



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

12.02.2010

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

σχετικά με την έρευνα και την πρόληψη αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Christine de Veyrac

1. Ιστορικό

Η εναέρια κυκλοφορία αυξάνεται συνεχώς εδώ και πολλά χρόνια.

Παρά τις σημαντικές βελτιώσεις στον τομέα της ασφάλειας, η αύξηση αυτή εντείνει τον κίνδυνο αεροπορικών ατυχημάτων.

Στο πλαίσιο αυτό, είναι ουσιαστικής σημασίας να διεξάγονται ανεξάρτητες έρευνες μετά από ατυχήματα, προκειμένου να προσδιορισθούν οι ελλείψεις από άποψη ασφάλειας και να καταστεί δυνατή η λήψη διορθωτικών μέτρων.

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία που διέπει σήμερα τις έρευνες σχετικά με τα ατυχήματα, είναι η οδηγία του 1994¹.

Έκτοτε, η αγορά των αερομεταφορών έχει εξελιχθεί σημαντικά και καταστεί πιο περίπλοκη.

Η εμφάνιση νέων φορέων, όπως ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (ΕΟΑΑ), ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την πιστοποίηση των αεροσκαφών εντός της ΕΕ, και οι διαπιστωθείσες αποκλίσεις όσον αφορά τις ερευνητικές ικανότητες των κρατών μελών, κατέστησαν αναγκαία την εκπόνηση νέας νομοθεσίας².

2. Το δίκτυο των αρχών διερεύνησης

Η δημιουργία ενός δικτύου εθνικών υπηρεσιών διερεύνησης θα πρέπει να επιτρέψει τη μείωση των υφισταμένων αποκλίσεων όσον αφορά τις διερευνητικές ικανότητες στην ΕΕ.

Θα μπορούσε επίσης να ενισχύσει την ποιότητα των ερευνών και να προσφέρει ένα νομικό πλαίσιο στη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι επιφορτισμένες με τη διερεύνηση.

Θα συνέβαλλε ως εκ τούτου στη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας.

Αν και οι σημερινές συνθήκες δεν προσφέρονται για τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής υπηρεσίας διερεύνησης, η εισηγήτρια κρίνει ότι θα πρέπει να αναληφθούν πρωτοβουλίες που υπερβαίνουν την πρόταση της Επιτροπής: θα ήταν σκόπιμο να προσδιορισθούν οι αποστολές του δικτύου³, γεγονός που θα προσέδιδε προστιθέμενη αξία στον τομέα της ασφάλειας.

Οι αποστολές αυτές θα μπορούσαν να συνίστανται συγκεκριμένα:

- στο να δοθεί ένα πλαίσιο και να διευκολυνθεί η κατανομή του υλικού μεταξύ των υπηρεσιών διερεύνησης, καθώς και η διάθεση επιθεωρητών⁴.

¹ Οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου

² Θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις του παραρτήματος 13 («Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων» της Σύμβασης του Σικάγου σχετικά με τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (7300/9) που διέπει, σε διεθνές επίπεδο, τους κανόνες που ισχύουν όσον αφορά τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων.

³ Οι αποστολές αυτές θα μπορούσαν να καθορισθούν κατά το πρότυπο των προτεινομένων στην αν'αλυση επιπτώσεων της Επιτροπής (SEC(2009)1477 σελ.43)), καθώς και των όσων προβλέπει για τις θαλάσσιες μεταφορές το πλαίσιο διαρκούς συνεργασίας (Άρθρο 10 της οδηγίας 2009/18/ΕΚ)

⁴ Ένα παράδειγμα μέτρου διευκόλυνσης των ανταλλαγών θα ήταν η κατάρτιση μιας κατάστασης των

- στο να αναπτυχθεί η ανταλλαγή των πληροφοριών που είναι χρήσιμες για τη βελτίωση της ασφάλειας·
- στη θέσπιση δράσεων κατάρτισης για τους διερευνητές·
- στην κατάρτιση μιας κατάστασης χρηστών πρακτικών και την ανάπτυξη μιας ευρωπαϊκής μεθοδολογίας για τη διερεύνηση των ατυχημάτων·
- στη διοργάνωση ελέγχων των αρχών διερεύνησης.

Θα ήταν επίσης σκόπιμο να δρομολογηθεί προβληματισμός σχετικά με το κατάλληλο πλαίσιο που θα επέτρεπε να τεθούν σε εφαρμογή, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι προτάσεις που θα υπέβαλε ενδεχομένως το δίκτυο για τη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών ή των διερευνητικών μηχανισμών.

3. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (ΕΟΑΑ),

Ο ΕΟΑΑ⁵ είναι αρμόδιος, εξ ονόματος των κρατών μελών, για την πιστοποίηση των αεροσκαφών στην Κοινότητα. Πρόκειται για έναν μείζονα παράγοντα της ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας.

Η οδηγία 94/56/ΕΚ⁶ δεν μπορούσε να λάβει υπόψη τον ΕΟΑΑ, δεδομένου ότι προηγήθηκε της δημιουργίας του. Αυτή όμως η κατάσταση συνεπάγεται απαράδεκτους κινδύνους από άποψη ασφάλειας⁷.

Κατόπιν τούτου δικαιολογείται το να προβλέπει ο νέος κανονισμός ένα σαφές νομικό πλαίσιο για τη συμμετοχή του Οργανισμού στις διερευνήσεις.

Η εισηγήτρια κρίνει ευκαταία την προσέγγιση τριών επιμέρους σημείων:

α) Ανεξαρτησία της διερεύνησης

Ο κανονισμός δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να παρέχει στον ΕΟΑΑ τη δυνατότητα να επηρεάζει τη διερεύνηση ή να διεξάγει παράλληλη διερεύνηση.

Δεδομένου ότι είναι αρμόδιος για την πιστοποίηση των αεροσκαφών, ο Οργανισμός δεν μπορεί να είναι συγχρόνως κριτής και κρινόμενος. Το κείμενο δεν θα πρέπει να επιτρέπει καμία διφορούμενη ερμηνεία.

β) Ονομασία

Επειδή οι αεροπορικές μεταφορές είναι συχνά διεθνείς, μια διερεύνηση είναι δυνατόν να αφορά και μη ευρωπαϊκά κράτη.

Στην περίπτωση αυτή, και χάριν νομικής ασφάλειας, είναι ουσιαστικής σημασίας να προσδιορισθεί σαφώς ο όρος που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό του ρόλου του ΕΟΑΑ

εγκαταστάσεων και εξοπλισμών που διαθέτει κάθε διερευνητική υπηρεσία και, όταν χρειάζεται, των επιθεωρητών που είναι εξειδικευμένοι στα ατυχήματα που συμβαίνουν σε ιδιαίτερες συνθήκες (θάλασσα, βουνό...)

⁵ Ίδρυθείς με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008

⁶ Βλ. ανωτέρω

⁷ Όπως το επιβεβαίωσε έλεγχος του ΕΟΑΑ από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ)

στη διερεύνηση, τούτο δε στο παράρτημα 13 του ΔΟΠΑ⁸ που διέπει τις διερευνήσεις σε διεθνές επίπεδο.

Αυτό δεν ισχύει για τον όρο «εμπειρογνώμων» που χρησιμοποιείται στην πρόταση κανονισμού⁹ και ο οποίος θα μπορούσε να οδηγήσει σε αβεβαιότητες.

Κατόπιν τούτου, κρίνεται προτιμότερο να χρησιμοποιηθεί μια ασφαλής ονομασία, η οποία να εγγυάται ότι η συμμετοχή του Οργανισμού στις διερευνήσεις δεν θα μπορεί να τεθεί υπό αμφισβήτηση.

Εν γένει η αρχή πιστοποίησης¹⁰ χρησιμοποιεί τον όρο «σύμβουλος»¹¹.

Κατόπιν τούτου, η εισηγήτρια προτείνει όπως ο ΕΟΑΑ ορισθεί στον παρόντα κανονισμό ως «σύμβουλος» όσον αφορά τη συμμετοχή του στις διερευνήσεις, αφετέρου δε όπως του αναγνωρισθούν τα δικαιώματα των οποίων απολαύουν οι σύμβουλοι του παραρτήματος 13.

γ) Πρόσβαση του ΕΟΑΑ στις πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια

Για λόγους ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας, ο Οργανισμός θα πρέπει, καθόλη τη διάρκεια της διερεύνησης, να έχει πρόσβαση στις κατάλληλες πληροφορίες και στις συστάσεις ασφάλειας που του επιτρέπουν να διατυπώσει ταχέως οδηγίες αξιοπλοΐας¹².

Δυστυχώς όμως, η διαβίβαση πληροφοριών πραγματοποιείται λιγότερο συστηματικά προς τον ΕΟΑΑ από ό,τι προς τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας.

Ως εκ τούτου, θα πρέπει να πλαισιωθεί η εν λόγω ροή πληροφοριών, αφετέρου δε να ενθαρρύνονται οι αρμόδιες για τις διερευνήσεις αρχές να συνεργάζονται περισσότερο με τον Οργανισμό.

4. Ο συντονισμός των διερευνήσεων

Συχνά, παράλληλα προς τη διερεύνηση, συμβαίνει να κινούνται μία ή περισσότερες δικαστικές διαδικασίες¹³.

α) Η ανεξαρτησία

⁸ Βλ. ανωτέρω

⁹ Στο άρθρο 9§1 της πρότασης κανονισμού (COM(2009)611). Ο όρος «εμπειρογνώμων» αναφέρεται δύο φορές στο προαναφερθέν παράρτημα 13 του ΔΟΠΑ, χωρίς όμως να προσδιορίζεται.

¹⁰ Τούτο ισχύει κυρίως στις Ηνωμένες Πολιτείες όπου, σύμφωνα με το παράρτημα 13 του ΔΟΠΑ, η Federal Aviation Administration (FAA) είναι «σύμβουλος» ("advisor") του National Transportation Safety Board (NTSB) στις διερευνήσεις αεροπορικών ατυχημάτων.

¹¹ Κεφάλαιο 1 του Παραρτήματος 13 της Σύμβασης του Σικάγου σχετικά με τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

¹² Άρθρο 20 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008

¹³ Οι εν λόγω διερευνήσεις είναι μεν ανεξάρτητες μεταξύ τους, αποδεικνύεται όμως ότι ενώ η τεχνική διερεύνηση αποσκοπεί μόνο στην ασφάλεια και όχι στον προσδιορισμό των ευθυνών, τα γεγονότα που διαπιστώνει η αρμόδια για την τεχνική έρευνα αρχή και τα συμπεράσματά της επηρεάζουν έντονα τη δικαστική έρευνα.

Θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι οι επιφορτισμένοι με τη διερεύνηση ελεγκτές θα μπορούν να εργάζονται χωρίς να χρειάζεται να ζητούν από τη δικαστική αρχή τν άδεια πρόσβασης στα τεκμήρια ή εξέτασής τους.

Είναι βεβαίως αυτονόητο ότι, σε περίπτωση παράνομης ενέργειας, οι συνθήκες είναι διαφορετικές και θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στη δικαστική έρευνα¹⁴.

β) Η πρόσβαση στις ευαίσθητες πληροφορίες

Είναι ουσιαστικής σημασίας, τα πρόσωπα που ενέχονται στο ατύχημα¹⁵ να συνεργάζονται στο πλαίσιο της διερεύνησης χάριν εξακρίβωσης των αιτίων του ατυχήματος.

Εάν τα πρόσωπα αυτά αρνούνται να απαντήσουν στο πλαίσιο των διερευνήσεων από φόβο μήπως η μαρτυρία τους διαβιβασθεί στη δικαιοσύνη χωρίς τη συναίνεσή τους, δημιουργείται κίνδυνος για την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας.

Από την άλλη πλευρά όμως, θα πρέπει να μπορεί η δικαιοσύνη να διεκπεραιώσει το έργο της και οι οικογένειες να βιώσουν την αναγνώριση των ευθυνών ενώπιον δικαστηρίου.

Προς τούτο, οι δικαστικές αρχές θα πρέπει να έχουν πρόσβαση στις κατάλληλες πληροφορίες.

Η Επιτροπή προτείνει να είναι δυνατή η προστασία ορισμένων πληροφοριών, αλλά να μπορεί η δικαιοσύνη να έχει πρόσβαση σ' αυτές, εφόσον δικαιολογείται τούτο από «υπερισχόν δημόσιο συμφέρον»¹⁶.

Ωστόσο, η έννοια του «υπερισχόντος δημοσίου συμφέροντος» είναι ασαφής και μπορεί να διαφέρει ανάλογα με τα κράτη μέλη. Πέραν τούτου, όταν το ατύχημα προκάλεσε το θάνατο προσώπου, γίνεται συχνά δεκτό ότι πρόκειται για υπερισχόν δημόσιο συμφέρον.

Κατά συνέπεια δεν προστατεύονται οι ευαίσθητες πληροφορίες.

Η εισηγήτρια κρίνει ότι, ό,τι αφορά στη διαπίστωση των γεγονότων και την ανάλυση των τεκμηρίων θα πρέπει να διαβιβάζεται στη δικαιοσύνη, ενώ τα υπόλοιπα στοιχεία θα πρέπει να παραμένουν εμπιστευτικά.

5. Τα δικαιώματα των θυμάτων και των οικείων τους

α) Η κατάσταση επιβατών

Η Επιτροπή κρίνει στην πρότασή της ότι ο αερομεταφορέας υποχρεούται να κοινοποιεί την κατάσταση επιβατών εντός της ώρας που ακολουθεί την αναγγελία ενός ατυχήματος.

Η εισηγήτρια υποστηρίζει την ιδέα αυτή, αλλά κρίνει ότι, η κατάσταση που κοινοποιεί ο αερομεταφορέας πρέπει να έχει επαληθευτεί και ο μηχανισμός που τίθεται σε έργο να είναι ρεαλιστικός.

¹⁴ Άρθρο 13§2 της πρότασης κανονισμού

¹⁵ Επιβίωσαν προσωπικό, ελεγκτές της εναέριας κυκλοφορίας, φορείς εκμετάλλευσης του αεροσκάφους κτλ.

¹⁶ Άρθρο 15§2 της πρότασης κανονισμού

Αυτό όμως θα μπορούσε να αποδειχθεί δύσκολο σε ορισμένες περιστάσεις¹⁷.

Η εισηγήτρια προβληματίζεται σχετικά με δύο επιλογές:

- να ληφθεί ως βάση η υποχρέωση που απορρέει από το άρθρο 29 στ) της Σύμβασης του Σικάγου¹⁸, ώστε να απαιτηθεί η διαβίβαση της κατάστασης επιβατών στον αερομεταφορέα, πριν από την απογείωση. Μπορεί τότε ο τελευταίος αυτός να την συγκρίνει με το δηλωτικό πληρώματος (crew manifest) και να εκδώσει επαληθευμένη κατάσταση εντός της ώρας.

- να ορισθούν διαφορετικές προθεσμίες για τις πτήσεις για τις οποίες ισχύει σύστημα προκαταρκτικής πληροφόρησης σχετικά με τους επιβάτες¹⁹ (στις οποίες η κατάσταση επιβατών είναι διαθέσιμη στο αεροσκάφος κατά την απογείωση) και τις υπόλοιπες πτήσεις²⁰.

β) Η ενημέρωση σχετικά με την τύχη των επιβατών

Όταν συμβαίνει ένα ατύχημα, η αεροπορική εταιρία δέχεται χιλιάδες κλήσεις²¹ και συχνά χρειάζεται πολύ χρόνο προκειμένου να εντοπίσει το κατάλληλο πρόσωπο που θα πρέπει να ενημερωθεί σχετικά με το θάνατο επιβάτη.

Αυτή η περίοδος αβεβαιότητας αποδεικνύεται ιδιαίτερα οδυνηρή για τους οικείους των θυμάτων.

Η εισηγήτρια κρίνει ευκαταίω να θεσπισθεί για τους αερομεταφορείς²² η υποχρέωση να προτείνουν στους επιβάτες όπως, κατά την κράτηση, υποδεικνύουν ένα πρόσωπο επαφής σε περίπτωση ατυχήματος²³.

γ) Η συνδρομή στα οικεία πρόσωπα

Η πρόταση της Επιτροπής ορίζει ότι «τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι καταρτίζεται σχέδιο για την παροχή συνδρομής στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τις οικογένειές τους σε εθνικό επίπεδο»²⁴.

¹⁷ Ο αερομεταφορέας δεν διαθέτει πάντα μόνιμο προσωπικό στο αεροδρόμιο από το οποίο απογειώθηκε το αεροσκάφος. Υπάρχουν επίσης αεροδρόμια που κλείνουν τη νύχτα. Στην περίπτωση αυτή είναι σχεδόν αδύνατο να διατεθεί εντός της ώρας μια επαληθευμένη κατάσταση επιβατών

¹⁸ «Σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, έκαστο αεροσκάφος(...) οφείλει να διαθέτει (...) εφόσον μεταφέρει επιβάτες, την κατάσταση των ονομάτων τους, καθώς και τους τόπους επιβίβασης και προορισμού»

¹⁹ Οι προορισμοί APIS (Προηγμένο Σύστημα Πληροφοριών Επιβατών) Κυρίως υποχρεωτικό προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, τον Καναδά, το Μεξικό, την Αυστραλία. Το έγγραφο αυτό απαιτεί την κοινοποίηση της πλήρους ταυτότητας του επιβάτη, της εθνικότητας και του αριθμού διαβατηρίου του.

²⁰ Η προθεσμία για τις πρώτες θα μπορούσε να περιορισθεί στα 30 λεπτά και να παραταθεί για τις δεύτερες στις δύο ώρες.

²¹ Περισσότερες από 20.000 χιλιάδες κλήσεις σε μία μόνο μέρα για την Air France, μετά την εξαφάνιση της πτήσης AF 447 μεταξύ Ρίο και Παρισιού, στις 31 Μαΐου 2009.

²² Όπως συμβαίνει ήδη στις Ηνωμένες Πολιτείες.

²³ Οι πληροφορίες αυτές θα διαφοροποιούνται από εκείνες που αφορούν την κοινοποίηση στοιχείων σε περίπτωση αλλαγής ωραρίου ή ακύρωσης πτήσης.

²⁴ Άρθρο 23 της πρότασης κανονισμού

Σε περίπτωση ατυχήματος, ο αερομεταφορέας είναι ο πρώτος συνομιλητής προς τον οποίο στρέφονται οι οικείοι των επιβατών.

Ως εκ τούτου, η εισηγήτρια κρίνει ότι θα πρέπει να προστεθεί η υποχρέωση για τα κράτη μέλη να επαληθεύουν ότι οι αεροπορικές εταιρίες που είναι καταχωρημένες στο έδαφός τους διαθέτουν επίσης ένα σχέδιο διαχείρισης της κρίσης²⁵.

Πέραν τούτου, το κράτος που είναι επιφορτισμένο με τη διερεύνηση θα πρέπει να ορίζει ένα πρόσωπο αναφοράς που θα αποτελούσε το προνομιούχο σημείο επαφής για τους οικείους των θυμάτων.

Το πρόσωπο αυτό θα μπορούσε να συντονίζει τις πληροφορίες που παρέχουν οι διάφοροι ενεχόμενοι φορείς, να τις διαβιβάζει στους οικείους των επιβατών, αλλά και να τους ενημερώνει σχετικά με τις διάφορες διαδικασίες που θα ακολουθήσουν²⁶.

Αυτό θα ήταν μια σημαντική βοήθεια για τους οικείους των θυμάτων που αισθάνονται συχνά χαμένοι απέναντι σε τόσους υπεύθυνους και διαδικασίες, ενώ έχουν ήδη να υποφέρουν την οδύνη από το θάνατο ενός οικείου προσώπου.

Παράλληλα, θα πρέπει να προβλεφθούν διατάξεις που θα επιτρέπουν στις οικογένειες να ενημερώνονται με προνομιούχο τρόπο σχετικά με τη διεξαγωγή της διερεύνησης, κυρίως λαμβάνοντας τις ενδιάμεσες εκθέσεις, καθώς και την τελική έκθεση της διερεύνησης προτού δημοσιοποιηθούν.

δ) Η Σύμβαση του Μόντρεαλ²⁷

Η εισηγήτρια κρίνει ότι οι ευρωπαίοι ταξιδιώτες θα πρέπει να προστατεύονται από τους κανόνες αυτούς, ανεξαρτήτως αερομεταφορέα, και ότι θα πρέπει ενσωματωθεί στον κανονισμό η υποχρέωση, για όλες τις αεροπορικές εταιρίες που επιθυμούν να πραγματοποιούν πτήσεις εντός της Ένωσης, να επικυρώσουν τη σύμβαση του Μόντρεαλ.

6. Οι αναφορές περιστατικών στην πολιτική αεροπορία

Η Επιτροπή αποφάσισε να μην αναθεωρήσει την οδηγία 2003/42/EK²⁸, επειδή κρίνει πρόωρη την τροποποίηση της εν λόγω νομοθεσίας. Παρά ταύτα, η πρόταση κανονισμού παραπέμπει στην οδηγία αυτή²⁹.

²⁵ Τα εν λόγω σχέδια διαχείρισης της κρίσης θα μπορούσαν να εμπνέονται από την εγκύκλιο 285/AN/166 του ΟΔΑΠ και να υπόκεινται σε έλεγχο.

²⁶ Διερεύνηση, ενδεχομένως δικαστική έρευνα, καταβολή αποζημιώσεων, αναγνώριση των πτωμάτων κτλ.

²⁷ Η Σύμβαση του Μόντρεαλ για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 28 Ιουνίου 2004, διέπει συγκεκριμένα την αστική ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση ζημιών που υφίστανται τα θύματα ατυχήματος και οι οικογένειές τους. 93 κράτη είναι σήμερα συμβαλλόμενα μέρη της εν λόγω Σύμβασης.

²⁸ Οδηγία 2003/42/EK

Εντούτοις, το σύστημα αναφοράς περιστατικών δεν λειτουργεί κατά τον βέλτιστο τρόπο.

Πράγματι, μόνο το ήμισυ των κρατών μελών τροφοδοτεί το κεντρικό αποθετήριο πληροφοριών ECCAIRS³⁰ το οποίο προορίζεται να συγκεντρώνει όλα τα περιστατικά που συμβαίνουν εντός της Ένωσης.

Επιπλέον, δεν έχει ορισθεί υπεύθυνος για την ανάλυση των δεδομένων που περιέχονται στο ECCAIRS.

Η ανάλυση όμως των στοιχείων αυτών θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμη για την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας³¹.

Η εισηγήτρια κρίνει ότι θα ήταν ευκαίριο να αναπτυχθούν οι διατάξεις που προβλέπει η παρούσα πρόταση κανονισμού, ειδικότερα ζητώντας από τον ΕΟΑΑ όπως, σε συνεργασία με τα κράτη, αναλύσει και κατατάξει τις πληροφορίες που περιέχονται στα ECCAIRS.

²⁹Άρθρο 15§3 της πρότασης κανονισμού

³⁰ Θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1321/2007

³¹ Θα επέτρεπε να επισημανθούν οι τάσεις επανάληψης ατυχημάτων και να περιορισθεί ο κίνδυνος ατυχήματος μέσω της εκπόνησης προδιαγραφών ασφάλειας που να διορθώνουν τα διαπιστωθέντα ελαττώματα.

ANNEXE - REFERENCE DES TEXTES CITES

1. Directive 94/56/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile (*JO L 319 du 12.12.1994, p.14*).

3. Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (*JO L 131 du 28.5.2009, p. 114*).

5. Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une **Agence** européenne de la sécurité **aérienne**, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (*JO L 79 du 19.3.2008, p. 1*).

28. Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile (*Journal officiel n° L 167 du 4/07/2003 p. 23*)

30. Règlement(CE) No 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'application pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil (*Journal officiel n° L 294 du 13/11/2007, p. 3*).