξάρτητα κύρια συστήματα, υποσυστήματα ή σύνολα εξοπλισμού: απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα σε περισσότερα του ενός κύρια συστήματα, υποσυστήματα ή σύνολα εξοπλισμού.
- ι) Λειτουργία οιοδήποτε πρωτεύοντος συστήματος προειδοποίησης συνδεόμενου με συστήματα ή εξοπλισμούς του αεροσκάφους, εκτός εάν το πλήρωμα διαπίστωσε θετικά ότι επρόκειτο για εσφαλμένη προειδοποίηση, υπό την προϋπόθεση ότι η εσφαλμένη προειδοποίηση δεν δημιούργησε δυσχέρειες ή κίνδυνο λόγω της αντίδρασης του πληρώματος στην προειδοποίηση.
- ια) Διαρροή υδραυλικών υγρών, καυσίμων, λαδιών ή άλλων υγρών με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί κίνδυνος πυρκαγιάς ή πιθανή μόλυνση της δομής του αεροσκάφους, των συστημάτων ή του εξοπλισμού του, ή κίνδυνος για τους επιβαίνοντες.
- ιβ) Δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος ένδειξης εφόσον θα μπορούσε να οδηγήσει σε παραπλάνηση του πληρώματος.
- ιγ) Οιαδήποτε αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα εφόσον ανέκυψε σε κρίσιμο στάδιο της πτήσης και σχετίζεται με τη λειτουργία συγκεκριμένου συστήματος.
- ιδ) Σημαντικό έλλειμμα των πραγματικών επιδόσεων σε σύγκριση με τις εγκεκριμένες επιδόσεις, τα οποία οδήγησαν σε επικίνδυνη κατάσταση (λαμβανομένης υπόψη της ακρίβειας της μεθόδου υπολογισμού των επιδόσεων) συμπεριλαμβάνονται η πέδηση, η κατανάλωση καυσίμων κ.λπ.
- ιε) Ασυμμετρία των χειριστηρίων πτήσης: πχ. υπεραντωτικών πτερυγίων, πτερυγίων υποβάσταξης, φθορέων άνωσης, κ.ά.

Το προσάρτημα του παρόντος παραρτήματος περιέχει κατάλογο παραδειγμάτων περιστατικών προς αναφορά που απορρέουν από την εφαρμογή αυτών των γενικών κριτηρίων για τα ειδικά συστήματα.

2.3. Πρόωση (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των ελίκων και των στροφείων) και εφεδρικές μονάδες παραγωγής ισχύος (APU)

- α) Σβέση, κράτηση ή σημαντική δυσλειτουργία οποιουδήποτε κινητήρα.
- β) Υπερτάχυνση του κινητήρα ή ανικανότητα ελέγχου της ταχύτητας οποιουδήποτε δομικού μέρους στρεφόμενου με υψηλή ταχύτητα (π.χ.: APU, αεροεκκινητήρας, συγκρότημα ψύξης του κύκλου αέρα με στρόβιλο, αεροστροβιλοκινητήρας, έλικας ή στροφέιο).
- γ) Αστοχία ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε τμήματος του κινητήρα ή της μονάδας παραγωγής ισχύος που έχει ως αποτέλεσμα ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:
 - (1) μη συγκράτηση συστατικών/υπολειμμάτων,
 - (2) ανεξέλεγκτη εσωτερική ή εξωτερική φωτιά, ή έκλυση θερμών αερίων,
 - (3) ώση προς διαφορετική κατεύθυνση από εκείνη που επιδιώκει ο κυβερνήτης,
 - (4) αστοχία ή ακούσια λειτουργία του συστήματος αναστροφής της ώσης,
 - (5) ανικανότητα ελέγχου της ισχύος, της ώσης ή των στροφών ανά λεπτό,
 - (6) αστοχία της δομής στερέωσης του κινητήρα,
 - (7) μερική ή ολική απώλεια σημαντικού τμήματος της μονάδας παραγωγής ισχύος,
 - (8) πυκνοί ορατοί καπνοί ή συγκεντρώσεις τοξικών προϊόντων επαρκών για να θέσουν σε ανικανότητα το πλήρωμα ή τους επιβάτες,
 - (9) ανικανότητα θέσης του κινητήρα εκτός λειτουργίας με τις φυσιολογικές διαδικασίες,
 - (10) ανικανότητα επαναλειτουργίας κινητήρα σε κατάσταση λειτουργίας.
- δ) Ανεξέλεγκτη ώση/απώλεια ισχύος, μεταβολή ή ταλάντωση η οποία χαρακτηρίζεται ως απώλεια ελέγχου ώσης ή ισχύος (LOTIC):
 - (1) σε μονοκινητήριο αεροσκάφος, ή
 - (2) σε περίπτωση που κρίθηκε υπερβολική για την περίσταση, ή
 - (3) σε περίπτωση που θα μπορούσε να επηρεάσει περισσότερους από έναν κινητήρες σε πολυκινητήριο αεροσκάφος, ιδίως στην περίπτωση δικινητήριου, ή

- (4) σε πολυκινητήριο αεροσκάφος εφόσον ο ίδιος ή παρεμφερής τύπος κινητήρα χρησιμοποιείται σε εφαρμογή όπου το συμβάν θα μπορούσε να θεωρηθεί επισφαλές ή επικίνδυνο.
- ε) Οιοδήποτε ελάττωμα σε μέρος με ελεγμένη διάρκεια ζωής που οδήγησε σε απόσυρση πριν από την ολοκλήρωση της διάρκειας ζωής του.
- στ) Ελαττώματα κοινής προέλευσης τα οποία θα μπορούσαν να προκαλέσουν σε μια πτήση τόσο υψηλή κράτηση κινητήρα ώστε να δημιουργηθεί το ενδεχόμενο να παύσουν να λειτουργούν περισσότεροι του ενός κινητήρες κατά την ίδια πτήση.
- ζ) Αστοχία αναγκαίας λειτουργίας ή ακούσια ενεργοποίηση περιοριστή κινητήρα ή διάταξης ελέγχου.
- η) Υπέρβαση των παραμέτρων του έλικα.
- θ) Ζημιά από εξωτερικό αντικείμενο (FOD).

Έλικες και συστήματα μετάδοσης της κίνησης

- (ι) Ελάττωμα ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε μέρους έλικα, ή συστήματος ισχύος, που οδηγεί σε ένα ή περισσότερα από τα κατωτέρω:
 - (1) υπερτάχυνση του έλικα,
 - (2) ανάπτυξη υπερβολικής αντίστασης,
 - (3) ώση προς την αντίθετη κατεύθυνση από την εντολή του κυβερνήτη,
 - (4) άφεση του έλικα ή οποιουδήποτε σημαντικού μέρους του έλικα,
 - (5) αστοχία που προκαλεί υπερβολική ανισορροπία,
 - (6) ακούσια κίνηση των πτερυγίων του έλικα κάτω από την καθορισμένη ελάχιστη θέση χαμηλού βήματος εν πτήσει,
 - (7) ανικανότητα πτέρωσης του έλικα,
 - (8) ανικανότητα για μεταβολή βήματος του έλικα,
 - (9) ανεξέλεγκτη μεταβολή βήματος,
 - (10) ανεξέλεγκτη διακύμανση της ταχύτητας ή της ροπής,
 - (11) άφεση μερών χαμηλής ενεργειακής ισχύος.

Στροφεία και συστήματα μετάδοσης της κίνησης

- ια) Βλάβη ή ελάττωμα του κιβωτίου ταχυτήτων/σύνδεσης του κυρίου στροφείου που θα μπορούσε να οδηγήσει εν πτήσει σε αποσυναρμολόγηση του στροφείου, ή/και δυσλειτουργίες στο χειρισμό του στροφείου.

- ιβ) Βλάβη στο ουραίο στροφείο, στο σύστημα μετάδοσης και στα ισοδύναμα συστήματα.

APU

- ιγ) Παύση ή αστοχία όταν οι λειτουργικές προδιαγραφές απαιτούν να υπάρχει APU, π.χ. ETOPS, MEL.
- ιδ) Ανικανότητα παύσης λειτουργίας της APU.
- ιε) Υπερτάχυνση.
- ιστ) Ανικανότητα ενεργοποίησης της APU όταν χρειάζεται για λειτουργικούς σκοπούς.

2.4. Ανθρωπογενείς παράγοντες

Οποιοδήποτε συμβάν στο οποίο κάποιο χαρακτηριστικό ή ανεπάρκεια στο σχεδιασμό του αεροσκάφους θα μπορούσε να οδηγήσει σε σφάλμα χρήσης που πιθανόν να συνέβαλε σε επικίνδυνο ή καταστροφικό αποτέλεσμα.

2.5. Άλλα περιστατικά:

- α) Οποιοδήποτε συμβάν στο οποίο κάποιο χαρακτηριστικό ή ανεπάρκεια στο σχεδιασμό του αεροσκάφους θα μπορούσε να οδηγήσει σε σφάλμα χρήσης που πιθανόν να συνέβαλε σε επικίνδυνο ή καταστροφικό αποτέλεσμα.
- β) Περιστατικό που κανονικά δεν κρίνεται ότι πρέπει να αναφερθεί (π.χ. επίπλωση και εξοπλισμός θαλάμου, συστήματα ύδατος), όταν οι περιστάσεις οδήγησαν σε κίνδυνο για το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες.
- γ) Πυρκαγιά, έκρηξη, καπνός ή τοξικά ή επιβλαβή αέρια.
- δ) Οποιοδήποτε άλλο συμβάν που μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, ή να επηρεάσει την ασφάλεια των επιβατών του αεροσκάφους, ή πρόσωπα ή ιδιοκτησία κοντά στο αεροσκάφος ή στο έδαφος.
- ε) Αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανακοινώσεων στους επιβάτες, με αποτέλεσμα να μη λειτουργεί ή να μην ακούγεται το σύστημα.
- στ) Απώλεια χειρισμού του καθίσματος του κυβερνήτη εν πτήξει.

3. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

- α) Εσφαλμένη συναρμολόγηση μερών ή δομικών στοιχείων του αεροσκάφους που διαπιστώθηκε κατά τη διάρκεια επιθεώρησης ή διαδικασίας δοκιμής, η οποία δεν πραγματοποιήθηκε γι' αυτόν το συγκεκριμένο λόγο.
- β) Διαρροή θερμού αέρα απαγωγής που δημιουργεί ζημία στη δομή.
- γ) Οποιοδήποτε ελάττωμα σε μέρος με ελεγμένη διάρκεια ζωής που οδήγησε σε απόσυρση πριν ολοκληρωθεί η διάρκεια ζωής του.

- δ) Οιαδήποτε ζημία ή φθορά (δηλαδή θραύσεις, ρωγμές, διάβρωση, αποκόλληση μετάλλων, αποκόλληση μόνωσης κ.λπ.) από οιαδήποτε αιτία (π.χ. λόγω πτερυγισμού, απώλειας ακαμυνίας ή αστοχίας της δομής):
- (1) στην πρωτεύουσα δομή ή σε ΚΔΣ (όπως ορίζεται στο εγχειρίδιο επισκευών του κατασκευαστή), όταν η εν λόγω ζημία ή φθορά υπερέβη τα επιτρεπτά όρια που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο επισκευών του κατασκευαστή και απαιτήσε επισκευή ή πλήρη ή μερική αντικατάσταση·
 - (2) στη δευτερεύουσα δομή, η οποία ως εκ τούτου έθεσε ή μπορεί να έχει θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος·
 - (3) στον κινητήρα, τον έλικα ή το σύστημα στροφείων του ελικοπτέρου.
- ε) Οιαδήποτε αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα οποιουδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού, ή βλάβη ή φθορά που διαπιστώθηκε κατά την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με οδηγία για την αξιοπλοΐα των αεροσκαφών ή με οιαδήποτε άλλη υποχρεωτική εντολή ρυθμιστικής αρχής, όταν:
- (1) ανιχνεύεται για πρώτη φορά από τον αναφέροντα οργανισμό που μεριμνά για τη συμμόρφωση·
 - (2) σε τυχόν μετέπειτα εξασφάλιση της συμμόρφωσης διαπιστώνεται υπέρβαση των επιτρεπτών ορίων της εντολής ή/και δεν διατίθενται δημοσιευμένες διαδικασίες επισκευής/επανόρθωσης.
- στ) Μη ικανοποιητική λειτουργία οιασδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων και του φωτισμού, έστω και αν πρόκειται για συντήρηση ή για δοκιμές.
- ζ) Μη συμμόρφωση ή σοβαρά σφάλματα συμμόρφωσης προς τις απαιτούμενες διαδικασίες συντήρησης.
- η) Προϊόντα, μέρη, εξαρτήματα και υλικά άγνωστης ή ύποπτης προέλευσης.
- θ) Παραπλανητικά, λανθασμένα ή ανεπαρκή δεδομένα συντήρησης ή διαδικασίες που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε πλημμελή συντήρηση.
- ι) Αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα του εξοπλισμού εδάφους ο οποίος χρησιμοποιείται για δοκιμές ή ελέγχους των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους, όταν η απαιτούμενη συνήθης επιθεώρηση και οι διαδικασίες δοκιμής δεν εντοπίζουν σαφώς το πρόβλημα, όταν αυτό οδηγεί σε επικίνδυνη κατάσταση.

4. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΉΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

4.1. Υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)

Βλέπε το παράρτημα II, κατάλογος περιστατικών σχετικών με τις ANS που πρέπει να αναφέρονται

4.2. Αεροδρόμιο και εγκαταστάσεις αεροδρομίου

- α) Απώλεια ασύρματης επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού εδάφους και των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.
- β) Απώλεια συστήματος συναγερμού σταθμού πυρόσβεσης.
- γ) Οι υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης δεν είναι διαθέσιμες σύμφωνα με τις απαιτήσεις.
- δ) Σημαντική αλλαγή στις συνθήκες λειτουργίας του αεροδρομίου που μπορούσε να οδηγήσει σε επικίνδυνες καταστάσεις δεν αναφέρθηκε στην υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας

4.3. Διακίνηση επιβατών, αποσκευών και φορτίου

- α) Σημαντική μόλυνση της δομής του αεροσκάφους, των συστημάτων και του εξοπλισμού του, από τη μεταφορά αποσκευών ή φορτίου.
- β) Λανθασμένη φόρτωση επιβατών, αποσκευών ή φορτίου, η οποία μπορούσε να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο βάρος ή/και την ισορροπία του αεροσκάφους.
- γ) Λανθασμένη στοιβάση των αποσκευών (και των χειραποσκευών) ή του φορτίου που θα μπορούσε κατά οιοδήποτε τρόπο να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τον εξοπλισμό του ή τους επιβαίνοντες ή να εμποδίσει την εκκένωση εκτάκτου ανάγκης του αεροσκάφους.
- δ) Ακατάλληλη στοιβάση εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων ογκωδών φορτίων.
- ε) Μεταφορά ή προτεινόμενη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά παράβαση των ισχυόντων κανονισμών, καθώς και εσφαλμένη επισήμανση και συσκευασία των επικίνδυνων εμπορευμάτων.

4.4. Επίγεια εξυπηρέτηση και συντήρηση αεροσκαφών

- α) Σοβαρή διαρροή κατά την τροφοδοσία καυσίμου.
- β) Τροφοδότηση με εσφαλμένες ποσότητες καυσίμου που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την αυτονομία, τις επιδόσεις, την ισορροπία ή τη δομική αντοχή του αεροσκάφους.
- γ) Αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα εξοπλισμού εδάφους που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή ή τον έλεγχο των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους, εφόσον κατά τη συνήθη απαιτούμενη επιθεώρηση και δοκιμή δεν εντοπίσθηκε με σαφήνεια το πρόβλημα, το οποίο θα μπορούσε να δημιουργήσει επικίνδυνη κατάσταση.
- δ) Μη συμμόρφωση ή σημαντικά σφάλματα συμμόρφωσης με τις απαιτούμενες διαδικασίες συντήρησης.
- ε) Φόρτωση μολυσμένων ή εσφαλμένων καυσίμων ή άλλων υγρών ουσιαστικής σημασίας (καθώς και οξυγόνου και πόσιμου ύδατος).

Προσάρτημα στο μέρος Α του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι

Οι παράγραφοι που ακολουθούν περιέχουν παραδείγματα περιστατικών που πρέπει να αναφέρονται, τα οποία απορρέουν από την εφαρμογή των γενικών κριτηρίων σε συγκεκριμένα συστήματα που απαριθμούνται στο σημείο 2.2 του μέρους Α του παραρτήματος Ι.

1. Κλιματισμός/αερισμός
 - α) πλήρης απώλεια της αεροηλεκτρονικής ψύξης
 - β) απώλεια πίεσης
2. Αυτόματο σύστημα πλοήγησης
 - α) αστοχία του αυτόματου συστήματος πλοήγησης να επιτύχει την προβλεπόμενη λειτουργία όταν έχει ενεργοποιηθεί
 - β) αναφερθείσα σοβαρή δυσχέρεια του πληρώματος να ελέγξει το αεροσκάφος σχετιζόμενη με τη λειτουργία του αυτόματου συστήματος πλοήγησης
 - γ) αστοχία οιασδήποτε διάταξης αποσύνδεσης του συστήματος αυτόματης πλοήγησης
 - δ) μη ηθελημένη αλλαγή του τρόπου αυτόματης πλοήγησης.
3. Επικοινωνίες
 - α) αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανακοινώσεων στους επιβάτες με αποτέλεσμα να μη λειτουργήσει ή να μην ακούγεται το σύστημα
 - β) πλήρης απώλεια επικοινωνίας εν πτήση.
4. Ηλεκτρικό σύστημα
 - α) αστοχία ενός ηλεκτρικού συστήματος διανομής (AC/DC)
 - β) πλήρης απώλεια ή απώλεια περισσότερων του ενός ηλεκτροπαραγωγικών συστημάτων
 - γ) αστοχία του εφεδρικού (έκτακτης ανάγκης) ηλεκτροπαραγωγικού συστήματος.
5. Θάλαμος διακυβέρνησης/θάλαμος επιβατών/διαμέρισμα φορτίου
 - α) απώλεια ελέγχου του καθίσματος του κυβερνήτη εν πτήση
 - β) αστοχία οιασδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, καθώς και του συστήματος σηματοδότησης εκκένωσης έκτακτης ανάγκης του αεροσκάφους, όλων των εξόδων, του φωτισμού έκτακτης ανάγκης, κ.ά.
 - γ) φωτισμός έκτακτης ανάγκης, κ.α.
 - δ) απώλεια της ικανότητας συγκράτησης του συστήματος φόρτωσης φορτίου.

6. Σύστημα πυροπροστασίας
- α) συναγερμοί πυρκαγιάς, εξαιρουμένων εκείνων που αμέσως επιβεβαιώθηκαν ως άκυροι
 - β) αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανίχνευσης φωτιάς/καπνού ή του συστήματος πυροπροστασίας που δεν ανιχνεύθηκε και που θα μπορούσε να οδηγήσει σε απώλεια ή μειωμένη ανίχνευση της φωτιάς/πυροπροστασία
 - γ) έλλειψη ειδοποίησης σε περίπτωση πραγματικής πυρκαγιάς ή καπνού.
7. Χειριστήρια πτήσης
- α) ασυμμετρία υπεραντωτικών πτερυγίων, πτερυγίων υποβάσταξης, φθορέων άνωσης, κ.ά.
 - β) περιορισμός της κίνησης, ακαμψία ή μικρή ή καθυστερημένη ανταπόκριση στις λειτουργίες των πρωτευόντων συστημάτων ελέγχου της πτήσης ή των συνδεδεμένων με αυτά συστημάτων αντιστάθμισης ή ασφάλισης
 - γ) ανεξέλεγκτο πηδάλιο πτήσης
 - δ) δόνηση του πηδαλίου πτήσης αντιληπτή από το πλήρωμα
 - ε) μηχανική αποσύνδεση ή αστοχία του πηδαλίου πτήσης
 - στ) σοβαρή παρεμβολή στον κανονικό έλεγχο του αεροσκάφους ή υποβάθμιση των χαρακτηριστικών της πτήσης.
8. Σύστημα καυσίμων
- α) δυσλειτουργία του συστήματος ένδειξης της ποσότητας καυσίμων με αποτέλεσμα την πλήρη απώλεια της ποσότητας καυσίμων ή την εσφαλμένη ένδειξη της ποσότητας καυσίμων του αεροσκάφους
 - β) διαρροή καυσίμου με αποτέλεσμα μεγάλη απώλεια καυσίμου, κίνδυνο πυρκαγιάς, σοβαρή μόλυνση
 - γ) δυσλειτουργία ή ελαττώματα του συστήματος απόρριψης καυσίμων με αποτέλεσμα αθέλητη απώλεια μεγάλης ποσότητας καυσίμων, κίνδυνο πυρκαγιάς, επικίνδυνη μόλυνση του εξοπλισμού του αεροσκάφους ή ανικανότητα απόρριψης καυσίμων
 - δ) δυσλειτουργίες ή ελαττώματα του συστήματος καυσίμων με σημαντικές επιπτώσεις στην τροφοδοσία ή/και διανομή καυσίμου
 - ε) ανικανότητα μεταφοράς ή χρήσης όλης της ποσότητας χρησιμοποιητέων καυσίμων.
9. Υδραυλικά συστήματα
- α) απώλεια ενός υδραυλικού συστήματος (ETOPS μόνον)

- β) αστοχία λειτουργίας του μονωτικού συστήματος
 - γ) απώλεια περισσότερων του ενός υδραυλικών κυκλωμάτων
 - δ) αστοχία του εφεδρικού υδραυλικού συστήματος
 - ε) αθέλητη προέκταση δυναμικού αεροστροβίλου.
10. Σύστημα ανίχνευσης πάγου/αποπάγωσης
- α) μη ανιχνευθείσα απώλεια ή μειωμένη απόδοση του συστήματος αποπάγωσης
 - β) απώλεια περισσότερων του ενός συστημάτων θέρμανσης αεροστομιών
 - γ) ανικανότητα επίτευξης συμμετρικής αποπάγωσης των πτερύγων
 - δ) αφύσικη συσσώρευση πάγου με σοβαρές επιπτώσεις στις επιδόσεις ή τα χαρακτηριστικά χειρισμού
 - ε) σημαντική μείωση ορατότητας για το πλήρωμα.
11. Συστήματα ενδείξεων/ειδοποίησης/καταγραφής
- α) δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος ενδείξεων όταν υπάρχει ενδεχόμενο σοβαρών παραπλανητικών ενδείξεων στο πλήρωμα, οι οποίες θα μπορούσαν να το οδηγήσουν σε ακατάλληλη ενέργεια επί βασικού συστήματος
 - β) απώλεια της λειτουργίας κόκκινου προειδοποιητικού σήματος ενός συστήματος
 - γ) για θαλάμους διακυβέρνησης με καθοδικές οθόνες: απώλεια ή δυσλειτουργία περισσότερων της μιας μονάδας απεικόνισης ή υπολογιστή που συνδέεται με τη λειτουργία της απεικόνισης/ειδοποίησης.
12. Σύστημα προσγείωσης/πέδηση/ελαστικά επίσωτρα
- α) εκδήλωση πυρκαγιάς στην πέδη
 - β) σοβαρή απώλεια πέδησης
 - γ) ασύμμετρη πέδηση με αποτέλεσμα σοβαρή απόκλιση πορείας
 - δ) αστοχία του συστήματος επέκτασης του συστήματος προσγείωσης με ελεύθερη πτώση (ακόμη και σε προγραμματισμένες δοκιμές)
 - ε) ανεπιθύμητη επέκταση/ανάσυρση του σκέλους προσγείωσης ή των θυρίδων σκελών προσγείωσης
 - στ) πολλαπλή ρήξη ελαστικών επισωτρών.
13. Συστήματα πλοήγησης (συμπεριλαμβανομένου του συστήματος ακριβούς προσέγγισης) και των συστημάτων δεδομένων αέρος

- α) πλήρης απώλεια ή πολλαπλές αστοχίες του εξοπλισμού πλοήγησης
- β) πλήρης αστοχία ή πολλαπλές αστοχίες του συστήματος δεδομένων αέρος
- γ) σοβαρή παραπλανητική ένδειξη
- δ) σοβαρά σφάλματα πλοήγησης που αποδίδονται σε λανθασμένα δεδομένα ή σε σφάλμα κωδικοποίησης της βάσης δεδομένων
- ε) απροσδόκητες πλευρικές ή κάθετες παρεκκλίσεις που δεν οφείλονται σε ενέργεια πιλότου
- στ) προβλήματα με τις επίγειες εγκαταστάσεις πλοήγησης που επιφέρουν σοβαρά σφάλματα πλοήγησης που δεν σχετίζονται με τις μεταβάσεις από την αδρανειακή πλοήγηση στη ραδιοπλοήγηση.

14. Οξυγόνο για αεροσκάφος υπό πίεση

- α) απώλεια της παροχής οξυγόνου στο θάλαμο διακυβέρνησης
- β) απώλεια της παροχής οξυγόνου σε σημαντικό αριθμό επιβατών (άνω του 10 %), ακόμη και εάν διαπιστώθηκε κατά τη συντήρηση, την εκπαίδευση ή τις δοκιμές.

15. Σύστημα απαγωγής αέρα

- α) διαρροή θερμού αέρα απαγωγής με αποτέλεσμα συναγερμό πυρκαγιάς ή δομική ζημία
- β) απώλεια όλων των συστημάτων απαγωγής αέρα
- γ) αστοχία του συστήματος ανίχνευσης διαρροής αέρα απαγωγής.

Μέρος Β: Κατάλογος περιστατικών, σχετικών με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, που πρέπει να αναφέρονται

Σημείωση 1: Αν και το παρόν μέρος απαριθμεί τα περισσότερα περιστατικά που πρέπει να αναφέρονται, δεν είναι δυνατόν να είναι εξαντλητικό. Κάθε άλλο περιστατικό που κρίνεται από τους εμπλεκόμενους ότι πληροί τα κριτήρια αναφέρεται επίσης.

Σημείωση 2: Το παρόν μέρος δεν περιλαμβάνει ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα όπως αυτά ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010. Πέραν των άλλων απαιτήσεων που καλύπτουν την αναφορά ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων, όπως ορίζεται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010, ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα αναφέρονται επίσης μέσω συστημάτων υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών.

Σημείωση 3: Το παρόν μέρος περιλαμβάνει περιστατικά σχετικά με τις ANS που συνιστούν πραγματική ή δυνητική απειλή για την ασφάλεια πτήσεων ή μπορούν να παρακωλύσουν την παροχή ασφαλών υπηρεσιών ANS.

Σημείωση 4: Το περιεχόμενο του παρόντος μέρους δεν αποκλείει την αναφορά κάθε συμβάντος, κατάστασης ή περίπτωσης που, σε περίπτωση που επαναληφθεί υπό διαφορετικές αλλά όχι αδύνατες συνθήκες ή εάν αφεθεί ως έχει, θα μπορούσε να δημιουργήσει κίνδυνο για την ασφάλεια των αεροσκαφών.

- (1) Συμβάντα - παρ' ολίγον σύγκρουση (περιλαμβάνουν συγκεκριμένες καταστάσεις όπου ένα αεροσκάφος και ένα άλλο αεροσκάφος/το έδαφος/ένα όχημα/άνθρωπος ή αντικείμενο γίνονται αντιληπτά ως υπερβολικά κοντά το ένα στο άλλο):
 - α) παραβίαση ελαχίστου διαχωρισμού·
 - β) ανεπαρκής διαχωρισμός·
 - γ) παρ' ολίγον πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου (Near CFIT)·
 - δ) παρείσφρηση στο διάδρομο, που επέβαλε ελιγμό αποφυγής σύγκρουσης.
- (2) Συμβάντα - δυνατότητα σύγκρουσης ή παρ' ολίγον σύγκρουσης (περιλαμβάνουν συγκεκριμένες καταστάσεις που ενδέχεται να καταλήξουν σε ατύχημα ή παρ' ολίγον σύγκρουση, εάν ένα άλλο αεροσκάφος βρίσκεται στην περιοχή):
 - α) παρείσφρηση στο διάδρομο, χωρίς απαραίτητο ελιγμό αποφυγής·
 - β) υπέρβαση διαδρόμου·
 - γ) παρέκκλιση αεροσκάφους από την άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (EEK)·
 - δ) παρέκκλιση αεροσκάφους από τον εφαρμοστέο κανονισμό διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ):
 - (1) παρέκκλιση αεροσκάφους από τις εφαρμοστέες δημοσιευθείσες διαδικασίες ΔΕΚ,
 - (2) παράνομη διείσδυση σε εναέριο χώρο,

- (3) παρέκκλιση από τη μεταφορά και τη λειτουργία του εξοπλισμού αεροσκαφών που σχετίζεται με την εναέρια κυκλοφορία, όπως ορίζεται στον εφαρμοστέο κανονισμό (στους εφαρμοστέους κανονισμούς).
- (3) Περιστατικά που σχετίζονται με τη ΔΕΚ (περιλαμβάνουν τις καταστάσεις όπου επηρεάζεται η δυνατότητα παροχής ασφαλών υπηρεσιών ΔΕΚ, καθώς και καταστάσεις όπου από τύχη δεν απειλήθηκε η ασφαλής λειτουργία του αεροσκάφους).

Περιλαμβάνονται τα ακόλουθα περιστατικά:

- α) αδυναμία παροχής υπηρεσιών ΔΕΚ:
- (1) αδυναμία παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,
 - (2) αδυναμία παροχής υπηρεσιών διαχείρισης του εναέριου χώρου,
 - (3) αδυναμία παροχής υπηρεσιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας·
- β) αστοχία της λειτουργίας επικοινωνίας·
- γ) αστοχία της λειτουργίας επιτήρησης·
- δ) αστοχία της λειτουργίας επεξεργασίας και διάδοσης δεδομένων·
- ε) αστοχία της λειτουργίας πλοήγησης·
- στ) ασφάλεια συστημάτων ΔΕΚ.

Προσάρτημα στο μέρος Β του παραρτήματος Ι

Τα σημεία που ακολουθούν περιέχουν αναφερθέντα παραδείγματα περιστατικών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), τα οποία απορρέουν από την εφαρμογή των γενικών κριτηρίων που απαριθμούνται στο σημείο 3 του μέρους Β του παραρτήματος Ι στις λειτουργίες αεροσκαφών.

1. Παροχή πολύ εσφαλμένων, ακατάλληλων ή παραπλανητικών πληροφοριών από οιαδήποτε πηγή στο έδαφος, π.χ. έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (EEK), αυτόματο σύστημα πληροφοριών τερματικού (ATIS), μετεωρολογική υπηρεσία, βάσεις δεδομένων πλοήγησης, χάρτες, υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών (ΥΑΠ), εγχειρίδια κ.ά.
2. Παροχή μικρότερης απόστασης γειτνίασης εδάφους από την προδιαγραφόμενη.
3. Παροχή εσφαλμένων δεδομένων αναφοράς πίεσης (δηλαδή για τη ρύθμιση του υψομέτρου).
4. Εσφαλμένη μετάδοση, παραλαβή ή ερμηνεία σημαντικών μηνυμάτων όταν αυτό δημιουργεί επικίνδυνη κατάσταση.
5. Παραβίαση ελαχίστου διαχωρισμού.
6. Παράνομη διείσδυση σε εναέριο χώρο.
7. Παράνομη μετάδοση ραδιοεπικοινωνιών.
8. Αστοχία επίγειων ή δορυφορικών εγκαταστάσεων ANS.
9. Σημαντική αστοχία EEK/ΔΕΚ ή ουσιαστική φθορά της υποδομής του αεροδρομίου.
10. Παρακώλυση των επιφανειών κίνησης του αεροδρομίου από άλλα αεροσκάφη, οχήματα, ζώα ή ξένα αντικείμενα με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί επικίνδυνη ή δυνητικά επικίνδυνη κατάσταση.
11. Εσφαλμένη ή ακατάλληλη επισήμανση των εμποδίων ή των κινδύνων στις περιοχές κίνησης του αεροδρομίου με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί επικίνδυνη κατάσταση.
12. Αστοχία, σημαντική δυσλειτουργία ή απουσία φωτισμού του αεροδρομίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

1. ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1.1. Γενικός κανόνας

Το μέγιστο χρονικό διάστημα για την υποβολή αναφοράς περιστατικού κατ' εφαρμογή του άρθρου 4, είναι 72 ώρες.

1.2. Ειδικές περιπτώσεις

- α) Στην περίπτωση «παρ' ολίγον σύγκρουσης με κάποιο άλλο ιπτάμενο μέσο· πλημμελών διαδικασιών εναέριας κυκλοφορίας ή έλλειψης συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διαδικασίες από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ή από το πλήρωμα πτήσης· έλλειψης διευκολύνσεων των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας», σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 859/2008²² (EU-OPS) 1.420 δ) 1, η αναφορά υποβάλλεται χωρίς καθυστέρηση.
- β) Σε περίπτωση δυνητικού κινδύνου από πτηνά, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 δ) 3, η αναφορά υποβάλλεται αμέσως.
- γ) Στην περίπτωση σύγκρουσης με πτηνά που έχει ως αποτέλεσμα σημαντική ζημία στο αεροσκάφος ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του, σύμφωνα με τον κανονισμό 859/2008 (EU-OPS) 1.420 δ) 3, η αναφορά υποβάλλεται μετά την προσγείωση.
- δ) Σε περίπτωση συμβάντος που σχετίζεται με παράνομη ενέργεια επί αεροσκάφους, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 δ) 5, η αναφορά υποβάλλεται το συντομότερο δυνατό.
- ε) Στην περίπτωση μιας δυνητικά επικίνδυνης κατάστασης, όπως ανωμαλίας στις υπηρεσίες εδάφους ή στις επίγειες εγκαταστάσεις πλοήγησης, μετεωρολογικού φαινομένου ή σύννεφου ηφαιστειακής τέφρας κατά τη διάρκεια της πτήσης, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 δ) 6, η αναφορά υποβάλλεται το συντομότερο δυνατό.

2. ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΠΕΔΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

2.1. Κοινά πεδία δεδομένων

Κάθε αναφορά περιστατικού που συλλέγεται κατ' εφαρμογή των άρθρων 4 και 5 περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

(1) Κεφαλίδα

- Κεφαλίδα

²²

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 859/2008 της Επιτροπής, της 20ής Αυγούστου 2008, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 όσον αφορά τις κοινές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές· *EE L 254 της 20.09.2008, σ. 1.*

- (2) Υποβολή πληροφοριών
- Υπεύθυνος φορέας
 - Αριθμός πρωτοκόλλου
 - Κατάσταση περιστατικού

- (3) Πότε
- Τοπική ημερομηνία
 - Τοπική ώρα:
 - Διεθνής ημερομηνία UTC
 - Διεθνής ώρα UTC

(Αν επιλεγεί μόνο μια ημερομηνία/ώρα - αυτή πρέπει να είναι η διεθνής ώρα UTC)

- (4) Πού
- Κράτος / Περιοχή περιστατικού
 - Τοποθεσία περιστατικού

- (5) Ταξινόμηση
- Τάξη περιστατικού
 - Κατηγορία περιστατικού

- (6) Σοβαρότητα
- Μέγιστη βλάβη
 - Επίπεδο ζημίας
 - Βλάβη τρίτου - (Συνιστώμενο πεδίο – Δεν είναι πάντα συναφές)
 - Βλάβη αεροδρομίου – (Συνιστώμενο πεδίο - Δεν είναι πάντα συναφές)

- (7) Σχέση ATM (όταν είναι συναφές)
- Συνεισφορά ATM

- (8) Καιρικές συνθήκες (όταν είναι συναφές)
- Συναφές με τις καιρικές συνθήκες

Αν απαντήσατε καταφατικά:

- Καιρικές συνθήκες

- Συνθήκες φωτός
- Ταχύτητα ανέμου
- Ορατότητα
- Θερμοκρασία αέρα

(9) Περιγραφή

- Γλώσσα περιγραφής
- Περιγραφή

(10) Περιστατικά

- Τύπος συμβάντος
- Φάση συμβάντος

(11) Ταξινόμηση κινδύνου

2.2. Ειδικά πεδία δεδομένων

Σε περίπτωση που ένα αεροσκάφος εμπλέκεται στο περιστατικό, καθορίζονται οι κατωτέρω πληροφορίες:

(1) Αναγνωριστικό αεροσκάφους

- Κράτος ταξινόμησης
- Σήμα/Τύπος/Σειρά
- Αριθμός σειράς αεροσκάφους
- Ταξινόμηση αεροσκάφους

(2) Λειτουργία αεροσκάφους

- Φορέας εκμετάλλευσης
- Τύπος φορέα εκμετάλλευσης

(3) Περιγραφή αεροσκάφους

- Κατηγορία αεροσκάφους
- Τύπος πρόωσης
- Αριθμός κινητήρων
- Ομάδα μάζας

(4) Ιστορικό πτήσης

- Τελευταίο σημείο αναχώρησης
- Προγραμματισμένος προορισμός
- Φάση της πτήσης
- Περιστατικό επί του εδάφους
- Τύπος προσγείωσης - (Συνιστώμενο πεδίο - Δεν είναι πάντα συναφές)
- Τοποθεσία προσγείωσης – (Συνιστώμενο πεδίο - Δεν είναι πάντα συναφές)

(5) ATS

- Κανόνες πτήσης
- Τύπος κυκλοφορίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- α) Κατάλογος ενδιαφερομένων μερών που μπορούν να παραλάβουν πληροφορίες με βάση κατά περίπτωση απόφαση σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 4 ή με βάση γενική απόφαση βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 6.
1. *Παραγωγοί:* σχεδιαστές και κατασκευαστές αεροσκαφών, κινητήρων, ελίκων και μερών και εξοπλισμού αεροσκαφών· σχεδιαστές και κατασκευαστές συστημάτων και συστατικών στοιχείων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM)· σχεδιαστές και κατασκευαστές συστημάτων και συστατικών στοιχείων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών (ANS)· σχεδιαστές και κατασκευαστές συστημάτων και εξοπλισμού που χρησιμοποιούνται στον ελεγχόμενο χώρο των αεροδρομίων
 2. *Συντήρηση:* Οργανισμοί που εμπλέκονται στη συντήρηση ή τη γενική επισκευή αεροσκαφών, κινητήρων, ελίκων και μερών και εξοπλισμού αεροσκαφών· στην εγκατάσταση, την τροποποίηση, τη συντήρηση, την επιδιόρθωση, τη γενική επισκευή, τον έλεγχο πτήσεων ή την επιθεώρηση αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων· ή στη συντήρηση ή τη γενική επισκευή συστημάτων, συστατικών στοιχείων και εξοπλισμού στον ελεγχόμενο χώρο των αεροδρομίων
 3. *Φορείς εκμετάλλευσης:* Αεροπορικές εταιρείες και φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και ενώσεις αεροπορικών εταιρειών και φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών· φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και ενώσεις φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων
 4. Πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και πάροχοι ειδικών λειτουργιών ATM
 5. *Πάροχοι υπηρεσιών αεροδρομίων:* φορείς που αναλαμβάνουν την επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών, στην οποία περιλαμβάνεται η τροφοδοσία καυσίμων, η εξυπηρέτηση αεροσκαφών, η συμπλήρωση της φορτωτικής, η φόρτωση, η αποπώληση και η ρυμούλκηση σε αεροδρόμιο, καθώς και τα σωστικά συνεργεία και η πυροσβεστική υπηρεσία ή άλλες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης
 6. Οργανισμοί αεροπορικής εκπαίδευσης
 7. *Οργανισμοί τρίτων χωρών:* κυβερνητικές αεροπορικές αρχές και φορείς διερεύνησης ατυχημάτων τρίτων χωρών
 8. Διεθνείς αεροπορικοί οργανισμοί
 9. *Ερευνα:* δημόσια ή ιδιωτικά ερευνητικά εργαστήρια, κέντρα ή οντότητες· ή πανεπιστήμια που μετέχουν στην έρευνα ή σε μελέτες ασφάλειας πτήσεων.
- β) Κατάλογος ενδιαφερομένων μερών που μπορούν να παραλάβουν πληροφορίες με βάση κατά περίπτωση απόφαση σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφοι 4 και 5.
1. *Χειριστές* (σε προσωπική βάση)
 2. Ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας (σε προσωπική βάση) και λοιπό προσωπικό ATM/ANS που εκτελεί καθήκοντα σχετιζόμενα με την ασφάλεια.

3. Μηχανικοί/Τεχνικοί/Προσωπικό ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας/Διαχειριστές πολιτικής αεροπορίας (ή αεροδρομίων) (σε προσωπική βάση)
4. Επαγγελματικοί φορείς εκπροσώπησης των απασχολούμενων που εκτελούν καθήκοντα σχετιζόμενα με την ασφάλεια.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV : ΑΙΤΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟ
ΑΠΟΘΕΤΗΡΙΟ**

1. Ονομασία:

Καθήκοντα/Θέση:

Εταιρεία:

Διεύθυνση:

Τηλ.:

Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο:

Ημερομηνία:

Επιχειρηματική φύση:

Κατηγορία ενδιαφερομένου στην οποία εμπίπτετε (βλέπε παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία):

2. **Ζητούμενα δεδομένα** (Παρακαλείσθε να είστε όσο το δυνατόν πιο ακριβείς στην αίτησή σας, δηλώνοντας τη σχετική ημερομηνία/περίοδο που σας ενδιαφέρει):

--

3. Αιτιολόγηση της αίτησης:

--

4. Εξηγήστε για ποιο σκοπό θα χρησιμοποιήσετε τις πληροφορίες:

--

5. Ημερομηνία έως την οποία πρέπει να παρασχεθούν οι πληροφορίες

6. Το συμπληρωμένο έντυπο πρέπει να σταλεί μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου: (κέντρο επαφής)

7. Πρόσβαση σε πληροφορίες

Το κέντρο επαφής δεν απαιτείται να διαθέσει τα ζητούμενα δεδομένα. Μπορεί να το κάνει μόνο αν είναι βέβαιο ότι η αίτηση είναι συμβατή με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. ... / ... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία. Ο αιτών, καθώς και ο οργανισμός που εκπροσωπεί, δεσμεύονται να περιοριστούν στη χρήση των πληροφοριών για τον σκοπό που περιγράφεται στο σημείο 4. Υπενθυμίζεται επίσης ότι οι πληροφορίες που παρέχονται με βάση την παρούσα αίτηση διατίθενται αποκλειστικά για την ασφάλεια πτήσεων, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. .../... και όχι για άλλους σκοπούς όπως απόδοση υπαιτιότητας ή ευθυνών ή εμπορικούς σκοπούς.

Δεν επιτρέπεται στον αιτούντα να δημοσιοποιήσει πληροφορίες που του έχουν παρασχεθεί χωρίς τη γραπτή συγκατάθεση του παρόχου των πληροφοριών.

Η μη τήρηση των ανωτέρω απαιτήσεων μπορεί να οδηγήσει σε άρνηση της πρόσβασης στην ευρωπαϊκή βάση περιστατικών για περαιτέρω πληροφορίες και σε κάθε απαραίτητη κύρωση.

8. Ημερομηνία, τόπος και υπογραφή:

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Ονομασία της πρότασης

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1330/2007.

1.2. Σχετικός τομέας πολιτικής που αφορά τη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ²³

0602 : Χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές

1.3. Φύση της πρότασης

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση μετά από πιλοτικό έργο/προπαρασκευαστική δράση²⁴

☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά την παράταση υφιστάμενης δράσης

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά δράση προσανατολισμένη προς νέα δράση

1.4. Σκοπός

1.4.1. Ο(οι) πολυετής(-είς) στρατηγικός(-οί) στόχος(-οι) της Επιτροπής τον(τους) οποίο(-ους) αφορά η πρόταση

«Προώθηση των ασφαλών μεταφορών» (Ειδικός στόχος 2 των εσωτερικών, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών, Σχέδιο διαχείρισης ΓΔ MOVE 2012).

Οι πολιτικές της ΓΔ MOVE έχουν ως στόχο να παρέχουν στους Ευρωπαίους πολίτες και τις επιχειρήσεις ανταγωνιστικές, βιώσιμες και ασφαλείς υπηρεσίες μεταφορών. Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί βασικό στοιχείο της στρατηγικής της Επιτροπής «Ευρώπη 2020».

Σύμφωνα με το γενικό στόχο της παροχής στους Ευρωπαίους πολίτες και τις επιχειρήσεις ανταγωνιστικών υπηρεσιών μεταφορών ως παράγοντα για την ανάπτυξη και την απασχόληση, η πρόταση κανονισμού για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία στο πλαίσιο της δραστηριότητας ΠΒΔ «Χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές» συμβάλλει άμεσα στην επίτευξη του ειδικού στόχου της προώθησης της ασφαλούς μεταφοράς.

²³

ΔΒΔ: διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων. – ΠΒΔ: προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων.

²⁴

Όπως αναφέρεται στο άρθρο 49 παράγραφος 6 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

1.4.2. Ειδικός στόχος και συναφής δραστηριότητα ΔΒΔ/ΠΒΔ

Ειδικός στόχος

Η ενίσχυση και η επισημοποίηση των δράσεων σε ενωσιακό επίπεδο σχετικά με την αναφορά περιστατικών και ιδίως της ανάλυσης των πληροφοριών ασφαλείας που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο με σκοπό κυρίως τον προσδιορισμό των κύριων πεδίων κινδύνου στην Ένωση.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας θα συντονίζει τις δραστηριότητες.

Σχετική δραστηριότητα ΔΒΔ/ΠΒΔ:

Κεφάλαιο 0602: Χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές

1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν οι επιπτώσεις που θα πρέπει να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους στοχοθετημένους(ες) δικαιούχους/ομάδες.

Η ανάλυση των δεδομένων που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο σε ενωσιακό επίπεδο και η επισημοποίηση του Δικτύου Αναλυτών θα παράγουν τα ακόλουθα οφέλη:

- Εντοπισμό πιθανών προβλημάτων ασφαλείας της αεροπορίας και κύριων πεδίων κινδύνου σε ενωσιακό επίπεδο.
- Θα επιτραπεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση να επικεντρώσει τις προσπάθειές της με βάση τα δεδομένα.
- Υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Ασφάλειας της Αεροπορίας (ΕΠΑΑ) και του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Ασφάλειας της Αεροπορίας (ΕΣΑΑ).
- Υποστήριξη των κρατών μελών όσον αφορά τις υποχρεώσεις τους, ιδίως παρέχοντάς τους πρόσβαση σε μεγαλύτερο σύνολο δεδομένων.

1.4.4. Δείκτες αποτελεσμάτων και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της υλοποίησης της πρότασης/πρωτοβουλίας.

A/A

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών

Συμβολή για την επίτευξη αυξημένου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

1.5.2. Προστιθέμενη αξία παρέμβασης της ΕΕ

Η δράση της ΕΕ συντονίζει και συμπληρώνει τις δράσεις των κρατών μελών.

1.5.3. Διδάγματα που αποκομίστηκαν από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

A/A

1.5.4. Συνέπεια και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα συναφή μέσα

A/A

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικός αντίκτυπος

☐ Πρόταση/πρωτοβουλία περιορισμένης διάρκειας

– ☐ Ισχύουσα πρόταση/πρωτοβουλία από την [HH/MM]EEEE [έως την [HH/MM]EEEE

– ☐ Δημοσιονομικός αντίκτυπος από το EEEE έως το EEEE

☒ Πρόταση/πρωτοβουλία απεριόριστης διάρκειας

– Εφαρμογή με περίοδο έναρξης από το 2014 έως το EEEE,

– και στη συνέχεια λειτουργία με κανονικό ρυθμό.

1.7. Προβλεπόμενος(οι) τρόπος(οι) διαχείρισης²⁵

☐ Κεντρική άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

☒ Κεντρική έμμεση διαχείριση με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης σε:

– ☐ εκτελεστικούς οργανισμούς

– ☒ οργανισμούς που δημιουργούνται από Κοινότητες²⁶ (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας)

– ☐ εθνικούς δημόσιους οργανισμούς/οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας

– ☐ πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων δυνάμει του τίτλου V της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη κατά την έννοια του άρθρου 49 του δημοσιονομικού κανονισμού.

☐ Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

☐ Αποκεντρωμένη διαχείριση με τρίτες χώρες

☐ Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (να προσδιοριστεί)

Αν αναφέρονται περισσότεροι τρόποι διαχείρισης, παρακαλείσθε να τους διευκρινίσετε στο τμήμα «Παρατηρήσεις».

²⁵ Λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο BudgWeb:

²⁶ http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού.

Παρατηρήσεις

Η επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου αριθ. 1 θα απαιτήσει ιδίως πρόσθετους ανθρώπινους πόρους για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας οι οποίοι υπολογίζονται σε δύο άτομα (300.000 ευρώ ανά έτος, που περιλαμβάνει 2 x 130.000 ευρώ για τη γραμμή προϋπολογισμού «δαπάνες προσωπικού» και 2 x 20.000 ευρώ για τη γραμμή προϋπολογισμού «Δαπάνες υποδομών και λειτουργίας»). Θα χρησιμοποιηθεί πρόσθετος προϋπολογισμός 40.000 ευρώ για να υποστηριχτούν τα κράτη μέλη επί τόπου και 25.000 ευρώ θα χρησιμοποιηθούν για την υποστήριξη δραστηριοτήτων προβολής, όπως ημερίδων και σεμιναρίων σε όλη την Ευρώπη.

Επομένως, το συνολικό εκτιμώμενο πρόσθετο κόστος προϋπολογισμού του EASA θα ανέλθει σε 365.000 ευρώ, το οποίο θα καλυφθεί πλήρως από την ανακατανομή στο πλαίσιο των υπαρχόντων πόρων του Οργανισμού.

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής αναφορών

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.

Κάθε έτος το έργο του EASA παρακολουθείται και αξιολογείται με την ετήσια γενική έκθεση (για το προηγούμενο έτος) και το πρόγραμμα εργασίας (για το επόμενο έτος). Τα δύο αυτά έγγραφα εγκρίνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού και διαβιβάζονται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή, το Ελεγκτικό Συνέδριο και τα κράτη μέλη.

Πραγματοποιείται ανεξάρτητη εξωτερική αξιολόγηση ανά πενταετία για να αξιολογείται σε ποιο βαθμό ο EASA εκπληρώνει τα καθήκοντά του και να αξιολογούνται οι επιπτώσεις των κοινών κανόνων και το έργο του Οργανισμού στο γενικό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Κίνδυνος(-οι) που έχει(-ουν) επισημανθεί

A/A

2.2.2. Προβλεπόμενη(-ες) μέθοδος(-οι) ελέγχου

Κάθε έτος το έργο του EASA παρακολουθείται και αξιολογείται με την ετήσια γενική έκθεση (για το προηγούμενο έτος) και το πρόγραμμα εργασίας (για το επόμενο έτος). Τα δύο αυτά έγγραφα εγκρίνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού και διαβιβάζονται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή, το Ελεγκτικό Συνέδριο και τα κράτη μέλη.

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπιών

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας.

Ο Εκτελεστικός Διευθυντής εκτελεί τον προϋπολογισμό του Οργανισμού. Κάθε έτος υποβάλλει για το προηγούμενο έτος στην Επιτροπή, το Ελεγκτικό Συνέδριο και το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού λεπτομερείς λογαριασμούς, όπου εμφανίζονται τα έσοδα και οι δαπάνες. Επιπλέον, ο εσωτερικός ελεγκτής της Επιτροπής έχει τους ίδιους όρους εντολής όσον αφορά τον EASA όπως για τις υπόλοιπες υπηρεσίες της Επιτροπής, ο δε Οργανισμός διαθέτει εσωτερικό σύστημα ελέγχου ανάλογο με εκείνο της Επιτροπής.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιεί η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF)²⁷, καθώς και η διοργανική συμφωνία, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με τις εσωτερικές έρευνες που πραγματοποιεί η OLAF εφαρμόζονται απεριόριστα στον EASA.

²⁷ EE L 136 της 31.5.1999, σ. 1

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομέας(-είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(-ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται (νέο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 2014-2020)

- Υφιστάμενες γραμμές των δαπανών του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού (2014-2020).

Τομέας πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συνεισφορά			
	Αριθμός [Περιγραφή.....]	ΔΠ/ΜΔΠ ⁽²⁸⁾	από χώρες ΕΖΕΣ ²⁹	από υποψήφιες χώρες ³⁰	από τρίτες χώρες	κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο αα) του δημοσιονομικού κανονισμού
1	(Νέα) επιδοτήσεις EASA 06.02.02	ΔΠ/ ΜΔΠ	ΝΑΙ	ΟΧΙ ³¹	ΟΧΙ	ΟΧΙ

²⁸ ΔΠ= Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ= Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις

²⁹ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών

³⁰ Υποψήφιες χώρες και, ενδεχομένως, δυνάμει υποψήφιες χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

³¹ Συνεισφορά ευρωπαϊκών τρίτων χωρών συνδεδεμένων με τον Οργανισμό (Ελβετία, Νορβηγία και Ισλανδία)

3.2. Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις δαπάνες

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση του εκτιμώμενου αντίκτυπου στις δαπάνες³²

σε εκατομμύρια ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Τομέας πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου:	1	Έξυπνη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη
--	---	--

ΓΔ: MOVE			Έτος N ³³	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Έτος N + 4 και αργότερα (μη καθορισμένο)	ΣΥΝΟΛΟ
• Επιχειρησιακές πιστώσεις								
Γραμμή προϋπολογισμού νέα 06.02.02	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Πληρωμές	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα που χρηματοδοτούνται από το κονδύλιο για τα ειδικά προγράμματα ³⁴								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για την ΓΔ MOVE	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1+1α +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Πληρωμές	=2+2α +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Πληρωμές	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών			(6)					

³² Τα εν λόγω ποσά θα καλυφθούν μέσω ανακατανομής.

³³ Με την παραδοχή ότι έτος N είναι το 2014, έτος πιθανής έκδοσης

³⁴ Τεχνική ή/και διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων ή/και δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

προγραμμάτων								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 1 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Πληρωμές	=5+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

Τομέας πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου:	5	«Διοικητικές δαπάνες» ³⁵
--	----------	-------------------------------------

σε εκατομμύρια ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	... να εισαχθούν όσα έτη χρειάζονται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ: <.....>									
• Ανθρώπινοι πόροι									
• Άλλες διοικητικές δαπάνες									
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <....>	Πιστώσεις								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)								

³⁵ Καμία διοικητική δαπάνη για τη ΓΔ MOVE.

σε εκατομμύρια ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος N ³⁶	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	... να εισαχθούν όσα έτη χρειάζονται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων								
	Πληρωμές								

³⁶

Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

3.2.2. Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις επιχειρησιακές πιστώσεις

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Πιστώσεις αναλήψεως υποχρεώσεων σε εκατομμύρια ευρώ (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			Έτος Ν ³⁷		Έτος Ν+1		Έτος Ν+2		Έτος Ν+3		Έτος Ν + 4 και αργότερα (μη καθορισμένο)		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ													
	Είδος αποτε λεσμά των ³⁸	Μέσο κόστο ς του αποτε λέσμα τος	Αριθμός αποτελεσμάτων	Κόστο ς	Αριθμός αποτελεσμάτων	Κόστο ς	Αριθμός αποτελεσμάτων	Κόστο ς	Αριθμός αποτελεσμάτων	Κόστο ς	Αριθμός αποτελεσμάτων	Κόστος	Συνολι κός αριθμ ός αποτε λεσμά των	Συνολικό κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ³⁹ ...														
- Αποτέλεσμα	Βλ. *	0.365		0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ				0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			

* Το αποτέλεσμα δεν είναι υπολογίσιμο και ορίζεται ως «συμβολή στη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας».

³⁷ Με την παραδοχή ότι έτος N είναι το 2014, έτος πιθανής έκδοσης

³⁸ Τα αποτελέσματα αφορούν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (παράδειγμα: αριθμός ανταλλαγών σπουδαστών που χρηματοδοτήθηκαν, αριθμός χλμ. οδών που κατασκευάστηκαν, κ.λπ.).

³⁹ Όπως περιγράφεται στην ενότητα 1.4.2 «Ειδικός(οί) στόχος(οι)»...

3.2.3. Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα

3.2.3.1. Συνοπτική παρουσίαση

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατομμύρια ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N ⁴⁰	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	... να εισαχθούν όσα έτη χρειάζονται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟΛΟ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

ΤΟΜΕΑΣ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες διοικητικές δαπάνες								
Υποσύνολο ΤΟΜΕΑΣ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 5⁴¹ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες δαπάνες διοικητικής φύσης								
Εκτός υποσυνόλου ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								

ΣΥΝΟΛΟ								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

⁴⁰

Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

⁴¹

Τεχνική ή/και διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων ή/και δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

3.2.3.2. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων για τη ΔΓ MOVE
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να διατυπωθεί σε ακέραιο αριθμό (ή το πολύ με ένα δεκαδικό ψηφίο)

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	... να εισαχθούν όσα έτη χρειάζονται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)		
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)							
XX 01 01 01 (Έδρα και γραφεία αντιπροσωπείας της Επιτροπής)							
XX 01 01 02 (Αντιπροσωπείες)							
XX 01 05 01 (Εμμεση έρευνα)							
10 01 05 01 (Άμεση έρευνα)							
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ ⁴²)							
XX 01 02 01 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ από το «συνολικό κονδύλιο»)							
XX 01 02 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΝΕΑ, ΤΥ και ΑΕΕ στις αντιπροσωπείες)							
XX 01 04 εε ⁴³	- στην έδρα ⁴⁴						
	- σε αντιπροσωπείες						
XX 01 05 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ - Έμμεση έρευνα)							
10 01 05 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ Άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
ΣΥΝΟΛΟ							

XX είναι ο τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης ή/και που έχει ανακατανεμηθεί στο πλαίσιο της ίδιας ΓΔ και θα συμπληρωθούν, ενδεχομένως, από όλα τα συμπληρωματικά κονδύλια που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση της δράσης ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας χορήγησης και με βάση τους δημοσιονομικούς περιορισμούς.

⁴² CA = Contract Agent (ΣΥ= συμβασιούχος υπάλληλος), INT = Intérimaire (ΠΠ= προσωρινό προσωπικό), JED= Jeune Expert en Délégation (ΝΕΑ= νεαρός εμπειρογνώμονας σε αντιπροσωπεία), LA = Local Agent (ΤΥ= τοπικός υπάλληλος), SNE= Seconded National Expert (ΑΕΕ= αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας)

⁴³ Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού βάσει επιχειρησιακών πιστώσεων (πρώην γραμμές «ΒΑ»)

⁴⁴ Κυρίως για τα διαρθρωτικά ταμεία, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας (ΕΤΑ).

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	
Εξωτερικό προσωπικό	

3.2.4. Συμβατότητα με το μελλοντικό πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία είναι συμβατή με το μελλοντικό πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (2014-2020)⁴⁵.
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί αναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα του μελλοντικού πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί ο απαιτούμενος αναπρογραμματισμός με τον προσδιορισμό των σχετικών γραμμών του προϋπολογισμού και των αντίστοιχων ποσών.

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί τη χρησιμοποίηση του μέσου ευελιξίας ή την αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου⁴⁶.

Να εξηγηθεί η ανάγκη με τον προσδιορισμό των σχετικών τομέων και γραμμών του προϋπολογισμού, καθώς και των αντίστοιχων ποσών.

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτα μέρη
- Η πρόταση/πρωτοβουλία προβλέπει τη χρηματοδότηση που εκτιμάται παρακάτω:

Πιστώσεις σε εκατομμύρια ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	... να εισαχθούν όσα έτη χρειάζονται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Να προσδιοριστεί ο φορέας συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτημένων πιστώσεων								

⁴⁵ Οι συζητήσεις σχετικά με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (2014-2020) είναι ακόμα σε εξέλιξη.

⁴⁶ Βλ. σημεία 19 και 24 της διοργανικής συμφωνίας.

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει κανένα δημοσιονομικό αντίκτυπο στα έσοδα.
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τον δημοσιονομικό αντίκτυπο που περιγράφεται κατωτέρω:
 - ☐ στους ιδίους πόρους
 - ☐ στα διάφορα έσοδα

σε εκατομμύρια ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον δημοσιονομικό έτος	Αντίκτυπος της πρότασης ⁴⁷						
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	... να εγγραφούν όσες στήλες απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια του αντικτύπου (βλ. σημείο 1.6)		
Άρθρο								

Για τα διάφορα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστεί(-ούν) η(οι) γραμμή(-ές) δαπανών του προϋπολογισμού που έχει(-ουν) επηρεαστεί.

Να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού του αντικτύπου στα έσοδα.

⁴⁷

Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 25% για έξοδα είσπραξης.