ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 16.11.2020
COM(2020) 733 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Στην παρούσα έκθεση συνοψίζεται η επανεξέταση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (στο εξής: κανονισμός) από την Επιτροπή[1], όπως προβλέπεται από το άρθρο 24 παράγραφος 2 του κανονισμού. Με την παρούσα επανεξέταση παρέχεται ενημέρωση σχετικά με την τρέχουσα λειτουργία του κανονισμού μετά την παρέλευση πέντε ετών από την έναρξη ισχύος του. Αφενός, εξετάζονται οι κύριοι στόχοι του κανονισμού και υπογραμμίζονται τα επιτεύγματά του όσον αφορά τη βελτίωση της πληρότητας και της ποιότητας των αναφορών περιστατικών με την αύξηση του αριθμού των αναφορών που υποβάλλονται και αποθηκεύονται, καθώς και τη δυνατότητα παροχής προστασίας στους αναφέροντες. Αφετέρου, στην έκθεση επισημαίνονται ορισμένες από τις δυσκολίες που προέκυψαν κατά την εφαρμογή του κανονισμού, ειδικά όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων περί «σωστής νοοτροπίας». Τέλος, στην έκθεση εξετάζεται η συμβολή του κανονισμού στη μείωση του αριθμού των αεροπορικών ατυχημάτων και των σχετικών θανάτων. Τα πορίσματα που παρουσιάζονται στην παρούσα έκθεση υποστηρίζονται από τα δεδομένα που συλλέχθηκαν στο πλαίσιο μελέτης η οποία εκπονήθηκε κατόπιν ανάθεσης από την Επιτροπή για την αξιολόγηση της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία[2].

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τα αεροπορικά ατυχήματα είναι συνήθως αποτέλεσμα μιας αλληλουχίας γεγονότων, με την έννοια ότι συχνά δεν είναι δυνατό να αποδοθούν σε μία και μόνη αιτία. Ωστόσο, αυτό σημαίνει επίσης ότι υπάρχουν πολλές δυνατότητες πρόληψής τους προτού συμβούν και, εάν αφαιρεθεί οποιοσδήποτε κρίκος αυτής της θανατηφόρας αλυσίδας, τότε το ατύχημα μπορεί να αποφευχθεί.

Ζωτικής σημασίας στοιχείο για την πρόληψη των αεροπορικών ατυχημάτων είναι η αναφορά και η προσεκτική ανάλυση όλων των γεγονότων και αστοχιών, ακόμη και των παραμικρών, στις καθημερινές δραστηριότητες, που ενδέχεται να υποδηλώνουν την ύπαρξη δυνητικά σοβαρών κινδύνων ασφάλειας που μπορούν να οδηγήσουν σε ατυχήματα εάν δεν αντιμετωπιστούν.

Στην αναφορά περιστατικών εφαρμόζεται συστημική προσέγγιση βάσει δεδομένων για την πρόληψη των ατυχημάτων και αναγνωρίζεται ότι, πέραν της απόδοσης υπαιτιότητας, εκτός από ορισμένες συγκεκριμένες περιπτώσεις, η προδραστική ενίσχυση της ασφάλειας είναι

[1] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18), http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj.

[2] «Ex-post evaluation of Regulation (EU) No 376/2014 on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation – Final Report» [«Εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία – Τελική έκθεση»], δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη.

ουσιώδους σημασίας — οι έννοιες αυτές έχουν επιβεβαιωθεί ύστερα από δεκαετίες ερευνών σε θέματα ασφάλειας και ανθρωπογενών παραγόντων.

Η ισχύουσα νομοθεσία για τα περιστατικά είναι ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014. Οι κανόνες καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο οι σχετικές πληροφορίες όσον αφορά την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας αναφέρονται, συλλέγονται, αποθηκεύονται, προστατεύονται, ανταλλάσσονται, διαδίδονται, αναλύονται και οδηγούν σε ανάληψη δράσης.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 απαιτεί, έως τις 16 Νοεμβρίου 2020, η Επιτροπή να δημοσιεύσει και να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση αξιολόγησης σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 εφαρμόζεται από τις 15 Νοεμβρίου 2015. Αποσκοπεί στην πρόληψη αεροπορικών ατυχημάτων, συμβάντων και σχετικών θανάτων βάσει των εμπειριών και των διδαγμάτων που συνάγονται από τα περιστατικά. Ως «περιστατικό» νοείται κάθε σχετικό με την ασφάλεια γεγονός το οποίο θέτει σε κίνδυνο ή, αν δεν διορθωθεί ή αντιμετωπισθεί, ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο ένα αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή κάθε άλλο πρόσωπο. Στόχος του κανονισμού είναι να διασφαλιστεί ότι οι σχετικές πληροφορίες όσον αφορά την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας αναφέρονται, συλλέγονται, αποθηκεύονται, προστατεύονται, ανταλλάσσονται, διαδίδονται και αναλύονται. Αυτό, με τη σειρά του, διευκολύνει την εκπόνηση κατάλληλων μέτρων μετριασμού από τους ενδιαφερομένους στον τομέα της αεροπορίας και τις αρμόδιες αρχές, ώστε να είναι δυνατή η έγκαιρη ανάληψη δράσης για την ασφάλεια.

Αυτή η διαδικασία διαχείρισης της ασφάλειας βασίζεται στη συνεχή διαθεσιμότητα πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια. Βασικό στοιχείο για να διασφαλιστεί ότι τα περιστατικά που ενέχουν σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια της αεροπορίας αναφέρονται συστηματικά από τους άμεσα αρμόδιους επαγγελματίες της αεροπορίας είναι η εξασφάλιση της εμπιστευτικότητας της πηγής που υποβάλλει την αναφορά και της κατάλληλης χρήσης των πληροφοριών. Για τον σκοπό αυτόν, ο κανονισμός προστατεύει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, τα πρόσωπα που αναφέρουν τα περιστατικά, καθώς και άλλα πρόσωπα που μνημονεύονται σε αναφορές περιστατικών, και διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς βελτίωσης της ασφάλειας.

Αυτή η προδραστική και τεκμηριωμένη προσέγγιση εφαρμόζεται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για την ασφάλεια της αεροπορίας, από οργανισμούς στο πλαίσιο των οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας, και από τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA).

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 συμπληρώνεται από εκτελεστικό κανονισμό[3] με τον οποίο θεσπίζεται κατάλογος περιστατικών πολιτικής αεροπορίας που πρέπει να αναφέρονται υποχρεωτικά.

Πριν από τον κανονισμό ίσχυε η οδηγία 2003/42/ΕΚ[4], η οποία υποχρέωνε κάθε κράτος μέλος να καθιερώσει σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών (MORS). Τα κράτη μέλη όφειλαν να συλλέγουν, να αποθηκεύουν, να προστατεύουν και να διαδίδουν μεταξύ τους πληροφορίες σχετικά με ορισμένα συμβάντα πολιτικής αεροπορίας. Η οδηγία, ωστόσο, δεν περιελάμβανε διατάξεις σχετικά με την ανάλυση των δεδομένων που συλλέγονται προς όφελος της αεροπορικής ασφάλειας. Δεδομένου ότι υπήρχαν παράλληλα και άλλες απαιτήσεις για την αναφορά περιστατικών, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο, το γεγονός αυτό οδήγησε τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν μάλλον αποκλίνουσες προσεγγίσεις κατά την εφαρμογή της οδηγίας 2003/42/ΕΚ. Αυτό, με τη σειρά του, είχε ως αποτέλεσμα, για παράδειγμα, την ύπαρξη πολλών βάσεων δεδομένων για τα περιστατικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Κατά συνέπεια, στην εκτίμηση επιπτώσεων του 2012 για την πρόταση κανονισμού για την αναφορά περιστατικών[5] προσδιορίστηκαν οι ακόλουθοι ειδικοί στόχοι του νέου κανονισμού:

- να διασφαλίζεται ότι όλα τα περιστατικά που θέτουν ή θα έθεταν σε κίνδυνο την αεροπορική ασφάλεια συλλέγονται και παρέχουν ολοκληρωμένη και σαφή εικόνα για τους κινδύνους ασφάλειας στην ΕΕ και στα κράτη μέλη της,
- να εξασφαλίζεται ότι οι αναφορές περιστατικών που αποθηκεύονται στις εθνικές βάσεις δεδομένων και στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο (ECR) είναι πλήρεις και περιέχουν δεδομένα υψηλής ποιότητας,
- να εξασφαλίζεται ότι οι αρμόδιες αρχές έχουν επαρκή πρόσβαση σε όλες τις κρίσιμες πληροφορίες για την ασφάλεια που είναι αποθηκευμένες στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο (ECR) και ότι οι εν λόγω πληροφορίες χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για σκοπούς βελτίωσης της ασφάλειας,
- να διασφαλίζεται ότι τα αναφερόμενα περιστατικά αναλύονται αποτελεσματικά, ότι οι κίνδυνοι για την ασφάλεια εντοπίζονται και αντιμετωπίζονται κατά περίπτωση, καθώς και ότι παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα των δράσεων που έχουν αναληφθεί για την ασφάλεια.

---

[3] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1018 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 2015, για την κατάρτιση καταλόγου ταξινόμησης των περιστατικών πολιτικής αεροπορίας που πρέπει να αναφέρονται υποχρεωτικά σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 163 της 30.6.2015, σ. 1), http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj.

[4] Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23), http://data.europa.eu/eli/dir/2003/42/oj.

[5] ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ: Impact Assessment Accompanying document to the Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on occurrence reporting in civil aviation (Εκτίμηση επιπτώσεων — Συνοδευτικό έγγραφο της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία), SWD/2012/0441 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52012SC0441.

Ο γενικός στόχος του κανονισμού είναι να συμβάλει στη μείωση του αριθμού των αεροπορικών ατυχημάτων και των σχετικών θανάτων.

2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Θέσπιση συστημάτων υποχρεωτικής και εθελοντικής αναφοράς – Άρθρα 4 και 5

Οι διατάξεις σχετικά με τη θέσπιση συστημάτων υποχρεωτικής (MORS) και εθελοντικής (VORS) αναφοράς, όπως καθορίζονται στα άρθρα 4 και 5 του κανονισμού, εφαρμόστηκαν τόσο από τα κράτη μέλη όσο και από τον EASA. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι κάθε κράτος μέλος έχει θεσπίσει μηχανισμούς υποχρεωτικής και εθελοντικής αναφοράς υπόψη της οικείας αρχής πολιτικής αεροπορίας. Θα πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι τα κράτη μέλη ήταν ήδη υποχρεωμένα να εφαρμόζουν συστήματα υποχρεωτικής αναφοράς σύμφωνα με την οδηγία 2003/42/ΕΚ πριν από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014.

Ομοίως, ο EASA διαθέτει λειτουργικό σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς σύμφωνα με την απαίτηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 και οι εθελοντικές αναφορές μπορούν να υποβάλλονται απευθείας στον Οργανισμό μέσω της ευρωπαϊκής πύλης αναφοράς περιστατικών στην πολιτική αεροπορία την οποία έχει δημιουργήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή[6].

Εντοπίστηκαν ορισμένα κενά όσον αφορά την εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους οργανισμούς[7]. Πριν από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014, το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/42/ΕΚ δεν κάλυπτε τους οργανισμούς. Ως εκ τούτου, υπάρχει διαφορά μεταξύ των οργανισμών που εφάρμοζαν ήδη συστήματα αναφοράς (στο πλαίσιο των αντίστοιχων οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας) πριν από την εφαρμογή του κανονισμού και εκείνων που έπρεπε να θεσπίσουν τέτοιου είδους συστήματα μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Ενώ για τους πρώτους η εφαρμογή του κανονισμού απαιτούσε απλώς την εναρμόνιση των υφιστάμενων συστημάτων τους με τις νέες απαιτήσεις, οι τελευταίοι έπρεπε να αναπτύξουν εξαρχής συστήματα αναφοράς περιστατικών. Κατά συνέπεια, διαπιστώθηκε ότι ορισμένοι οργανισμοί υστερούσαν όσον αφορά τη ανάπτυξη συστημάτων αναφοράς σε εθνικό επίπεδο, με αποτέλεσμα να αναφέρονται λιγότερα περιστατικά από όσα θα μπορούσαν υπό διαφορετικές συνθήκες. Ομοίως, στον τομέα της εθελοντικής αναφοράς, ορισμένοι οργανισμοί ανέφεραν ότι δεν διέθεταν σύστημα εθελοντικής αναφοράς. Τέλος, διαπιστώθηκε ότι ορισμένοι οργανισμοί δεν διακρίνουν μεταξύ των συστημάτων υποχρεωτικής και εθελοντικής αναφοράς και εφαρμόζουν μόνο ένα σύστημα αναφοράς.

Στο ίδιο πνεύμα, η πλειονότητα των κρατών μελών, παρότι έχουν θεσπίσει και τα δύο είδη συστημάτων αναφοράς, επίσης δεν διακρίνουν μεταξύ των αναφορών που λαμβάνουν μέσω των συστημάτων VORS και MORS στις αντίστοιχες εθνικές βάσεις δεδομένων τους, καθώς μάλλον προτιμούν να ενθαρρύνουν τους οργανισμούς να τους υποβάλλουν όλες τις αναφορές, ανεξαρτήτως της κατάστασης των περιστατικών. Κατά συνέπεια, αποδείχθηκε

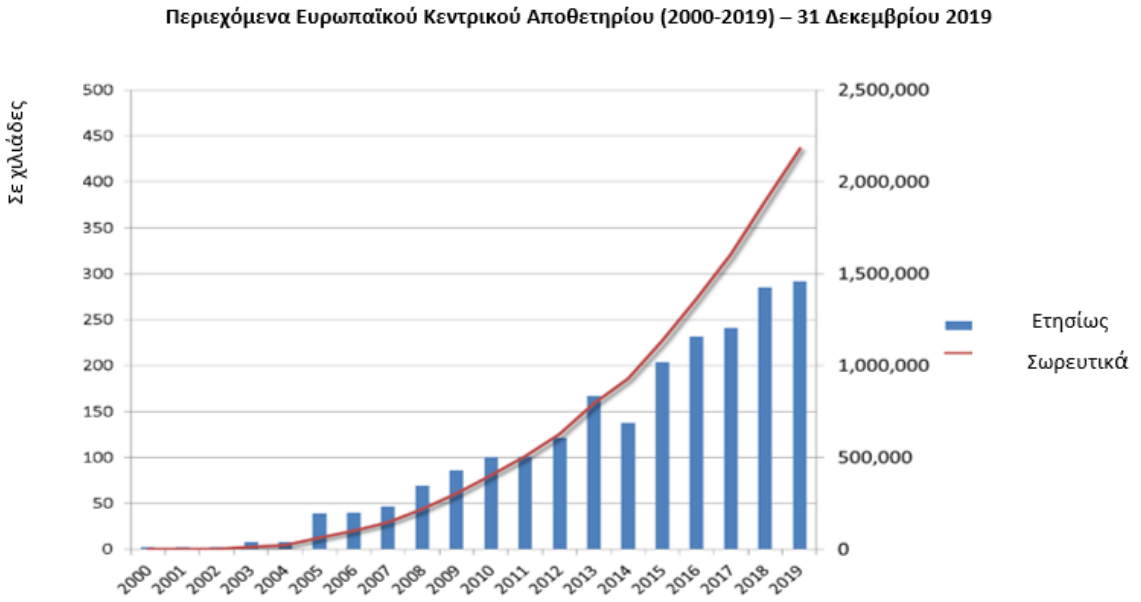
---

6 https://www.aviationreporting.eu/AviationReporting/.

7 Ως «οργανισμός» νοείται κάθε οργανισμός που παρέχει προϊόντα στον τομέα της αεροπορίας και/ή μισθώνει, αναθέτει ή χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες προσώπων τα οποία οφείλουν να αναφέρουν περιστατικά σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 6. Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014, άρθρο 2 παράγραφος 8.

δύσκολο να προσδιοριστούν οι αντίστοιχοι αριθμοί υποχρεωτικών και εθελοντικών αναφορών που υποβλήθηκαν, καθώς δεν υπάρχει εύκολος τρόπος να διακρίνει κανείς από ποια συστήματα αναφοράς προέρχονται τα περιστατικά που αποθηκεύονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο. Το γεγονός αυτό, με τη σειρά του, δυσχέρανε την προσπάθεια διαμόρφωσης σαφούς εικόνας ως προς τον βαθμό στον οποίο τα φυσικά πρόσωπα και οι οργανισμοί που υπόκεινται σε υποχρεωτική αναφορά περιστατικών έχουν εκπληρώσει τις απαιτήσεις του κανονισμού.

Παρότι από τα ανωτέρω προκύπτει ότι υπάρχει ανάγκη τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν την αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του κανονισμού από τα ενδιαφερόμενα μέρη, μπορεί ωστόσο να συναχθεί ότι ένας από τους κύριους στόχους του κανονισμού —ο οποίος αφορούσε την αύξηση των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με τα περιστατικά— επιτεύχθηκε. Ο στόχος αυτός επιτεύχθηκε, διότι η αποτελεσματική εφαρμογή του κανονισμού είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των αναφορών που υποβλήθηκαν και, συνεπώς, την ύπαρξη μεγαλύτερου όγκου διαθέσιμων πληροφοριών για την αεροπορική ασφάλεια. Ο συνολικός αριθμός των αναφορών περιστατικών που αποθηκεύονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο σημείωσε σημαντική αύξηση από την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 1 κατωτέρω, το 2015 υπήρχαν λίγο περισσότερες από 200 000 αναφορές περιστατικών στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο για το συγκεκριμένο έτος. Το 2019 ο συνολικός αριθμός των αναφορών που διαβιβάστηκαν στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο σε ένα έτος ανήλθε σε 291 458. Σωρευτικά, ο αριθμός των αναφορών περιστατικών που περιλαμβάνονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο υπερδιπλασιάστηκε κατά τη συγκεκριμένη περίοδο: από 1 125 264 αναφορές στα τέλη του 2014 σε 2 548 578 αναφορές το 2019.



Διάγραμμα 1: Αριθμός αναφορών στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο [πηγή: επισκόπηση του περιεχομένου της διεπαφής ECR-ECCAIRS (Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο - Ευρωπαϊκό Κέντρο Συντονισμού των Συστημάτων Αναφοράς Αεροπορικών Συμβάντων) από το JRC]

Συλλογή, αποθήκευση και ανταλλαγή πληροφοριών – Άρθρα 6 και 9

Ο κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις για τη συλλογή, την αποθήκευση και την ανταλλαγή πληροφοριών στα άρθρα 6 και 9. Σκοπός του άρθρου 6 είναι να διασφαλιστεί η ροή των πληροφοριών μέσω της συλλογής, της αξιολόγησης, της επεξεργασίας, της ανάλυσης και της αποθήκευσης. Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 6 προβλέπει την απαίτηση σύμφωνα με την οποία οι οργανισμοί, οι αρχές των κρατών μελών και ο EASA οφείλουν να ορίσουν τα πρόσωπα και τις διαδικασίες για τη συλλογή, την αξιολόγηση, την επεξεργασία, την ανάλυση και την αποθήκευση των στοιχείων σχετικά με αναφερόμενα περιστατικά δυνάμει των άρθρων 4 και 5. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω απαιτήσεις εφαρμόζονται πλήρως τόσο από τους οργανισμούς όσο και από τα κράτη μέλη και τον EASA, καθώς έχουν οριστεί τα αντίστοιχα πρόσωπα και οι διαδικασίες σε κάθε επίπεδο.

Στο άρθρο 9 καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, του EASA και της Επιτροπής μέσω του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου. Προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι τα κράτη μέλη πρέπει να διαβιβάζουν εντός 30 ημερών τα δεδομένα περιστατικών που αναφορτώνονται στις οικείες εθνικές βάσεις δεδομένων. Διαπιστώθηκε ότι τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει τους μηχανισμούς για την ανταλλαγή πληροφοριών με τα άλλα κράτη μέλη και με τον EASA, καθώς και για τη διαβίβαση των εν λόγω πληροφοριών στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο εντός του απαιτούμενου χρονοδιαγράμματος.

Κατά γενικό κανόνα, η ροή της διαδικασίας υποβολής αναφορών (δηλ. ποιος αναφέρει σε ποιον και πότε) έχει γίνει σαφώς κατανοητή από όλους τους ενδιαφερομένους που εμπλέκονται σε αυτήν, μολονότι έχουν εντοπιστεί ορισμένα προβλήματα. Ορισμένες φορές οι λεπτομέρειες των περιστατικών αναφορτώνονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο από ένα κράτος μέλος χωρίς κοινοποίηση στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Ωστόσο, υπάρχει η γενική προσδοκία ότι το νέο λογισμικό ECCAIRS 2[8], το οποίο εξετάζεται λεπτομερέστερα κατωτέρω, θα βοηθήσει σε σχέση με αυτήν την πτυχή.

Ποιότητα και περιεχόμενο των αναφορών περιστατικών – Άρθρο 7

Ο κανονισμός καθορίζει συγκεκριμένες απαιτήσεις για τυποποιημένες διαδικασίες καταχώρισης δεδομένων και διαδικασίες ελέγχου ποιότητας. Διαπιστώθηκε ότι οι περισσότερες από αυτές τις διατάξεις εφαρμόζονται από τους οργανισμούς, τα κράτη μέλη και τον EASA. Ωστόσο, ορισμένοι οργανισμοί δεν φαίνεται να έχουν θεσπίσει επίσημες διαδικασίες ελέγχου ποιότητας, όπως απαιτείται από το άρθρο 7 παράγραφος 3. Επιπλέον, η ανάπτυξη κοινού ευρωπαϊκού συστήματος ταξινόμησης κινδύνων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 5, εφαρμόστηκε μόνον εν μέρει. Μολονότι η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τον EASA, ανέπτυξε το σύστημα έως την προθεσμία της 15ης Μαΐου 2017, όπως προβλεπόταν στο άρθρο 7 παράγραφος 5, εκκρεμεί η ολοκλήρωση του έργου καθορισμού του συστήματος δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 6, καθώς και των ρυθμίσεων εφαρμογής του.

[8] Ευρωπαϊκό Κέντρο Συντονισμού των Συστημάτων Αναφοράς Ατυχημάτων και Συμβάντων.

Διαχείριση του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου – Άρθρο 8

Το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο αυτό καθαυτό αποτελεί σημαντική συμβολή σε επίπεδο ΕΕ. Σε αυτό αποθηκεύονται όλες οι αναφορές περιστατικών που συλλέγονται στην ΕΕ. Τα κράτη μέλη και ο EASA υποχρεούνται να διαβιβάζουν εγκαίρως στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο όλες τις πληροφορίες που σχετίζονται με την ασφάλεια και είναι αποθηκευμένες στις αντίστοιχες βάσεις δεδομένων τους. Τα εθνικά δεδομένα ενσωματώνονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο και ελέγχονται σύμφωνα με κριτήρια ποιότητας. Η άμεση πρόσβαση στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο υπόκειται σε αυστηρούς κανόνες και περιορίζεται στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, τον EASA και την Επιτροπή[9].

Από την έναρξη ισχύος του κανονισμού έως τα τέλη του 2020, το Κοινό Κέντρο Ερευνών (JRC) της Επιτροπής παρείχε τις επιχειρησιακές υπηρεσίες σχετικά με τη διεπαφή ECR-ECCAIRS. Όπως επιβεβαιώνει το JRC, η διεπαφή ECR-ECCAIRS τροφοδοτείται με δεδομένα που προέρχονται από τα 31 συνεισφέροντα κράτη[10], καθώς και από τον EASA, σε ημερήσια βάση.

Κατόπιν αλλαγής της στρατηγικής και μετά τη διενέργεια μελέτης εκτίμησης επιπτώσεων[11], και με στόχο την περαιτέρω ενίσχυση της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού, αποφασίστηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής η αντικατάσταση της τρέχουσας πλατφόρμας ECCAIRS από μια πιο σύγχρονη, πλήρως επανασχεδιασμένη πλατφόρμα με την ονομασία ECCAIRS 2, καθώς και η μεταβίβαση της διαχείρισης της σειράς ECCAIRS από το JRC στον EASA από το 2020.

Διαπιστώθηκε ότι η απαίτηση που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 για την τακτική επικαιροποίηση του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου από τα κράτη μέλη εφαρμόζεται πλήρως από όλα τα κράτη μέλη. Αυτό ισχύει επίσης για τις απαιτήσεις που αφορούν τον EASA, οι οποίες καθορίζονται στην παράγραφο 3, βάσει των οποίων η διαβίβαση δεδομένων στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο πραγματοποιείται αυτόματα. Επιπροσθέτως, ο EASA έχει συνάψει συμφωνία με την Επιτροπή όσον αφορά τη διαβίβαση δεδομένων από το εσωτερικό σύστημα αναφοράς περιστατικών (IORS) στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, προκειμένου να διασφαλίζεται πλήρης συμμόρφωση και κάλυψη.

Πρόσβαση στις πληροφορίες που είναι αποθηκευμένες στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο – Άρθρα 10, 11 και 12

Τα άρθρα 10, 11 και 12 ορίζουν τις ρυθμίσεις πρόσβασης στις πληροφορίες που είναι αποθηκευμένες στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο. Οι εν λόγω διατάξεις εφαρμόζονται πλήρως από την Επιτροπή, η οποία είναι αρμόδια για την επεξεργασία των δεδομένων που είναι αποθηκευμένα στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, καθώς και από τα κράτη μέλη (τα

[9] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014, άρθρα 8 και 10.

[10] Κράτη μέλη της ΕΕ (συμπεριλαμβανομένου του Ηνωμένου Βασιλείου, έως την 1η Φεβρουαρίου 2020), Νορβηγία, Ισλανδία και Ελβετία.

[11] Bearing Point, «Impact Assessment of ECCAIRS transition from JRC to EASA» («Εκτίμηση επιπτώσεων της μετάβασης της ECCAIRS από το JRC στον EASA»), 12 Ιουνίου 2017.

αποκαλούμενα «κέντρα επαφής») τα οποία συνδράμουν την Επιτροπή στις αιτήσεις για την παροχή των πληροφοριών που είναι αποθηκευμένες στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.

Από την έναρξη ισχύος του κανονισμού έως τις 31 Δεκεμβρίου 2019, υποβλήθηκαν συνολικά 86 αιτήσεις παροχής πληροφοριών βάσει του άρθρου 11 του κανονισμού, έξι από τις οποίες απορρίφθηκαν για διάφορους λόγους.

Ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών – Άρθρα 13 και 14

Όπως ισχύει για τις απαιτήσεις αναφοράς, ορισμένες απαιτήσεις σχετικά με την ανάλυση εφαρμόζονταν ήδη πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού στο πλαίσιο των απαιτήσεων για τη διαχείριση της ασφάλειας. Οι διατάξεις του κανονισμού, όπως αναφέρεται επίσης στο υλικό καθοδήγησης για τον κανονισμό[12], δεν αποσκοπούν στη δημιουργία μίας ακόμη απαίτησης ανάλυσης παράλληλα με τις απαιτήσεις διαχείρισης της ασφάλειας, αλλά εξυπηρετούν τον σκοπό της ενίσχυσης της ανάγκης για διεξαγωγή των διαδικασιών ανάλυσης. Επομένως, η γενική κατάσταση δεν έχει αλλάξει ιδιαίτερα, πέραν της θέσπισης αυστηρών χρονοδιαγραμμάτων.

Όσον αφορά το σημείο σχετικά με τα αυστηρά χρονοδιαγράμματα, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι κατά κανόνα δεν υπάρχει συμμόρφωση με την προθεσμία των 30 ημερών για την προκαταρκτική ανάλυση των περιστατικών από τους οργανισμούς, όπως ορίζεται στο άρθρο 13 παράγραφοι 4 και 5. Ωστόσο, πολλοί ενδιαφερόμενοι του κλάδου επεσήμαναν ότι το χρονοδιάγραμμα των 30 ημερών για την προσκόμιση της προκαταρκτικής ανάλυσης των περιστατικών στην αρμόδια αρχή είναι υπερβολικά σύντομο. Επιπλέον, ο κανονισμός ορίζει επίσης προθεσμία τριών μηνών από την αρχική έκθεση, εντός της οποίας οι οργανισμοί οφείλουν να υποβάλουν την τελική ανάλυσή τους. Ο κανονισμός, ωστόσο, προβλέπει τη δυνατότητα πιθανής παράτασης της εν λόγω προθεσμίας, εάν αυτή είναι δεόντως αιτιολογημένη[13].

Σε επίπεδο κρατών μελών, ο κανονισμός απαιτεί την παρακολούθηση της ανάλυσης των οργανισμών που τελούν υπό την εποπτεία τους, καθώς και τη διενέργεια ανάλυσης, από τα ίδια τα κράτη μέλη, των περιστατικών για τα οποία τους υποβάλλονται απευθείας αναφορές. Με βάση την ανάλυσή τους, αναμένεται από τα κράτη μέλη να καθορίζουν τυχόν κατάλληλα διορθωτικά ή προληπτικά μέτρα που απαιτούνται για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας, καθώς και να χρησιμοποιούν τις πληροφορίες που λαμβάνονται από την ανάλυση των αναφορών περιστατικών για τον προσδιορισμό διορθωτικών μέτρων. Όπως και στην περίπτωση των οργανισμών, όλες οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εφαρμόζουν διαδικασίες για την ανάλυση των περιστατικών. Ωστόσο, υπάρχουν διαφορές ως προς τον βαθμό στον οποίον διενεργούνται αναλύσεις και ως προς το επίπεδο λεπτομέρειας των εν λόγω αναλύσεων. Οι βασικοί λόγοι γι' αυτό αφορούν ζητήματα σχετικά με τη σαφήνεια των απαιτήσεων ανάλυσης σε εθνικό επίπεδο, καθώς και την έλλειψη πόρων. Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη παρατήρησαν κάποιον βαθμό «ανισορροπίας» μεταξύ των απαιτήσεων ανάλυσης

[12] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «Guidance Material – Regulation (EU) No 376/2014 and its implementing rules» [«Υλικό καθοδήγησης – Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και οι κανόνες εφαρμογής του»] (2015) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/safety/doc/guidancematerial376.pdf.

[13] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014, άρθρο 13 παράγραφος 4.

που προβλέπονται στον κανονισμό και του βαθμού λεπτομέρειας που περιλαμβάνεται στις απαιτήσεις για την αναφορά, συλλογή, επεξεργασία και αποθήκευση περιστατικών. Η εν λόγω ανισορροπία οδηγεί σε υψηλό φόρτο εργασίας όσον αφορά τη συλλογή και επεξεργασία αναφορών περιστατικών και αφήνει ελάχιστο χρόνο για ανάλυση και παρακολούθηση.

Σε επίπεδο ΕΕ, υπάρχουν δύο ροές ανάλυσης: η ανάλυση του EASA σχετικά με περιστατικά που αναφέρονται απευθείας στον Οργανισμό από οργανισμούς για τους οποίους ο EASA ενεργεί ως αρμόδια αρχή (με βάση τα περιστατικά που αποθηκεύονται στη βάση δεδομένων του EASA) και η συνεργατική ανάλυση που διενεργείται από κοινού με τα κράτη μέλη. Οι εν λόγω αναλύσεις καταλήγουν στη δημοσίευση των ετήσιων επισκοπήσεων ασφαλείας του EASA και στην κατάρτιση χαρτοφυλακίων κινδύνων ασφάλειας (SRP), που χρησιμοποιούνται για τη δημοσίευση του Ευρωπαϊκού Σχεδίου για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EPAS).

Η ετήσια επισκόπηση ασφαλείας του EASA καταρτίζεται από το τμήμα πληροφοριών και επιδόσεων ασφάλειας του EASA και βασίζεται στα δεδομένα που περιέχονται στη βάση δεδομένων περιστατικών του EASA, καθώς και στα δεδομένα που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο. Στο πλαίσιο της οικείας διαδικασίας για τη διαχείριση κινδύνων, ο Οργανισμός καθορίζει και εφαρμόζει κατάλληλες δράσεις που υπόκεινται σε συνεχή παρακολούθηση.

Ο EASA συνεργάζεται με ευρύ φάσμα εταίρων μέσω δύο κύριων πλατφορμών: του δικτύου αναλυτών ασφάλειας της αεροπορίας (Network of Analysts – NoA)[14] και των ομάδων συνεργατικής ανάλυσης (Collaborative Analysis Groups – CAG)[15]. Το δίκτυο αναλυτών ασφάλειας της αεροπορίας συγκροτείται με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και συγκεντρώνει δεδομένα από διάφορα κράτη μέλη ώστε να διαμορφώνεται πληρέστερη εικόνα των κινδύνων ασφάλειας που αντιμετωπίζει η ΕΕ συνολικά. Οι ομάδες συνεργατικής ανάλυσης είναι ομάδες εμπειρογνωμόνων που συγκροτούνται από τον EASA και είναι αρμόδιες για την ανάλυση της ασφάλειας της ευρωπαϊκής αεροπορίας για συγκεκριμένους τομείς της αεροπορίας. Εξετάζουν τις διαθέσιμες πληροφορίες για την ασφάλεια, μεριμνούν για τη διενέργεια εις βάθος αναλύσεων για την ασφάλεια και εντοπίζουν αναδυόμενα ζητήματα. Παρακολουθούν επίσης τις επιδόσεις ασφάλειας του τομέα τους και υποβάλλουν

[14] Το δίκτυο αναλυτών ασφάλειας της αεροπορίας απαρτίζεται από τον EASA, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη μέλη του EASA και έναν παρατηρητή. Αρχικά συστάθηκε το 2011 ως εθελοντικό δίκτυο με σκοπό την υποστήριξη της ανάλυσης των δεδομένων ασφάλειας για το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροπορικής Ασφάλειας (EASp), το οποίο αποτέλεσε τον πρόδρομο του Ευρωπαϊκού Σχεδίου για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EPAS). Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 επισημοποίησε τον ρόλο του δικτύου αναλυτών ασφάλειας της αεροπορίας και υπογράμμισε τη σημασία της ανάλυσης της ασφάλειας για την υποστήριξη του EPAS και τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη. Επί του παρόντος, το δίκτυο αναλυτών ασφάλειας της αεροπορίας συνεδριάζει δύο φορές ετησίως, καθώς και εκτάκτως όποτε κρίνεται απαραίτητο. Πηγή: https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-risk-management

[15] Οι ομάδες συνεργατικής ανάλυσης απαρτίζονται από ομάδες ενδιαφερομένων του κλάδου των κανονιστικών εταίρων του EASA. Κάθε ομάδα συνεργατικής ανάλυσης συνεδριάζει έως τρεις φορές ετησίως. Επί του παρόντος υπάρχουν έξι διαφορετικές ομάδες συνεργατικής ανάλυσης: 1) αεροδρόμια και επίγεια εξυπηρέτηση· 2) διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας· 3) αερόστατα· 4) εμπορική αερομεταφορά με αεροπλάνα· 5) γενική αεροπορία· 6) ανθρωπογενείς παράγοντες. Πηγή: https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-risk-management

παρατηρήσεις σχετικά με την αποτελεσματικότητα των ληφθέντων μέτρων. Αμφότερα τα συστήματα λειτουργούν συμπληρωματικά καθώς παρέχουν αναλύσεις σε διαφορετικά επίπεδα και συμβάλλουν στα χαρτοφυλάκια κινδύνων ασφάλειας και στα μέτρα ασφάλειας που μπορούν να θεσπιστούν στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Σχεδίου για την Ασφάλεια της Αεροπορίας.

Ως εκ τούτου, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η εφαρμογή του κανονισμού διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της ικανότητας ανάλυσης των περιστατικών σε ολόκληρη την Ένωση και, κατά συνέπεια, και στον καθορισμό των κατάλληλων μέτρων μετριασμού, στις περιπτώσεις που απαιτείται. Παρότι σημειώθηκε σημαντική πρόοδος, κατά τη διαδικασία της ανάλυσης είναι πιθανό να αντληθούν οφέλη από την αυξημένη προσπάθεια σε επίπεδο κρατών μελών και τις περαιτέρω τεχνολογικές εξελίξεις.

Εμπιστευτικότητα και κατάλληλη χρήση των πληροφοριών και προστασία της πηγής πληροφοριών – Άρθρα 15 και 16

Αναλύθηκε διεξοδικά η εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού περί «σωστής νοοτροπίας» και την προστασία και την κατάλληλη χρήση της πηγής πληροφοριών. Παρότι διαπιστώθηκε ότι όλα τα κράτη μέλη και η πλειονότητα των οργανισμών εφαρμόζουν διαδικασίες για να διασφαλιστεί η ανωνυμοποίηση των αναφορών περιστατικών, το πρόβλημα της ιχνηλασιμότητας —ήτοι η δυνατότητα να συναχθεί η ταυτότητα των προσώπων που εμπλέκονται σε μια αναφορά περιστατικού βάσει των περιστάσεων που περιγράφονται στην εν λόγω αναφορά— παραμένει, ειδικά σε μικρότερους οργανισμούς με λιγότερους εργαζομένους.

Το άρθρο 16 παράγραφος 11 θεσπίζει την υποχρέωση των οργανισμών να εγκρίνουν εσωτερικό κανονισμό περί «σωστής νοοτροπίας»[16]. Από τις διαθέσιμες πληροφορίες δεν είναι δυνατό να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα ως προς το κατά πόσον η απαίτηση αυτή έχει εφαρμοστεί πλήρως από το σύνολο των οργανισμών.

Η σημαντικότερη αδυναμία όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού εντοπίστηκε σε σχέση με την υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 16 παράγραφος 12, σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη οφείλουν να ορίσουν φορέα αρμόδιο για την εφαρμογή των αρχών της «σωστής νοοτροπίας». Με βάση την εξέταση των εκθέσεων σχετικά με τη λειτουργία των «φορέων "σωστής νοοτροπίας"», οι οποίες υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 13, καθώς και τις συμπληρωματικές πληροφορίες που ελήφθησαν από πολίτες, η Επιτροπή εντόπισε 11 κράτη μέλη τα οποία δεν όρισαν «φορέα "σωστής νοοτροπίας"» αρμόδιο για την εφαρμογή του άρθρου 16 παράγραφοι 6, 9 και 11. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κίνησε διαδικασίες επί παραβάσει και απέστειλε 10 προειδοποιητικές επιστολές και μία αιτιολογημένη γνώμη στα κράτη μέλη που δεν συμμορφώνονται[17]. Η

[16] Ως «σωστή νοοτροπία» νοείται η νοοτροπία με βάση την οποία δεν επιβάλλονται στους άμεσα αρμόδιους φορείς εκμετάλλευσης ή άλλα πρόσωπα, κυρώσεις για ενέργειες, παραλείψεις ή αποφάσεις που λαμβάνουν με βάση την πείρα και την εκπαίδευσή τους, χωρίς ωστόσο να γίνονται ανεκτές η βαρεία αμέλεια, οι εκ προθέσεως παραβιάσεις και οι καταστροφικές πράξεις. Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014, άρθρο 2 παράγραφος 12.

[17] Η αιτιολογημένη γνώμη περατώθηκε καθώς το κράτος προσκόμισε τα στοιχεία που αποδείκνυαν ότι ορίστηκε ο φορέας «σωστής νοοτροπίας» με τις απαραίτητες αρμοδιότητες για την εκτέλεση του

Επιτροπή απέστειλε επίσης σειρά επιστολών στο πλαίσιο των διαδικασιών «EU Pilot» προς τα κράτη μέλη τα οποία δήλωσαν μεν στις εκθέσεις τους ότι έχουν ορίσει «φορέα "σωστής νοοτροπίας"», αλλά για τα οποία εξακολουθούσαν να υπάρχουν αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον ο εν λόγω φορέας διαθέτει τις αρμοδιότητες για να εκτελέσει το καθήκον που προβλέπεται στον κανονισμό.

Από την άλλη, σε επίπεδο κλάδου, οι ευρωπαϊκοί κοινωνικοί εταίροι, μέλη της επιτροπής τομεακού κοινωνικού διαλόγου για την πολιτική αεροπορία [Οργανισμός Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροναυτιλίας (CANSO), Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF), Συντονιστικό Όργανο των Ευρωπαϊκών Ενώσεων Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ATCEUC)], έχουν συμφωνήσει από κοινού την ανάπτυξη μιας εργαλειοθήκης σωστής νοοτροπίας για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας («ATM Just culture tool box»)[18]. Η εργαλειοθήκη απευθύνεται στο προσωπικό και τους υπευθύνους των οργανισμών που παρέχουν υπηρεσίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας και ορίζει κατευθυντήριες αρχές για την εφαρμογή σωστής νοοτροπίας και την προώθηση μιας υγιούς και ανοιχτής νοοτροπίας αναφοράς.

3. ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΘΑΝΑΤΩΝ

Ο γενικός στόχος του κανονισμού είναι να συμβάλει στη μείωση του αριθμού των αεροπορικών ατυχημάτων και των θανάτων μέσω προδραστικής προσέγγισης που απορρέει από τους ειδικούς στόχους που περιγράφηκαν αναλυτικά στις προηγούμενες ενότητες.

Η μέτρηση του βαθμού στον οποίο ο κανονισμός συνέβαλε άμεσα στην πραγματική μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των θανάτων στην πολιτική αεροπορία αποδείχθηκε δύσκολο έργο, τόσο από ποσοτική όσο και από ποιοτική άποψη.

Τα δεδομένα που καταγράφηκαν από τον EASA καταδεικνύουν ότι στο διάστημα μεταξύ του 2010 και του 2018[19] ο αριθμός των ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονταν ευρωπαϊκοί φορείς εκμετάλλευσης μειώθηκε κατά μέσο όρο. Η μείωση είναι ακόμη περισσότερο εμφανής όταν εξετάζεται σε συνδυασμό με τη συνεχή αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας κατά την ίδια περίοδο. Το ποσοστό των ατυχημάτων μειώνεται συνεχώς από το 2014, ενώ το ποσοστό σοβαρών συμβάντων σταθεροποιήθηκε μετά την κορύφωσή του το 2016.

Από την ανάλυση του σεναρίου του αντιπαραδείγματος, ήτοι του σεναρίου στο πλαίσιο του οποίου δεν θα είχε εκδοθεί ο κανονισμός, προκύπτει ότι, ελλείψει του κανονισμού, το

καθήκοντος που καθορίζεται στο άρθρο 16 παράγραφος 12 του κανονισμού. Οι υπόλοιπες υποθέσεις εκκρεμούν ακόμη.

[18] https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?mode=dsw&docId=11897&langId=en.

[19] EASA, «Annual Safety Review 2020» («Ετήσια επισκόπηση ασφάλειας 2020») (2020) https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_asr_2020.pdf·

EASA, «Annual Safety Review 2019» («Ετήσια επισκόπηση ασφάλειας 2019») (2019) https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Annual%20Safety%20Review%202019.pdf·

EASA, «Annual Safety Review 2018» («Ετήσια επισκόπηση ασφάλειας 2018») (2018) https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/218639_EASA_ASR_MAIN_REPORT_2018.pdf.

ποσοστό των ατυχημάτων της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη θα είχε ακολουθήσει σταθερή τάση μετά το τρίτο τρίμηνο του 2015 (αφού άρχισε να ισχύει ο κανονισμός). Μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού, σημειώθηκε πτώση στο ποσοστό ατυχημάτων, από 3,5 ατυχήματα ανά 1 εκατομμύριο πτήσεις σε 1,3 ατυχήματα ανά 1 εκατομμύριο πτήσεις μετά την παρέμβαση.

Ωστόσο, αποδείχθηκε ότι δεν είναι εφικτό να προβλεφθούν αναδρομικά, με βεβαιότητα, η κατάσταση της ασφάλειας και ο αριθμός των ατυχημάτων και άλλων περιστατικών σχετικών με την ασφάλεια που θα είχαν συμβεί ελλείψει του κανονισμού. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι τα διάφορα στοιχεία του συστήματος ασφάλειας της αεροπορίας —που έχει ως στόχο την πρόληψη των ατυχημάτων και των σοβαρών συμβάντων— είναι σε μεγάλο βαθμό αλληλένδετα και, επομένως, θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο να απομονωθεί η επίπτωση που θα είχε ένα μόνον από τα στοιχεία του συστήματος —ήτοι η αναφορά, η ανάλυση και η παρακολούθηση των περιστατικών.

Παρ' όλα αυτά, δεδομένου ότι ο κανονισμός συνέβαλε στην αύξηση του αριθμού των αναφορών περιστατικών που αποθηκεύονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, η οποία, με τη σειρά της, συνετέλεσε ενδεχομένως στη βελτίωση της ευαισθητοποίησης για την ασφάλεια και στον προσδιορισμό των κινδύνων ασφάλειας, μπορεί να διαπιστωθεί ότι ο κανονισμός πιθανότατα συνέβαλε σε έναν ορισμένο βαθμό στη μείωση του συνολικού αριθμού ατυχημάτων.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Συνολικά, όλοι οι υποκείμενοι στον κανονισμό —ήτοι η Επιτροπή, ο EASA, τα κράτη μέλη της ΕΕ και οι οργανισμοί— εφάρμοσαν τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014. Παρ' όλα αυτά, εντοπίστηκαν ορισμένες αδυναμίες όσον αφορά την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του κανονισμού. Ειδικότερα, σημαντικό μέρος των κρατών μελών δεν όρισαν «φορέα σωστής νοοτροπίας» σύμφωνα με τον κανονισμό, με αποτέλεσμα η Επιτροπή να κινήσει διαδικασίες επί παραβάσει.

Από την άλλη πλευρά, η επιτυχής εφαρμογή των απαιτήσεων του κανονισμού όσον αφορά τη θέσπιση συστημάτων υποχρεωτικής και εθελοντικής αναφοράς περιστατικών οδήγησε σε σημαντική αύξηση του αριθμού των περιστατικών που συλλέχθηκαν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Επιπροσθέτως, η εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τη θέσπιση και τη διαχείριση του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ολοκληρωμένης βάσης δεδομένων που περιλαμβάνει αναφορές περιστατικών από όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Οι περισσότερες αναφορές περιστατικών προς ανάλυση κατέστησαν, με τη σειρά τους, δυνατό τον προσδιορισμό πιθανών κινδύνων ασφάλειας, ιδίως στο επίπεδο των κρατών μελών και του EASA. Κατά συνέπεια, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι, από την έναρξη ισχύος του, ο κανονισμός έχει συμβάλει σε κάποιον βαθμό στη μείωση των ατυχημάτων και των σχετικών θανάτων στην ΕΕ.