Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►B ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 300/2008 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 11ης Μαρτίου 2008

για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 18/2010 της Επιτροπής της 8ης Ιανουαρίου 2010	L 7	3	12.1.2010

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 300/2008 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 11ης Μαρτίου 2008

για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

την πρόταση της Επιτροπής,

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

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ([2]), υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου που ενέκρινε η επιτροπή συνδιαλλαγής στις 16 Ιανουαρίου 2008,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Για τη διασφάλιση των προσώπων και εμπορευμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θα πρέπει να προλαμβάνονται οι πράξεις έκνομων επεμβάσεων σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, οι οποίες διακυβεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, με τη θέσπιση κοινών κανόνων για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας. Ο στόχος αυτός θα πρέπει να επιτευχθεί με τον καθορισμό κοινών κανόνων και κοινών βασικών προτύπων για την αεροπορική ασφάλεια καθώς και μηχανισμών για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης.

(2) Προς το συμφέρον της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας γενικότερα, είναι σκόπιμο να διαμορφωθεί η βάση για την ενιαία ερμηνεία του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, της 7ης Δεκεμβρίου 1944.

(3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ([3]), εκδόθηκε κατόπιν των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες. Απαιτείται κοινή προσέγγιση στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και θα πρέπει να εξετασθούν τα αποτελεσματικότερα μέσα παροχής βοηθείας ύστερα από τρομοκρατικές ενέργειες που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στον τομέα των μεταφορών.

([1]) ΕΕ C 185 της 8.8.2006, σ. 17.

([2]) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Ιουνίου 2006 (ΕΕ C 300 E της 9.12.2006, σ. 463), κοινή θέση του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2006 (ΕΕ C 70 E της 27.3.2007, σ. 21) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Απριλίου 2007 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2008 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 4ης Μαρτίου 2008.

([3]) ΕΕ L 355 της 30.12.2002, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 849/2004 (ΕΕ L 158 της 30.4.2004, σ. 1· διορθώθηκε στην ΕΕ L 229 της 29.6.2004, σ. 3).

▼B

(4) Το περιεχόμενο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 θα πρέπει να αναθεωρηθεί με βάση την κτηθείσα πείρα και ο ίδιος ο κανονισμός θα πρέπει να καταργηθεί και να αντικατασταθεί από τον παρόντα κανονισμό, με τον οποίο επιδιώκονται η απλούστευση, η εναρμόνιση και η αποσαφήνιση των ισχυόντων κανόνων καθώς και η αναβάθμιση των επιπέδων ασφαλείας.

(5) Δεδομένου ότι, κατά την έκδοση μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, χρειάζεται μεγαλύτερη ευελιξία που να επιτρέπει την προσαρμογή τους στις εξελίξεις των εκτιμήσεων επικινδυνότητας και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τις βασικές αρχές που θα διέπουν τη λήψη μέτρων για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων χωρίς να υπεισέρχεται σε τεχνικές και διαδικαστικές λεπτομέρειες για τον τρόπο εφαρμογής τους.

(6) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στους αερολιμένες που εξυπηρετούν την πολιτική αεροπορία και βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους, σε εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη που παρέχουν υπηρεσίες σε αυτούς τους αερολιμένες και σε φορείς που παρέχουν εμπορεύματα ή/και υπηρεσίες στους εν λόγω αερολιμένες ή μέσω αυτών.

(7) Υπό την επιφύλαξη της σύμβασης του Τόκιο, του 1963, περί παραβάσεων και άλλων τινών πράξεων τελουμένων επί αεροσκαφών, της σύμβασης της Χάγης, του 1970, για την καταστολή της παρανόμου καταλήψεως αεροσκαφών, και της σύμβασης του Μόντρεαλ, του 1971, για την καταστολή παρανόμων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αφορά επίσης μέτρα ασφαλείας εφαρμοζόμενα επί αεροσκαφών ή κατά τη διάρκεια πτήσης αεροσκαφών κοινοτικών αερομεταφορέων.

(8) Κάθε κράτος μέλος διατηρεί το δικαίωμα να αποφασίζει για την παρουσία συνοδών ασφαλείας στις πτήσεις αερομεταφορέων νηολογημένων στο κράτος μέλος αυτό και στους οποίους αυτό το ίδιο έχει χορηγήσει την άδεια, καθώς και να διασφαλίζει, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 4.7.7 του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και δυνάμει των διατάξεων της εν λόγω σύμβασης, ότι οι συνοδοί αυτοί ανήκουν στο κρατικό προσωπικό και έχουν ειδικά επιλεγεί και εκπαιδευτεί με συνεκτίμηση των απαιτουμένων πτυχών ασφαλείας και προστασίας επί του αεροσκάφους.

(9) Οι διάφορες μορφές πολιτικής αεροπορίας δεν είναι κατ' ανάγκην εκτεθειμένες στο ίδιο επίπεδο απειλής. Κατά τον καθορισμό κοινών βασικών προτύπων για την αεροπορική ασφάλεια, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη το μέγεθος του αεροσκάφους, η φύση της δραστηριότητας ή/και η συχνότητα των δραστηριοτήτων στους αερολιμένες, ώστε να επιτρέπεται η χορήγηση παρεκκλίσεων.

(10) Επίσης, στα κράτη μέλη θα πρέπει να επιτρέπεται, με βάση εκτίμηση επικινδυνότητας, να εφαρμόζουν μέτρα αυστηρότερα από εκείνα που καθορίζει ο παρών κανονισμός.

(11) Οι τρίτες χώρες μπορούν να απαιτούν την εφαρμογή μέτρων διαφόρων από εκείνα που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό για πτήσεις που εκτελούνται από αερολιμένα κράτους μέλους προς την εν λόγω τρίτη χώρα ή υπεράνω αυτής. Ωστόσο, με την επιφύλαξη τυχόν διμερών συμφωνιών των οποίων η Κοινότητα αποτελεί μέρος, θα πρέπει να παρασχεθεί στην Επιτροπή η δυνατότητα να εξετάζει τα απαιτούμενα από την τρίτη χώρα μέτρα.

(12) Αν και, ακόμη και σε ένα και το αυτό κράτος μέλος, είναι δυνατόν να εμπλέκονται στην αεροπορική ασφάλεια δύο ή περισσότεροι οργανισμοί, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να ορίζει μία

▼B

και μόνο αρχή υπεύθυνη για το συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των προτύπων ασφαλείας.

(13) Προκειμένου να ορισθούν οι αρμοδιότητες για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων για την αεροπορική ασφάλεια και να καθορισθούν τα μέτρα που οφείλουν να λαμβάνουν οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη και άλλοι φορείς προς το σκοπό αυτό, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να καταρτίζει εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας. Πέραν τούτου, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα, αερομεταφορέας και φορέας που εφαρμόζει πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας θα πρέπει να εκπονεί, να εφαρμόζει και να διατηρεί σε ισχύ πρόγραμμα ασφαλείας, ώστε να συμμορφούται τόσο με τον παρόντα κανονισμό όσο και με οιοδήποτε ισχύον εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

(14) Για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό και με το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να εκπονεί εθνικό πρόγραμμα ελέγχου του επιπέδου και της ποιότητας της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και να εξασφαλίζει την εφαρμογή του.

(15) Για την παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από τα κράτη μέλη καθώς επίσης και για τη διατύπωση συστάσεων με σκοπό τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας, η Επιτροπή θα πρέπει να διενεργεί επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων.

(16) Κατά κανόνα, τα μέτρα με άμεσες επιπτώσεις στους επιβάτες θα πρέπει να δημοσιεύονται από την Επιτροπή. Οι εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν κοινά μέτρα και διαδικασίες για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων αεροπορικής ασφάλειας και οι οποίες περιέχουν ευαίσθητες πληροφορίες ασφαλείας, καθώς και οι εκθέσεις των επιθεωρήσεων της Επιτροπής και οι απαντήσεις των αρμόδιων αρχών θα πρέπει να θεωρούνται «διαβαθμισμένες πληροφορίες ΕΕ» κατά την έννοια της απόφασης 2001/844/ΕΚ, ΕΚΑΧ, Ευρατόμ της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2001, για την τροποποίηση του εσωτερικού κανονισμού της [1]. Τα στοιχεία αυτά δεν θα πρέπει να δημοσιεύονται, και θα πρέπει να τίθενται στη διάθεση μόνο των εκμεταλλευόμενων αεροσκάφη και φορέων που έχουν έννομο συμφέρον.

(17) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή [2].

(18) Ειδικότερα, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εγκρίνει γενικά μέτρα για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των κοινών βασικών προτύπων διά συμπληρώσεώς τους, να ορίζει κριτήρια ώστε τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα παρέκκλισης από τα κοινά βασικά πρότυπα και να υιοθετεί εναλλακτικά μέτρα ασφαλείας, καθώς και να θεσπίζει προδιαγραφές για τα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου. Επειδή τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού διά συμπληρώσεώς του με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με τη διαδικασία κανονιστικής επιτροπής με έλεγχο, που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

---

[1] ΕΕ L 317 της 3.12.2001, σ. 1. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση 2006/548/ΕΚ, Ευρατόμ (ΕΕ L 215 της 5.8.2006, σ. 38).

[2] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

▼B

(19) Οσάκις, για επιτακτικούς λόγους επείγοντος, δεν μπορούν να τηρηθούν τα κανονικά χρονικά όρια για την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο, η Επιτροπή θα πρέπει να είναι σε θέση να εφαρμόζει τη διαδικασία επείγοντος που προβλέπεται στο άρθρο 5α παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ για τη θέσπιση κοινών κανόνων για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας.

(20) Θα πρέπει να προαχθεί ο στόχος της «ενιαίας ασφάλειας» («one stop security») σε όλες τις πτήσεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(21) Επιπλέον, δεν θα πρέπει να απαιτείται ο εκ νέου έλεγχος ασφαλείας των επιβατών ή των αποσκευών τους κατά την άφιξή τους με πτήση από τρίτες χώρες οι οποίες εφαρμόζουν πρότυπα ασφαλείας αντίστοιχα με αυτά που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Συνεπώς, με την επιφύλαξη του δικαιώματος κάθε κράτους μέλους να εφαρμόζει αυστηρότερα μέτρα ή των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων της Κοινότητας και των κρατών μελών, οι αποφάσεις της Επιτροπής και, κατά περίπτωση, οι συμφωνίες μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών οι οποίες αναγνωρίζουν ότι τα πρότυπα ασφαλείας που εφαρμόζονται στην τρίτη χώρα είναι ισοδύναμα με τα κοινά πρότυπα, θα πρέπει να ενθαρρύνονται εφόσον προωθούν την ενιαία ασφάλεια.

(22) Ο παρών κανονισμός ισχύει με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κανόνων των σχετικών με την ασφάλεια πτήσεων, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων που αφορούν τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών.

(23) Θα πρέπει να προβλεφθούν κυρώσεις για τις παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού. Αυτές οι κυρώσεις, αστικού ή διοικητικού χαρακτήρα, θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

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

(25) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, και συγκεκριμένα η διαφύλαξη της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων και η διαμόρφωση βάσης για την ενιαία ερμηνεία του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου, περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν, συνεπώς, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του παρόντος κανονισμού, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ιδίου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στόχοι

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινούς κανόνες για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων που διακυβεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

▼B

Επίσης, διαμορφώνεται η βάση για την κοινή ερμηνεία του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Τα μέσα επίτευξης των στόχων που θέτει η παράγραφος 1 είναι:

α) ο καθορισμός κοινών κανόνων και κοινών βασικών προτύπων για την αεροπορική ασφάλεια·

β) μηχανισμοί για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε:

α) όλους τους αερολιμένες ή τα μέρη αερολιμένων που βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους και δεν χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς για στρατιωτικούς σκοπούς·

β) όλους τους εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένων των αερομεταφορέων, που παρέχουν υπηρεσίες σε αερολιμένες περί των οποίων το στοιχείο α)·

γ) όλους τους φορείς που εφαρμόζουν πρότυπα για την αεροπορική ασφάλεια και οι οποίοι ασκούν δραστηριότητα από εγκαταστάσεις ευρισκόμενες εντός ή εκτός των αερολιμενικών εγκαταστάσεων και προμηθεύουν εμπορεύματα ή/και υπηρεσίες στους αερολιμένες περί των οποίων το στοιχείο α) ή μέσω αυτών.

2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ νοείται υπό την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη διαφορά σχετικά με την κυριαρχία επί του εδάφους στο οποίο βρίσκεται ο αερολιμένας.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

1. «πολιτική αεροπορία», κάθε αεροπορική πράξη εκτελούμενη από πολιτικό αεροσκάφος, εκτός από τις πράξεις τις εκτελούμενες από κρατικό αεροσκάφος κατά το άρθρο 3 της σύμβασης του Σικάγου περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας·

2. «αεροπορική ασφάλεια», ο συνδυασμός μέτρων καθώς και ανθρώπινων και υλικών πόρων με σκοπό τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων που διακυβεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας·

3. «εκμεταλλευόμενος αεροσκάφος», πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που επιδίδεται ή προσφέρεται να επιδοθεί σε δραστηριότητα αερομεταφοράς·

4. «αερομεταφορέας», επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών, η οποία κατέχει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμό της·

5. «κοινοτικός αερομεταφορέας», αερομεταφορέας ο οποίος κατέχει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης που έχει χορηγηθεί από κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων [1] ·

6. «φορέας», πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση, άλλο από τον εκμεταλλευόμενο το αεροσκάφος·

[1] ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

▼B

7. «απαγορευμένα αντικείμενα», όπλα, εκρηκτικές ύλες, ή άλλες επικίνδυνες συσκευές, αντικείμενα ή ουσίες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διάπραξη πράξης έκνομης επέμβασης που διακυβεύει την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας·

8. «έλεγχος ασφαλείας», η εφαρμογή τεχνικών ή άλλων μέσων για τον εντοπισμό ή/και την ανίχνευση απαγορευμένων αντικειμένων·

9. «διαδικασίες ασφαλείας», η εφαρμογή μέσων αποτροπής της εισαγωγής απαγορευμένων αντικειμένων·

10. «έλεγχος πρόσβασης», η εφαρμογή μέσων αποτροπής της εισόδου μη εξουσιοδοτημένων προσώπων ή οχημάτων ή αμφοτέρων·

11. «ελεγχόμενος χώρος αερολιμένα», η περιοχή κίνησης αερολιμένα, τα παρακείμενα γήπεδα και κτίρια, ή μέρη αυτών, όπου η πρόσβαση είναι περιορισμένη·

12. «αστική περιοχή», τα τμήματα ενός αερολιμένα, τα παρακείμενα γήπεδα και κτίρια, ή μέρη αυτών, που δεν συνιστούν ελεγχόμενο χώρο αερολιμένα·

13. «αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας», η περιοχή του ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα όπου, επιπλέον της περιορισμένης πρόσβασης, εφαρμόζονται και άλλα πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας·

14. «οριοθετημένη περιοχή», περιοχή η οποία διαχωρίζεται, μέσω ελέγχου πρόσβασης, είτε από τις αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας είτε, σε περίπτωση που η οριοθετημένη περιοχή συνιστά η ίδια αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας, από άλλες αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας του αερολιμένα·

15. «έλεγχος ιστορικού», ο καταγεγραμμένος έλεγχος της ταυτότητας προσώπου, συμπεριλαμβανομένου τυχόν ποινικού ιστορικού του, ως μέρος της εκτίμησης της καταλληλότητας του προσώπου να έχει πρόσβαση χωρίς συνοδό σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας·

16. «μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες, μεταφορτωνόμενες αποσκευές, φορτίο ή ταχυδρομείο», επιβάτες, αποσκευές, φορτίο ή ταχυδρομείο που αναχωρούν με διαφορετικό αεροσκάφος από εκείνο με το οποίο αφίχθησαν·

17. «διερχόμενοι επιβάτες, αποσκευές, φορτίο ή ταχυδρομείο», επιβάτες, αποσκευές, φορτίο ή ταχυδρομείο που αναχωρούν με το ίδιο αεροσκάφος με το οποίο αφίχθησαν·

18. «δυνητικός ταραξίας μεταξύ των επιβατών», επιβάτης ο οποίος έχει απελαθεί, κρίνεται ανεπίδεκτος εισόδου στη χώρα για λόγους που αφορούν τη μετανάστευση, ή τελεί υπό νόμιμη κράτηση·

19. «χειραποσκευή», αποσκευή προοριζόμενη να μεταφερθεί στο θάλαμο επιβατών αεροσκάφους·

20. «παραδιδόμενη αποσκευή», αποσκευή προοριζόμενη να μεταφερθεί στο χώρο αποσκευών αεροσκάφους·

21. «συνοδευόμενη παραδιδόμενη αποσκευή», αποσκευή προοριζόμενη να μεταφερθεί στο χώρο αποσκευών αεροσκάφους, η οποία έχει παραδοθεί προς μεταφορά από επιβάτη που ταξιδεύει στην ίδια πτήση·

22. «εταιρικό ταχυδρομείο», ταχυδρομείο του οποίου και ο αποστολέας και ο παραλήπτης είναι αερομεταφορέας·

23. «υλικά αερομεταφορέα», υλικά τα οποία είτε έχουν ως προέλευση και προορισμό αερομεταφορέα είτε χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα·

24. «ταχυδρομείο», αποστολές αλληλογραφίας και άλλων αντικειμένων πλην του εταιρικού ταχυδρομείου, που προσκομίζονται από ταχυδρομικές υπηρεσίες με αποδέκτη ταχυδρομικές υπηρεσίες, σύμφωνα με τους κανόνες της Παγκόσμιας Ταχυδρομικής Ένωσης·

▼B

25. «φορτίο», κάθε αγαθό προοριζόμενο για μεταφορά με αεροσκάφος, πλην αποσκευών, ταχυδρομείου, εταιρικού ταχυδρομείου και υλικών αερομεταφορέα, καθώς και των προμηθειών πτήσης·

26. «εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο», αερομεταφορέας, πράκτορας, επιχείρηση μεταφοράς εμπορευμάτων ή οιοσδήποτε άλλος φορέας που εξασφαλίζει διαδικασίες ασφαλείας όσον αφορά φορτίο ή ταχυδρομείο·

27. «γνωστός αποστολέας», αποστολέας φορτίου ή ταχυδρομείου για ίδιο λογαριασμό, του οποίου οι διαδικασίες ανταποκρίνονται επαρκώς στους κοινούς κανόνες και πρότυπα ασφαλείας ώστε να επιτρέπουν τη μεταφορά του φορτίου ή του ταχυδρομείου με οποιοδήποτε αεροσκάφος·

28. «συμβεβλημένος αποστολέας», αποστολέας φορτίου ή ταχυδρομείου για ίδιο λογαριασμό, του οποίου οι διαδικασίες ανταποκρίνονται επαρκώς στους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας ώστε να επιτρέπουν τη μεταφορά του εν λόγω φορτίου με αμιγώς εμπορευματικά αεροσκάφη ή του εν λόγω ταχυδρομείου με αμιγώς ταχυδρομικά αεροσκάφη, αντιστοίχως·

29. «έλεγχος ασφαλείας αεροσκάφους», επιθεώρηση των τμημάτων του εσωτερικού του αεροσκάφους στα οποία μπορεί να είχαν πρόσβαση επιβάτες και επιθεώρηση του χώρου αποσκευών του αεροσκάφους με σκοπό τον εντοπισμό απαγορευμένων αντικειμένων και παράνομων επεμβάσεων στο αεροσκάφος·

30. «έρευνα ασφαλείας αεροσκάφους», επιθεώρηση του εσωτερικού και του προσβάσιμου εξωτερικού του αεροσκάφους με σκοπό τον εντοπισμό απαγορευμένων αντικειμένων και έκνομων επεμβάσεων που διακυβεύουν την ασφάλεια του αεροσκάφους·

31. «συνοδός ασφαλείας πτήσης», πρόσωπο το οποίο προσλαμβάνεται από κράτος για να ταξιδεύσει με αεροσκάφος αερομεταφορέα, στον οποίο το κράτος μέλος έχει χορηγήσει άδεια, με σκοπό την προστασία του εν λόγω αεροσκάφους και των επιβαινόντων από πράξεις εκνόμων επεμβάσεων που διακυβεύουν την ασφάλεια της πτήσης.

Άρθρο 4

Κοινά βασικά πρότυπα

1. Τα κοινά βασικά πρότυπα για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας έναντι πράξεων εκνόμων επεμβάσεων που διακυβεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας καθορίζονται στο παράρτημα.

Τυχόν πρόσθετα κοινά βασικά πρότυπα που δεν έχουν προβλεφθεί κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να προστεθούν στο παράρτημα σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης.

2. Τα γενικά μέτρα που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των κοινών βασικών προτύπων που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 διά συμπληρώσεώς τους, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 19 παράγραφος 3.

Τα γενικά αυτά μέτρα αφορούν:

α) τις επιτρεπόμενες μεθόδους ελέγχου ασφαλείας·

β) τις κατηγορίες ειδών που μπορούν να απαγορεύονται·

γ) όσον αφορά τον έλεγχο πρόσβασης, τους λόγους για χορήγηση πρόσβασης στον ελεγχόμενο χώρο του αερολιμένα και στην αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας·

δ) τις επιτρεπόμενες μεθόδους εξέτασης οχημάτων, ελέγχου ασφαλείας των αεροσκαφών και ερευνών ασφαλείας των αεροσκαφών·

▼B

ε) τα κριτήρια για την αναγνώριση της ισοδυναμίας των προτύπων ασφαλείας τρίτων χωρών·

στ) τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα φορτία και το ταχυδρομείο υποβάλλονται σε ελέγχους ή άλλες διαδικασίες ασφαλείας, καθώς και τη διαδικασία έγκρισης ή ορισμού των εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων, των γνωστών αποστολέων και των συμβεβλημένων αποστολέων·

ζ) τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες το εταιρικό ταχυδρομείο και τα υλικά αερομεταφορέα υποβάλλονται σε ελέγχους ή άλλες διαδικασίες ασφαλείας·

η) τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι προμήθειες πτήσης και οι προμήθειες αερολιμένα υποβάλλονται σε ελέγχους ή άλλες διαδικασίες ασφαλείας, καθώς και τις διαδικασίες έγκρισης ή διορισμού εγκεκριμένων προμηθευτών και γνωστών προμηθευτών·

θ) τα κριτήρια για τον ορισμό των ζωτικών τμημάτων των αυστηρά ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας·

ι) τα κριτήρια για την πρόσληψη και τις μεθόδους εκπαίδευσης προσωπικού·

ια) τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορούν να εφαρμόζονται ειδικές διαδικασίες ασφαλείας ή εξαιρέσεις από τον έλεγχο ασφαλείας, και

ιβ) τα τυχόν γενικά μέτρα που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των κοινών βασικών προτύπων που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 διά συμπληρώσεώς τους και τα οποία δεν προβλέπονται κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Για επιτακτικούς λόγους επείγοντος, η Επιτροπή μπορεί να προσφύγει στη διαδικασία επείγοντος που μνημονεύεται στο άρθρο 19 παράγραφος 4.

3. Τα λεπτομερή μέτρα για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τα γενικά μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 2, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2.

Τα λεπτομερή αυτά μέτρα περιλαμβάνουν τα εξής:

α) προδιαγραφές και διαδικασίες των ελέγχων ασφαλείας·

β) κατάλογο απαγορευμένων ειδών·

γ) προδιαγραφές και διαδικασίες των ελέγχων πρόσβασης·

δ) προδιαγραφές και διαδικασίες για την εξέταση οχημάτων, τους ελέγχους ασφαλείας αεροσκαφών και τις έρευνες ασφαλείας αεροσκαφών·

ε) αποφάσεις για την αναγνώριση της ισοδυναμίας των προτύπων ασφαλείας που εφαρμόζονται σε τρίτη χώρα·

στ) όσον αφορά τα φορτία και το ταχυδρομείο, τις διαδικασίες για την έγκριση και τον ορισμό εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων, γνωστών αποστολέων και συμβεβλημένων αποστολέων, καθώς και τις υποχρεώσεις τις οποίες οφείλουν να εκπληρώνουν·

ζ) προδιαγραφές και διαδικασίες για ελέγχους ασφαλείας του εταιρικού ταχυδρομείου και των υλικών αερομεταφορέα·

η) όσον αφορά τις προμήθειες πτήσης και τις προμήθειες αερολιμένα, τις διαδικασίες έγκρισης ή ορισμού εγκεκριμένων προμηθευτών και γνωστών προμηθευτών, καθώς και τις υποχρεώσεις τις οποίες οφείλουν να εκπληρώνουν·

θ) ορισμό των ζωτικών τμημάτων των αυστηρά ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας·

ι) προδιαγραφές πρόσληψης και εκπαίδευσης προσωπικού·

▼B

ια) ειδικές διαδικασίες ασφαλείας ή εξαιρέσεις από τους ελέγχους ασφαλείας·

ιβ) τεχνικές προδιαγραφές και διαδικασίες έγκρισης και χρησιμοποίησης εξοπλισμού ασφαλείας·και

ιγ) προδιαγραφές και διαδικασίες για δυνητικούς ταραξίες μεταξύ των επιβατών.

4. Η Επιτροπή, διά τροποποιήσεως του παρόντος κανονισμού με απόφαση σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 3, ορίζει κριτήρια ώστε τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα παρέκκλισης από τα κοινά βασικά πρότυπα περί των οποίων η παράγραφος 1 και να υιοθετούν εναλλακτικά μέτρα ασφαλείας που να εξασφαλίζουν επαρκές επίπεδο προστασίας με βάση τοπική εκτίμηση επικινδυνότητας. Τα εναλλακτικά αυτά μέτρα πρέπει να δικαιολογούνται από λόγους που σχετίζονται με το μέγεθος του αεροσκάφους ή με τη φύση, την κλίμακα ή τη συχνότητα των πτήσεων ή άλλων συναφών δραστηριοτήτων.

Για επιτακτικούς λόγους επείγοντος, η Επιτροπή μπορεί να προσφύγει στη διαδικασία επείγοντος που μνημονεύεται στο άρθρο 19 παράγραφος 4.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα αυτά.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εφαρμογή στο έδαφός τους των κοινών βασικών προτύπων περί των οποίων η παράγραφος 1. Όταν κάποιο κράτος μέλος έχει λόγους να θεωρεί ότι το επίπεδο αεροπορικής ασφαλείας έχει τεθεί σε κίνδυνο λόγω παραβιάσεων της ασφάλειας, φροντίζει για τη λήψη των ενδεδειγμένων και άμεσων μέτρων για τη θεραπεία των παραβιάσεων ώστε να διασφαλίσει τη συνέχεια της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

Άρθρο 5

Δαπάνες ασφαλείας

Τηρουμένων των αντίστοιχων κανόνων του κοινοτικού δικαίου, κάθε κράτος μέλος μπορεί να καθορίζει σε ποιες περιπτώσεις και σε ποιο βαθμό οι δαπάνες για τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων βαρύνουν το κράτος, τους φορείς εκμετάλλευσης του αερολιμένα, τους αερομεταφορείς, άλλες αρμόδιες υπηρεσίες ή τους χρήστες. Όταν συντρέχει λόγος και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, τα κράτη μέλη μπορούν να συνεισφέρουν, μαζί με τους χρήστες, στις δαπάνες για αυστηρότερα μέτρα λαμβανόμενα δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Εφόσον είναι εφικτό, κάθε χρέωση ή μετακύλιση δαπανών ασφαλείας συνδέεται άμεσα με τις δαπάνες για την παροχή των συγκεκριμένων υπηρεσιών ασφαλείας και σχεδιάζεται για την αποκλειστική κάλυψη των συγκεκριμένων δαπανών.

Άρθρο 6

Εφαρμογή αυστηρότερων μέτρων από κράτη μέλη

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν αυστηρότερα μέτρα σε σχέση με τα κοινά βασικά πρότυπα του άρθρου 4. Στην περίπτωση αυτή, ενεργούν βάσει εκτίμησης επικινδυνότητας και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο. Αυτά τα μέτρα πρέπει να είναι κατάλληλα, αντικειμενικά, ανάλογα προς τον κίνδυνο που αντιμετωπίζεται και να μην εισάγουν διακρίσεις.

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα αυτά, το ταχύτερο δυνατόν, μετά τη θέση τους σε εφαρμογή. Μόλις η Επιτροπή λάβει τις πληροφορίες αυτές, τις διαβιβάζει στα άλλα κράτη μέλη.

▼B

3. Τα κράτη μέλη δεν οφείλουν να ενημερώνουν την Επιτροπή εφόσον τα υπόψη μέτρα περιορίζονται σε μια δεδομένη πτήση που εκτελείται σε συγκεκριμένη ημερομηνία.

Άρθρο 7

Μέτρα ασφαλείας απαιτούμενα από τρίτες χώρες

1. Με την επιφύλαξη τυχόν διμερών συμφωνιών των οποίων η Κοινότητα είναι μέρος, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τα απαιτούμενα από τρίτη χώρα μέτρα, εφόσον τα μέτρα αυτά διαφέρουν από τα κοινά βασικά πρότυπα του άρθρου 4 όσον αφορά τις πτήσεις από αερολιμένα κράτους μέλους προς τρίτη χώρα ή υπεράνω αυτής.

2. Ύστερα από αίτηση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή κάθε μέτρου που τυχόν κοινοποιείται με βάση την παράγραφο 1 και δύναται, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2, να καταρτίζει την ενδεδειγμένη απάντηση προς την υπόψη τρίτη χώρα.

3. Οι παράγραφοι 1 και 2 δεν εφαρμόζονται εάν:

α) το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εφαρμόζει τα σχετικά μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 6, ή

β) η απαίτηση της τρίτης χώρας περιορίζεται σε μια δεδομένη πτήση που εκτελείται σε συγκεκριμένη ημερομηνία.

Άρθρο 8

Συνεργασία με τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ)

Με την επιφύλαξη του άρθρου 300 της συνθήκης, η Επιτροπή δύναται να συνάπτει μνημόνιο συνεργασίας με τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά τους ελέγχους, για την αποφυγή επικαλύψεων κατά τους ελέγχους της συμμόρφωσης των κρατών μελών προς το παράρτημα 17 της σύμβασης του Σικάγου περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 9

Αρμόδια αρχή

Όταν, σε ένα και το αυτό κράτος μέλος, εμπλέκονται στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας δύο ή περισσότεροι οργανισμοί, το εν λόγω κράτος μέλος ορίζει μια και μόνη αρχή (εφεξής «η αρμόδια αρχή») υπεύθυνη για το συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων του άρθρου 4.

Άρθρο 10

Εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας

1. Κάθε κράτος μέλος καταρτίζει, εφαρμόζει και διατηρεί εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

Το πρόγραμμα αυτό ορίζει τις αρμοδιότητες για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων περί των οποίων το άρθρο 4 και περιγράφει τα μέτρα που οφείλουν να λάβουν, για το σκοπό αυτό, οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη και οι φορείς.

2. Η αρμόδια αρχή θέτει στη διάθεση των εκμεταλλευόμενων αεροσκάφη και των φορέων οι οποίοι, κατά την κρίση της, έχουν έννομο συμφέρον, γραπτώς και σύμφωνα με την αρχή της ανάγκης για γνώση,

▼B

τα κατάλληλα τμήματα του εθνικού της προγράμματος για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Άρθρο 11

Εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου

1. Κάθε κράτος μέλος καταρτίζει, εφαρμόζει και διατηρεί εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου.

Το πρόγραμμα αυτό επιτρέπει στο κράτος μέλος να ελέγχει την ποιότητα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ώστε να παρακολουθεί τη συμμόρφωση τόσο με τον παρόντα κανονισμό όσο και με το εθνικό του πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

2. Οι προδιαγραφές του εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου θεσπίζονται με την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού διά της προσθήκης παραρτήματος σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που μνημονεύεται στο άρθρο 19 παράγραφος 3.

Για επιτακτικούς λόγους επείγοντος, η Επιτροπή μπορεί να προσφύγει στη διαδικασία επείγοντος που μνημονεύεται στο άρθρο 19 παράγραφος 4.

Το πρόγραμμα επιτρέπει την ταχεία ανίχνευση και κάλυψη των ελλείψεων. Προβλέπει επίσης ότι όλοι οι αερολιμένες, εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη και φορείς που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των προτύπων αεροπορικής ασφαλείας και που βρίσκονται στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους παρακολουθούνται τακτικά απευθείας από την αρμόδια αρχή ή υπό την εποπτεία της.

Άρθρο 12

Πρόγραμμα ασφαλείας αερολιμένα

1. Κάθε φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα καταρτίζει, εφαρμόζει και διατηρεί πρόγραμμα ασφάλειας του αερολιμένα.

Το πρόγραμμα αυτό περιγράφει τις μεθόδους και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθεί ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα ώστε να συμμορφούται τόσο με τον παρόντα κανονισμό όσο και με το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο αερολιμένας

Το πρόγραμμα περιλαμβάνει ενδοϋπηρεσιακές διατάξεις σχετικές με τον ποιοτικό έλεγχο, οι οποίες περιγράφουν τον τρόπο με τον οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα παρακολουθεί τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω μεθόδους και διαδικασίες.

2. Το πρόγραμμα ασφαλείας του αερολιμένα υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή, η οποία, ενδεχομένως, αναλαμβάνει περαιτέρω δράση.

Άρθρο 13

Πρόγραμμα ασφαλείας αερομεταφορέα

1. Κάθε αερομεταφορέας καταρτίζει, εφαρμόζει και διατηρεί πρόγραμμα ασφαλείας αερομεταφορέα.

Το πρόγραμμα αυτό περιγράφει τις μεθόδους και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθεί ο αερομεταφορέας ώστε να συμμορφώνεται τόσο με τον παρόντα κανονισμό όσο και με το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας του κράτους μέλους από το οποίο παρέχει τις υπηρεσίες του.

Το πρόγραμμα περιλαμβάνει διατάξεις σχετικές με τον εσωτερικό ποιοτικό έλεγχο, οι οποίες περιγράφουν τον τρόπο με τον οποίο ο αερομε-

▼B

ταφορέας παρακολουθεί τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω μεθόδους και διαδικασίες.

2. Κατόπιν αιτήματος, το πρόγραμμα ασφαλείας του αερομεταφορέα υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή, η οποία δύναται να αναλαμβάνει περαιτέρω δράση, εφόσον χρειάζεται.

3. Εφόσον το πρόγραμμα ασφαλείας κοινοτικού αερομεταφορέα έχει επικυρωθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που χορηγεί την άδεια εκμετάλλευσης, ο αερομεταφορέας αναγνωρίζεται από όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη ως πληρών τις απαιτήσεις της παραγράφου 1. Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη του δικαιώματος κάθε κράτους μέλους να ζητεί από κάθε αερομεταφορέα λεπτομέρειες όσον αφορά την εφαρμογή από αυτόν:

α) των μέτρων ασφαλείας που εφαρμόζονται από το υπόψη κράτος μέλος με βάση το άρθρο 6, ή/και

β) των τοπικών διαδικασιών που ισχύουν στους εξυπηρετούμενους αερολιμένες.

Άρθρο 14

Πρόγραμμα ασφαλείας φορέα

1. Κάθε φορέας, για τον οποίο εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας του άρθρου 10 απαιτεί την εφαρμογή προτύπων αεροπορικής ασφαλείας, καταρτίζει, εφαρμόζει και διατηρεί πρόγραμμα ασφαλείας.

Το πρόγραμμα αυτό περιγράφει τις μεθόδους και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθεί ο φορέας ώστε να συμμορφώνεται προς το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας του κράτους μέλους όσον αφορά τις δραστηριότητές του στο υπόψη κράτος μέλος.

Το πρόγραμμα περιλαμβάνει διατάξεις σχετικές με τον εσωτερικό ποιοτικό έλεγχο, οι οποίες περιγράφουν τον τρόπο με τον οποίο ο ίδιος ο φορέας θα παρακολουθεί τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω μεθόδους και διαδικασίες.

2. Κατόπιν αιτήματος, το πρόγραμμα ασφαλείας του φορέα που εφαρμόζει πρότυπα αεροπορικής ασφαλείας υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή, η οποία δύναται να αναλαμβάνει περαιτέρω δράση, εφόσον χρειάζεται.

Άρθρο 15

Επιθεωρήσεις της Επιτροπής

1. Για την παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από τα κράτη μέλη και, εφόσον απαιτείται, για τη διατύπωση συστάσεων με σκοπό τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας, η Επιτροπή, σε συνεργασία με την αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους, διενεργεί επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων επιθεωρήσεων των αερολιμένων, των εκμεταλλευόμενων αεροσκάφη και των φορέων που εφαρμόζουν πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας. Για το σκοπό αυτό, η αρμόδια αρχή ενημερώνει την Επιτροπή εγγράφως σχετικά με όλους τους αερολιμένες στο έδαφός της που εξυπηρετούν την πολιτική αεροπορία, πλην εκείνων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4 παράγραφος 4.

Οι διαδικασίες για τη διενέργεια των επιθεωρήσεων της Επιτροπής θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2.

2. Οι διενεργούμενες από την Επιτροπή επιθεωρήσεις αερολιμένων, εκμεταλλευόμενων αεροσκάφη και φορέων που εφαρμόζουν πρότυπα

▼B

αεροπορικής ασφάλειας γίνονται αιφνιδιαστικά. Η Επιτροπή ενημερώνει εγκαίρως πριν από την επιθεώρηση το οικείο κράτος μέλος σχετικά.

3. Κάθε έκθεση επιθεώρησης της Επιτροπής γνωστοποιείται στην αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους, η οποία, στην απάντησή της, αναφέρει τα ληφθέντα μέτρα για την κάλυψη τυχόν ελλείψεων που εντοπίστηκαν.

Στη συνέχεια, η έκθεση, μαζί με την απάντηση της αρμόδιας αρχής, γνωστοποιούνται στην αρμόδια αρχή των άλλων κρατών μελών.

Άρθρο 16

Ετήσια έκθεση

Η Επιτροπή αποστέλλει κατ' έτος στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη έκθεση για την ενημέρωσή τους για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τη συμβολή του στη βελτίωση της εναέριας ασφάλειας.

Άρθρο 17

Συμβουλευτική Ομάδα Ενδιαφερομένων για την Αεροπορική Ασφάλεια

Με την επιφύλαξη του ρόλου της επιτροπής του άρθρου 19, η Επιτροπή συστήνει Συμβουλευτική Ομάδα Ενδιαφερομένων για την Αεροπορική Ασφάλεια, η οποία απαρτίζεται από ευρωπαϊκές αντιπροσωπευτικές οργανώσεις που δρουν στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας ή επηρεάζονται άμεσα από αυτόν. Ο ρόλος της ομάδας αυτής είναι μόνον να συμβουλεύει την Επιτροπή. Η επιτροπή του άρθρου 19 τηρεί ενήμερη τη Συμβουλευτική Ομάδα Ενδιαφερομένων καθ' όλη τη ρυθμιστική διαδικασία.

Άρθρο 18

Διάδοση των πληροφοριών

Κατά γενικό κανόνα, η Επιτροπή δημοσιεύει τα μέτρα με άμεση επίπτωση στους επιβάτες. Τα ακόλουθα, ωστόσο, έγγραφα θεωρούνται «διαβαθμισμένες πληροφορίες ΕΕ» κατά την έννοια της απόφασης 2001/844/ΕΚ, ΕΚΑΧ, Ευρατόμ:

α) τα μέτρα και οι διαδικασίες περί των οποίων το άρθρο 4 παράγραφος 3, το άρθρο 4 παράγραφος 4, το άρθρο 6 παράγραφος 1 και το άρθρο 7 παράγραφος 1, εφόσον περιέχουν πληροφορίες ευαίσθητες από απόψεως ασφαλείας·

β) οι εκθέσεις επιθεώρησης της Επιτροπής και οι απαντήσεις των αρμόδιων αρχών περί των οποίων το άρθρο 15 παράγραφος 3.

Άρθρο 19

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται ενός μηνός.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της

▼B

απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής της ιδίας απόφασης.

4. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1, 2, 4 και 6 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ιδίας απόφασης.

Άρθρο 20

Συμφωνίες μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών

Κατά περίπτωση, και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, μπορεί να εξετασθεί το ενδεχόμενο εφαρμογής συμφωνιών με τις οποίες αναγνωρίζεται η ισοδυναμία μεταξύ των προτύπων ασφαλείας που εφαρμόζει τρίτη χώρα και των κοινοτικών προτύπων στις αεροπορικές συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών σύμφωνα με το άρθρο 300 της συνθήκης, ούτως ώστε να προαχθεί ο στόχος της «ενιαίας ασφάλειας» για όλες τις πτήσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών.

Άρθρο 21

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που πρέπει να επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 22

Έκθεση της Επιτροπής για τη χρηματοδότηση

Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση σχετικά με τις βασικές αρχές της χρηματοδότησης των δαπανών για τα μέτρα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας. Στην έκθεση εξετάζονται οι ενέργειες που απαιτούνται να αναληφθούν για να διασφαλισθεί ότι τα τέλη ασφαλείας αφορούν αποκλειστικά την κάλυψη των δαπανών ασφαλείας καθώς και τη βελτίωση της διαφάνειας των τελών αυτών. Στην έκθεση θα εξετάζονται επίσης οι αρχές που είναι απαραίτητες για την άνευ στρεβλώσεων διατήρηση του ανταγωνισμού μεταξύ αερολιμένων και αερομεταφορέων και οι διάφορες μέθοδοι για τη διασφάλιση της δίκαιης κατανομής των δαπανών για μέτρα ασφαλείας μεταξύ των φορολογουμένων και των χρηστών. Η έκθεση της Επιτροπής θα συνοδεύεται, ενδεχομένως, από νομοθετική πρόταση.

Άρθρο 23

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 καταργείται.

Άρθρο 24

Έναρξη ισχύος

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

2. Εφαρμόζεται από την ημερομηνία που ορίζεται στους κανόνες εφαρμογής που θεσπίζονται σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρο-

▼B

νται στο άρθρο 4 παράγραφοι 2 και 3, όχι όμως αργότερα από 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

3. Κατ' εξαίρεση από την παράγραφο 2, το άρθρο 4 παράγραφοι 2, 3 και 4, το άρθρο 8, το άρθρο 11 παράγραφος 2, το άρθρο 15 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο και τα άρθρα 17, 19 και 22 εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

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

▼B

►M1 *ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι* ◄

ΚΟΙΝΑ ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΠΟ ΠΡΑΞΕΙΣ ΕΚΝΟΜΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ (ΑΡΘΡΟ 4)

1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

1.1. **Απαιτήσεις σχεδιασμού των αερολιμένων**

1. Κατά το σχεδιασμό και την κατασκευή νέων αερολιμενικών εγκαταστάσεων ή τη μετατροπή υφιστάμενων αερολιμενικών εγκαταστάσεων, λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων που μνημονεύονται στο παρόν παράρτημα και στις εκτελεστικές πράξεις.

2. Στους αερολιμένες καθορίζονται οι ακόλουθες περιοχές:

α) αστική περιοχή·

β) ελεγχόμενος χώρος αερολιμένα·

γ) αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας, και

δ) ζωτικά τμήματα των αυστηρά ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας.

1.2. **Έλεγχος πρόσβασης**

1. Η πρόσβαση στον ελεγχόμενο χώρο του αερολιμένα περιορίζεται ώστε να αποτρέπεται η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων προσώπων και οχημάτων στην περιοχή αυτή.

2. Η πρόσβαση στις αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας ελέγχεται ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα μη εξουσιοδοτημένο άτομο ή όχημα δεν εισέρχεται στις περιοχές αυτές.

3. Η πρόσβαση προσώπων και οχημάτων στον ελεγχόμενο χώρο του αερολιμένα και στις αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας επιτρέπεται μόνον εφόσον πληρούν τους απαιτούμενους όρους ασφαλείας.

4. Τα πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένων των μελών των πληρωμάτων πτήσης, πρέπει να έχουν υποβληθεί επιτυχώς σε έλεγχο ιστορικού πριν τους χορηγηθεί είτε δελτίο ταυτότητας πληρώματος είτε δελτίο ταυτότητας αερολιμένα το οποίο επιτρέπει την πρόσβαση χωρίς συνοδεία σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας.

1.3. **Έλεγχος ασφαλείας λοιπών προσώπων πλην επιβατών, καθώς και μεταφερόμενων αντικειμένων**

1. Τα πλην των επιβατών πρόσωπα, καθώς και τα αντικείμενα που μεταφέρουν, υποβάλλονται σε δειγματοληπτικό έλεγχο ασφαλείας σε συνεχή βάση κατά την είσοδό τους στις αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας, ώστε να αποτρέπεται η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στις περιοχές αυτές.

2. Όλα τα πρόσωπα πλην των επιβατών, καθώς και τα αντικείμενα που μεταφέρουν, υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας κατά την είσοδό τους στα ζωτικά τμήματα των αυστηρά ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας, ώστε να αποτρέπεται η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στα τμήματα αυτά.

1.4. **Εξέταση των οχημάτων**

Τα οχήματα που εισέρχονται σε αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας εξετάζονται, προκειμένου να αποτρέπεται η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στις περιοχές αυτές.

1.5. **Επίβλεψη, περιπολίες και άλλοι φυσικοί έλεγχοι**

Στους αερολιμένες και, εφόσον απαιτείται, στις παρακείμενες περιοχές στις οποίες έχει πρόσβαση το κοινό, εξασφαλίζεται επιτήρηση και διενεργούνται περιπολίες και άλλοι υλικοί έλεγχοι, με σκοπό να εντοπίζονται πρόσωπα με ύποπτη συμπεριφορά και αδυναμίες τις οποίες θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί κάποιος για να διαπράξει παράνομες επεμβάσεις, και να αποτρέπεται η διάπραξη τέτοιων ενεργειών.

2. ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

Τα αεροσκάφη που σταθμεύουν σε οριοθετημένες περιοχές αερολιμένων στις οποίες εφαρμόζονται τα εναλλακτικά μέτρα, περί των οποίων το

▼B

άρθρο 4 παράγραφος 4, διαχωρίζονται από τα αεροσκάφη στα οποία εφαρμόζονται πλήρως τα κοινά βασικά πρότυπα, ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν διακυβεύονται τα πρότυπα ασφαλείας που ισχύουν για τα αεροσκάφη, τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο και το ταχυδρομείο στη δεύτερη περίπτωση.

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

1. Πριν από την αναχώρηση, κάθε αεροσκάφος υποβάλλεται σε έλεγχο ή έρευνα ασφαλείας αεροσκάφους ώστε να εξασφαλισθεί ότι δεν υπάρχουν επ' αυτού απαγορευμένα αντικείμενα. Τα διερχόμενα αεροσκάφη είναι δυνατόν να υπόκεινται σε άλλα κατάλληλα μέτρα.

2. Κάθε αεροσκάφος προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη παρέμβαση.

4. ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

4.1. **Έλεγχος ασφαλείας επιβατών και χειραποσκευών**

1. Όλοι οι επιβάτες που έχουν ως αφετηρία το συγκεκριμένο αεροδρόμιο, οι μετεπιβιβαζόμενοι και διερχόμενοι επιβάτες καθώς και οι χειραποσκευές τους υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας προκειμένου να αποτρέπεται η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στις αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας και στο αεροσκάφος.

2. Οι μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες και οι χειραποσκευές τους μπορούν να εξαιρούνται από τον έλεγχο ασφαλείας, εφόσον:

α) αφικνούνται από κράτος μέλος, εκτός εάν η Επιτροπή ή το συγκεκριμένο κράτος μέλος έχει γνωστοποιήσει ότι για τους εν λόγω επιβάτες και τις χειραποσκευές τους δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι υποβλήθηκαν σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο στα κοινά βασικά πρότυπα· ή

β) αφικνούνται από τρίτη χώρα στην οποία τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα προς τα κοινά βασικά πρότυπα σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2.

3. Οι διερχόμενοι επιβάτες και οι χειραποσκευές τους μπορούν να εξαιρούνται από τον έλεγχο ασφαλείας, εφόσον:

α) παραμένουν επί του αεροσκάφους· ή

β) δεν αναμειγνύονται με άλλους ελεγχθέντες επιβάτες που αναχωρούν πλην εκείνων που επιβιβάζονται στο ίδιο αεροσκάφος· ή

γ) αφικνούνται από κράτος μέλος, εκτός εάν η Επιτροπή ή το συγκεκριμένο κράτος μέλος έχει γνωστοποιήσει ότι, για τους εν λόγω επιβάτες και για τις χειραποσκευές τους, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι υποβλήθηκαν σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο στα κοινά βασικά πρότυπα· ή

δ) αφικνούνται από τρίτη χώρα στην οποία τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα προς τα κοινά βασικά πρότυπα σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2.

4.2. **Προστασία επιβατών και χειραποσκευών**

1. Οι επιβάτες και οι χειραποσκευές τους προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένες παρεμβάσεις, από το σημείο ελέγχου τους έως την αναχώρηση του αεροσκάφους που τους μεταφέρει.

2. Οι αναχωρούντες επιβάτες που έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας δεν αναμειγνύονται με αφικνούμενους επιβάτες, εκτός εάν:

α) οι επιβάτες αφικνούνται από κράτος μέλος, και εφόσον η Επιτροπή ή το συγκεκριμένο κράτος μέλος δεν έχει γνωστοποιήσει ότι, για τους αφικνούμενους αυτούς επιβάτες και για τις χειραποσκευές τους, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο στα κοινά βασικά πρότυπα· ή

β) οι επιβάτες αφικνούνται από τρίτη χώρα στην οποία τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα προς τα κοινά βασικά πρότυπα σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2.

▼B

4.3. **Δυνητικοί ταραξίες μεταξύ των επιβατών**

Οι δυνητικοί ταραξίες μεταξύ των επιβατών υπόκεινται σε κατάλληλα μέτρα ασφαλείας πριν από την αναχώρησή τους.

5. ΠΑΡΑΔΙΔΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

5.1. **Έλεγχος ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών**

1. Όλες οι παραδιδόμενες αποσκευές υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας πριν από τη φόρτωσή τους στο αεροσκάφος με σκοπό την αποτροπή εισαγωγής απαγορευμένων αντικειμένων σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας και επί του αεροσκάφους.

2. Οι μεταφορτωνόμενες αποσκευές μπορεί να εξαιρούνται από τον έλεγχο ασφαλείας, εφόσον:

α) αφικνούνται από κράτος μέλος, εκτός εάν η Επιτροπή ή το συγκεκριμένο κράτος μέλος έχει γνωστοποιήσει ότι, για τις εν λόγω παραδιδόμενες αποσκευές, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο στα κοινά βασικά πρότυπα· ή

β) αφικνούνται από τρίτη χώρα στην οποία τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα προς τα κοινά βασικά πρότυπα σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2.

3. Οι διερχόμενες παραδιδόμενες αποσκευές είναι δυνατόν να απαλλάσσονται από τον έλεγχο ασφαλείας εφόσον παραμένουν επί του αεροσκάφους.

5.2. **Προστασία των παραδιδόμενων αποσκευών**

Οι παραδιδόμενες αποσκευές που πρόκειται να μεταφερθούν με αεροσκάφος προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένες παρεμβάσεις, από το σημείο ελέγχου τους ή (αν είναι προγενέστερο) παράδοσης στον αερομεταφορέα και έως την αναχώρηση του αεροσκάφους με το οποίο μεταφέρονται.

5.3. **Αντιστοίχιση αποσκευών**

1. Κάθε παραδιδόμενη αποσκευή χαρακτηρίζεται συνοδευόμενη ή ασυνόδευτη.

2. Ασυνόδευτες παραδιδόμενες αποσκευές δεν μεταφέρονται, εκτός εάν αποχωρίσθηκαν για λόγους ανεξάρτητους από τη θέληση του επιβάτη ή υποβλήθηκαν σε κατάλληλες διαδικασίες ασφαλείας.

6. ΦΟΡΤΙΟ ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ

6.1. **Διαδικασίες ασφαλείας για φορτίο και ταχυδρομείο**

1. Κάθε φορτίο και ταχυδρομείο υπόκειται σε διαδικασίες ασφαλείας πριν από τη φόρτωσή του σε αεροσκάφος. Ο αερομεταφορέας δέχεται φορτίο ή ταχυδρομείο για μεταφορά με αεροσκάφος μόνον εφόσον έχει εφαρμόσει ο ίδιος τις διαδικασίες αυτές ή η εφαρμογή τους έχει επιβεβαιωθεί και πιστοποιηθεί από εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο, γνωστό αποστολέα ή συμβεβλημένο αποστολέα.

2. Το μεταφορτωνόμενο φορτίο και το μεταφορτωνόμενο ταχυδρομείο μπορούν να υπόκεινται σε εναλλακτικές διαδικασίες ασφαλείας, όπως περιγράφεται λεπτομερώς σε εκτελεστική πράξη.

3. Το διερχόμενο φορτίο και το διερχόμενο ταχυδρομείο μπορούν να εξαιρούνται από τις διαδικασίες ασφαλείας, εφόσον παραμένουν επί του αεροσκάφους.

6.2. **Προστασία φορτίου και ταχυδρομείου**

1. Το φορτίο και το ταχυδρομείο που πρόκειται να μεταφερθούν με αεροσκάφος προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένες παρεμβάσεις, από το σημείο στο οποίο εφαρμόζονται οι διαδικασίες ασφαλείας μέχρι την αναχώρηση του αεροσκάφους με το οποίο πρόκειται να μεταφερθούν.

2. Το φορτίο και το ταχυδρομείο που δεν έχουν προστατευθεί καταλλήλως από μη εξουσιοδοτημένες παρεμβάσεις μετά την εφαρμογή των διαδικασιών ασφαλείας υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας.

▼B

7. ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ ΚΑΙ ΥΛΙΚΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

Το εταιρικό ταχυδρομείο και τα υλικά των αερομεταφορέων υπόκεινται σε διαδικασίες ασφαλείας και, στη συνέχεια, προστατεύονται έως τη φόρτωσή τους στο αεροσκάφος ώστε να αποτραπεί η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στο αεροσκάφος.

8. ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΠΤΗΣΗΣ

Οι προμήθειες πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της τροφοδοσίας, που προορίζονται για μεταφορά ή χρήση επί του αεροσκάφους υπόκεινται σε διαδικασίες ασφαλείας και, στη συνέχεια, προστατεύονται έως τη φόρτωσή τους στο αεροσκάφος, ώστε να αποτρέπεται η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στο αεροσκάφος.

9. ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Οι προμήθειες που προορίζονται για πώληση ή χρήση σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας των αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένων των προμηθειών για καταστήματα αφορολόγητων ειδών και εστιατόρια, υπόκεινται σε διαδικασίες ασφαλείας, ώστε να αποτρέπεται η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στις περιοχές αυτές.

10. ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΤΗΣΗ

1. Με την επιφύλαξη των ισχυόντων κανόνων ασφαλείας πτήσεων:

α) εμποδίζεται η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων προσώπων στο θάλαμο πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια της πτήσης·

β) οι δυνητικοί ταραξίες μεταξύ των επιβατών υπόκεινται σε κατάλληλα μέτρα ασφαλείας κατά τη διάρκεια της πτήσης.

2. Λαμβάνονται τα ενδεδειγμένα μέτρα ασφαλείας, όπως κατάρτιση του πληρώματος διακυβέρνησης και του προσωπικού του θαλάμου επιβατών, ώστε να προλαμβάνονται πράξεις έκνομων επεμβάσεων κατά τη διάρκεια της πτήσης.

3. Απαγορεύεται η μεταφορά όπλων επί του αεροσκάφους, πλην των μεταφερομένων στο χώρο αποσκευών, εκτός αν πληρούνται οι απαιτούμενες προϋποθέσεις ασφαλείας σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο και εφόσον έχει δοθεί άδεια από τα οικεία κράτη.

4. Η παράγραφος 3 εφαρμόζεται επίσης στους συνοδούς ασφαλείας πτήσης, εφόσον αυτοί οπλοφορούν.

11. ΠΡΟΣΛΗΨΗ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

1. Τα πρόσωπα που εκτελούν ελέγχους ασφαλείας, έλεγχο πρόσβασης ή άλλες διαδικασίες ασφαλείας ή είναι υπεύθυνα για την εκτέλεση των ελέγχων αυτών, προσλαμβάνονται, εκπαιδεύονται και, εφόσον απαιτείται, πιστοποιούνται με τρόπο ο οποίος εξασφαλίζει ότι είναι κατάλληλα για απασχόληση και ικανά να αναλάβουν τα καθήκοντα που θα τους ανατεθούν.

2. Τα πρόσωπα, εκτός των επιβατών, που πρέπει να έχουν πρόσβαση σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας εκπαιδεύονται σε θέματα ασφαλείας πριν τους χορηγηθεί δελτίο ταυτότητας αερολιμένα ή δελτίο ταυτότητας πληρώματος.

3. Η εκπαίδευση περί της οποίας οι παράγραφοι 1 και 2 διεξάγεται στο πλαίσιο αρχικής φάσης και, στη συνέχεια, επαναλαμβάνεται περιοδικά.

4. Οι εκπαιδευτές των προσώπων περί των οποίων οι παράγραφοι 1 και 2 πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα.

12. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο ασφαλείας, τον έλεγχο πρόσβασης και τις άλλες διαδικασίες ασφαλείας πρέπει να είναι σύμφωνος προς τις καθορισμένες προδιαγραφές και κατάλληλος για τη διενέργεια αυτών των ελέγχων ασφαλείας.

▼M1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κοινές προδιαγραφές των εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου που πρέπει να εφαρμόζουν τα κράτη μέλη στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, νοείται ως:

(1) «ετήσιος όγκος κίνησης», ο συνολικός αριθμός επιβατών που φθάνουν, αναχωρούν ή μετεπιβιβάζονται (εφάπαξ καταμέτρηση)·

(2) «αρμόδια αρχή», η εθνική αρχή που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος βάσει του άρθρου 9 ως αρμόδια για το συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας·

(3) «επιθεωρητής ασφαλείας», κάθε πρόσωπο που ασκεί εθνικές δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής·

(4) «πιστοποίηση», η επίσημη αξιολόγηση και επιβεβαίωση από την αρμόδια αρχή ή για λογαριασμό της ότι το συγκεκριμένο πρόσωπο διαθέτει τα αναγκαία προσόντα σε αποδεκτό επίπεδο για να εκτελεί καθήκοντα επιθεωρητή, όπως έχει ορίσει η αρμόδια αρχή·

(5) «δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης», κάθε διαδικασία ή διεργασία εκτίμησης της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας·

(6) «έλλειψη», κάθε παράλειψη συμμόρφωσης προς επιβαλλόμενη απαίτηση της αεροπορικής ασφάλειας·

(7) «ειδική επιθεώρηση», η εξέταση της εφαρμογής των μέτρων και διαδικασιών ασφάλειας προκειμένου να προσδιορισθεί εάν εφαρμόζονται αποτελεσματικά και με βάση τα απαιτούμενα πρότυπα και να διαπιστωθούν τυχόν ελλείψεις·

(8) «συνέντευξη», ο προφορικός έλεγχος από επιθεωρητή προκειμένου να διαπιστώσει εάν εφαρμόζονται ειδικά μέτρα ή διαδικασίες ασφάλειας·

(9) «παρατήρηση», ο οπτικός έλεγχος από επιθεωρητή ότι εφαρμόζεται μέτρο ή διαδικασία ασφάλειας·

(10) «αντιπροσωπευτικό δείγμα», η επιλογή από σειρά πιθανών επιλογών προς παρακολούθηση, ικανή σε αριθμό και εμβέλεια για να αποτελέσει τη βάση εξαγωγής γενικών συμπερασμάτων όσον αφορά τα πρότυπα εφαρμογής·

(11) «γενική επιθεώρηση ασφάλειας», η εξονυχιστική εξέταση των μέτρων και διαδικασιών ασφάλειας για να διαπιστωθεί εάν εφαρμόζονται πλήρως σε συνεχή βάση·

(12) «δοκιμή», δοκιμασία των μέτρων ασφάλειας της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, κατά την οποία η αρμόδια αρχή προσομοιώνει την πρόθεση διάπραξης παράνομης ενέργειας προκειμένου να εξετασθεί η αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των υπαρχόντων μέτρων ασφαλείας·

(13) «επαλήθευση», η ενέργεια επιθεωρητή για να διαπιστώσει εάν όντως εφαρμόζεται ένα συγκεκριμένο μέτρο ασφάλειας·

(14) «τρωτότητα», κάθε αδύνατο σημείο των εφαρμοζόμενων μέτρων και διαδικασιών, εκμεταλλεύσιμο για τη διάπραξη έκνομης ενέργειας.

2. ΕΞΟΥΣΙΕΣ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΗΣ

2.1. Τα κράτη μέλη παρέχουν στις αρμόδιες αρχές τις αναγκαίες εξουσίες για την παρακολούθηση και την επιβολή όλων των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών πράξεών του, καθώς και την εξουσία να επιβάλλουν ποινές σύμφωνα με το άρθρο 21.

2.2. Η αρμόδια αρχή διεξάγει δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης και έχει τις εξουσίες που είναι αναγκαίες για να απαιτεί την αποκατάσταση εντός καθορισμένων προθεσμιών τυχόν ελλείψεων που διαπιστώνονται.

▼M1

2.3. Καθορίζεται διαβαθμισμένη και αναλογική προσέγγιση για τις δραστηριότητες αποκατάστασης των ελλείψεων και για μέτρα επιβολής. Η προσέγγιση αυτή συνίσταται σε σταδιακές ενέργειες που πρέπει να ακολουθούνται μέχρι να επιτευχθεί η αποκατάσταση, μεταξύ των οποίων είναι:

α) συμβουλές και συστάσεις·

β) επίσημη προειδοποίηση·

γ) ειδοποίηση εκτέλεσης·

δ) διοικητικές κυρώσεις και ένδικες προσφυγές.

Η αρμόδια αρχή μπορεί να παραλείψει μία ή περισσότερες από τις ανωτέρω σταδιακές ενέργειες, ειδικά όταν πρόκειται για σοβαρή ή συστηματική έλλειψη.

3. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

3.1. Οι στόχοι του εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου είναι να ελέγχεται εάν εφαρμόζονται αποτελεσματικά και με τον κατάλληλο τρόπο τα μέτρα ασφάλειας της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και να προσδιορίζεται το επίπεδο συμμόρφωσης με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και με το εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, με τη διεξαγωγή δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης.

3.2. Το εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

α) οργανωτική δομή, αρμοδιότητες και πόρους·

β) περιγραφή των καθηκόντων και των απαιτούμενων προσόντων επιθεωρητών ασφαλείας·

γ) δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων της έκτασης των γενικών και ειδικών επιθεωρήσεων ασφαλείας, των δοκιμών, και, μετά από παραβίαση ή ενδεχόμενη παραβίαση της ασφάλειας, διερευνήσεις, συχνότητες των γενικών και ειδικών επιθεωρήσεων ασφάλειας, καθώς επίσης κατάταξη της συμμόρφωσης·

δ) επιθεωρήσεις αξιολόγησης επικινδυνότητας εφόσον πρέπει να επανεκτιμηθούν οι ανάγκες ασφάλειας·

ε) δραστηριότητες αποκατάστασης των ελλείψεων, με τις σχετικές λεπτομέρειες υποβολής των εκθέσεων για τις ελλείψεις, τις επαναληπτικές επιθεωρήσεις και τα μέτρα αποκατάστασης, για να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους επιβαλλόμενους όρους αεροπορικής ασφάλειας·

στ) εκτελεστικά μέτρα και, εφόσον χρειάζεται, ποινές, όπως ορίζουν τα σημεία 2.1 και 2.3 του παρόντος παραρτήματος·

ζ) υποβολή εκθέσεων για τις διεξαγόμενες δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης, καθώς και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ εθνικών φορέων για τα επίπεδα συμμόρφωσης, εφόσον χρειάζεται·

η) διαδικασία παρακολούθησης των μέτρων εσωτερικού ποιοτικού ελέγχου αερολιμένων, εκμεταλλευομένων αεροσκάφος και λοιπών φορέων·

θ) διαδικασία καταγραφής και ανάλυσης των αποτελεσμάτων του εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου, για να διαπιστώνονται οι τάσεις και να καθοδηγείται η μελλοντική εξέλιξη της ασκούμενης πολιτικής.

4. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

4.1. Όλοι οι αερολιμένες, οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφος και άλλοι φορείς με ευθύνες στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες παρακολουθούνται τακτικά ώστε να εξασφαλίζεται ταχεία ανίχνευση και διόρθωση των ελλείψεων.

4.2. Η παρακολούθηση γίνεται με βάση το εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου, ανάλογα με τον βαθμό απειλής, τον τύπο και τη φύση των δραστηριοτήτων, το επίπεδο εφαρμογής, τα αποτελέσματα του εσωτερικού ποιοτικού ελέγχου αερολιμένων, εκμεταλλευομένων αεροσκάφος και άλλων φορέων, καθώς και με άλλους παράγοντες και εκτιμήσεις που επηρεάζουν τη συχνότητα της παρακολούθησης.

▼M1

4.3. Η παρακολούθηση περιλαμβάνει την εφαρμογή και αποτελεσματικότητα των μέτρων εσωτερικού ποιοτικού ελέγχου των αερολιμένων, εκμεταλλευομένων αεροσκάφος και άλλων φορέων.

4.4. Η παρακολούθηση σε κάθε αερολιμένα πραγματοποιείται με κατάλληλο συνδυασμό δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης και παρέχει αναλυτική εικόνα της επιτόπου εφαρμογής των μέτρων ασφάλειας.

4.5. Η διαχείριση, ο καθορισμός των προτεραιοτήτων και η οργάνωση του προγράμματος ποιοτικού ελέγχου εκτελούνται ανεξάρτητα από την επιχειρησιακή εφαρμογή των μέτρων που λαμβάνονται σύμφωνα με το εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

4.6. Οι δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης περιλαμβάνουν γενικές, ειδικές επιθεωρήσεις ασφαλείας και δοκιμές.

5. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

5.1. Η μεθοδολογία διεξαγωγής των δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης ανταποκρίνεται σε τυποποιημένη προσέγγιση, η οποία περιλαμβάνει ανάθεση καθηκόντων, προγραμματισμό, προετοιμασία, επιτόπια δραστηριότητα, κατάταξη ευρημάτων, ολοκλήρωση της έκθεσης αναφοράς και διαδικασία αποκατάστασης της συμμόρφωσης.

5.2. Οι δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης βασίζονται στη συστηματική συλλογή πληροφοριών μέσω παρατηρήσεων, συνεντεύξεων, εξέτασης εγγράφων και επαληθεύσεων.

5.3. Στις δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης συμπεριλαμβάνονται τόσο οι προαναγγελλόμενες, όσο και οι μη προαναγγελλόμενες δραστηριότητες.

6. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

6.1. Οι γενικές επιθεωρήσεις ασφάλειας καλύπτουν:

α) όλα τα μέτρα ασφάλειας σε αερολιμένα· ή

β) όλα τα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται από συγκεκριμένο αερολιμένα, αεροσταθμό αερολιμένα, εκμεταλλευόμενο αεροσκάφος ή φορέα· ή

γ) συγκεκριμένο τμήμα του εθνικού προγράμματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

6.2. Στη μεθοδολογία διεξαγωγής των γενικών επιθεωρήσεων ασφάλειας συνεκτιμώνται τα εξής στοιχεία:

α) προαναγγελία της γενικής επιθεώρησης και διαβίβαση ερωτηματολογίου πριν από την επιθεώρηση, αναλόγως·

β) στάδιο προετοιμασίας το οποίο περιλαμβάνει εξέταση του συμπληρωμένου ερωτηματολογίου πριν από την επιθεώρηση και άλλη σχετική τεκμηρίωση·

γ) προκαταρκτική ενημέρωση των εκπροσώπων του αερολιμένα/εκμεταλλευόμενου αεροσκάφους/φορέα πριν από την έναρξη της επιτόπιας δραστηριότητας παρακολούθησης·

δ) επιτόπια δραστηριότητα·

ε) απολογισμός και αναφορά·

στ) όπου διαπιστώνονται ελλείψεις, η διαδικασία αποκατάστασης και σχετική παρακολούθηση της διαδικασίας αυτής.

6.3. Για να επιβεβαιωθεί η εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας, η διεξαγωγή της γενικής επιθεώρησης ασφάλειας βασίζεται σε συστηματική συλλογή πληροφοριών με μία ή περισσότερες από τις κάτωθι μεθόδους:

α) εξέταση εγγράφων·

β) παρατηρήσεις·

γ) συνεντεύξεις·

δ) επαληθεύσεις.

6.4. Αερολιμένες με ετήσιο όγκο κίνησης άνω των 10 εκατ. επιβατών υπόκεινται, τουλάχιστον κάθε 4 έτη, σε γενική επιθεώρηση ασφάλειας η οποία καλύπτει όλα τα πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας από έκνομες ενέργειες. Η εξέταση περιλαμβάνει αντιπροσωπευτικό δείγμα πληροφοριών.

▼M1

7. ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

7.1. Οι ειδικές επιθεωρήσεις καλύπτουν τουλάχιστον μία δέσμη άμεσα συνδεόμενων μέτρων ασφαλείας του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού και των σχετικών πράξεων εφαρμογής, τα οποία παρακολουθούνται ως ενιαία δραστηριότητα ή επί εύλογο χρονικό διάστημα, το οποίο κανονικά δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες. Η εξέταση περιλαμβάνει αντιπροσωπευτικό δείγμα πληροφοριών.

7.2. Μια δέσμη άμεσα συνδεόμενων μέτρων ασφαλείας απαρτίζεται από δύο ή περισσότερες απαιτήσεις που περιλαμβάνει το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού και οι σχετικές πράξεις εφαρμογής, οι οποίες αλληλοεπηρεάζονται τόσο πολύ, ώστε η επίτευξη του στόχου να είναι δυνατή μόνον με ταυτόχρονη κατάλληλη εκτίμησή τους. Οι δέσμες αυτές περιλαμβάνουν τις δέσμες που αναφέρονται στο προσάρτημα I του παρόντος παραρτήματος.

7.3. Οι ειδικές επιθεωρήσεις δεν προαναγγέλλονται. Εφόσον η αρμόδια αρχή κρίνει ότι αυτό δεν είναι εφικτό, επιτρέπεται η προαναγγελία των επιθεωρήσεων. Στη μεθοδολογία διεξαγωγής ειδικής επιθεώρησης συνεκτιμώνται τα εξής στοιχεία:

α) στάδιο προετοιμασίας·

β) επιτόπια δραστηριότητα·

γ) απολογισμός, εξαρτώμενος από τη συχνότητα και τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων παρακολούθησης·

δ) υποβολή έκθεσης/καταγραφή·

ε) διαδικασία αποκατάστασης και παρακολούθησή της.

7.4. Για να επιβεβαιωθεί η αποτελεσματικότητα των μέτρων ασφάλειας, η διεξαγωγή των ειδικών επιθεωρήσεων βασίζεται σε συστηματική συλλογή πληροφοριών με μία ή περισσότερες από τις κάτωθι τεχνικές:

α) εξέταση εγγράφων·

β) παρατηρήσεις·

γ) συνεντεύξεις·

δ) επαληθεύσεις.

7.5. Σε αερολιμένες με ετήσιο όγκο κίνησης άνω των 2 εκατ. επιβατών, όλες οι δέσμες άμεσα συνδεόμενων με την ασφάλεια μέτρων που καθορίζονται στα κεφάλαια 1 έως 6 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού επιθεωρούνται τουλάχιστον κάθε 12 μήνες, εκτός εάν κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού διαστήματος πραγματοποιηθεί γενική επιθεώρηση στον αερολιμένα. Η συχνότητα ειδικής επιθεώρησης όλων των μέτρων ασφάλειας που καλύπτονται από τα κεφάλαια 7 έως 12 του παραρτήματος I καθορίζεται από την αρμόδια αρχή βάσει αξιολόγησης της επικινδυνότητας.

7.6. Εφόσον κράτος μέλος δεν διαθέτει αερολιμένα με ετήσιο όγκο κίνησης άνω των 2 εκατ. επιβατών, οι απαιτήσεις του σημείου 7.5 εφαρμόζονται στον αερολιμένα της επικράτειάς του με τον υψηλότερο ετήσιο όγκο κίνησης.

8. ΔΟΚΙΜΕΣ

8.1. Δοκιμές πραγματοποιούνται για να εξετάζεται η αποτελεσματικότητα εφαρμογής τουλάχιστον των κάτωθι μέτρων ασφάλειας:

α) έλεγχος πρόσβασης στις αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφάλειας·

β) προστασία αεροσκαφών·

γ) έλεγχος ασφάλειας επιβατών και χειραποσκευών·

δ) έλεγχος ασφάλειας προσωπικού και μεταφερόμενων αντικειμένων·

ε) προστασία των παραδιδόμενων αποσκευών·

στ) έλεγχος ασφάλειας φορτίου ή ταχυδρομείου·

ζ) προστασία φορτίου και ταχυδρομείου.

8.2. Καταρτίζεται πρωτόκολλο και μεθοδολογία δοκιμής λαμβανομένων υπόψη των νομικών, επιχειρησιακών απαιτήσεων και των απαιτήσεων ασφάλειας. Η μεθοδολογία περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

▼M1

α) στάδιο προετοιμασίας·

β) επιτόπια δραστηριότητα·

γ) απολογισμό, εξαρτώμενο από τη συχνότητα και τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων παρακολούθησης·

δ) υποβολή έκθεσης/καταγραφή·

ε) διαδικασία αποκατάστασης και παρακολούθησή της.

9. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

9.1. Επιθεωρήσεις αξιολόγησης επικινδυνότητας πραγματοποιούνται όποτε η αρμόδια αρχή κρίνει ότι χρειάζεται νέα αξιολόγηση των εφαρμοζόμενων μέτρων, ώστε να διαπιστωθούν και να αντιμετωπισθούν τυχόν αδυναμίες. Εφόσον διαπιστωθεί αδυναμία, η αρμόδια αρχή απαιτεί την εφαρμογή μέτρων προστασίας, επιπέδου ανάλογου με την αντίστοιχη απειλή.

10. ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

10.1. Οι δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης αναφέρονται ή καταγράφονται σε τυποποιημένη μορφή, η οποία επιτρέπει συνεχή ανάλυση των τάσεων.

10.2. Περιλαμβάνονται τα ακόλουθα στοιχεία:

α) τύπος δραστηριότητας·

β) παρακολουθούμενος αερολιμένας, εκμεταλλευόμενος αεροσκάφος ή φορέας·

γ) ημερομηνία και ώρα της δραστηριότητας·

δ) ονοματεπώνυμα των επιθεωρητών που διεξάγουν τη δραστηριότητα·

ε) έκταση της δραστηριότητας·

στ) ευρήματα με βάση τις αντίστοιχες διατάξεις του εθνικού προγράμματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας·

ζ) κατάταξη της συμμόρφωσης·

η) συστάσεις για διορθωτικές ενέργειες, εφόσον χρειάζεται·

θ) προθεσμία αποκατάστασης, εφόσον χρειάζεται.

10.3. Εφόσον διαπιστωθούν ελλείψεις, η αρμόδια αρχή αναφέρει τα σχετικά ευρήματα στον αερολιμένα, τους εκμεταλλευόμενους αεροσκάφος ή φορείς που υποβλήθηκαν σε παρακολούθηση.

11. ΚΟΙΝΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

11.1. Με τις δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης αξιολογείται η εφαρμογή του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, με χρήση του εναρμονισμένου συστήματος κατάταξης του επιπέδου της συμμόρφωσης που καθορίζεται στο προσάρτημα II.

12. ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΛΛΕΙΨΕΩΝ

12.1. Η αποκατάσταση των διαπιστωνόμενων ελλείψεων πραγματοποιείται αμέσως. Εφόσον οι ελλείψεις δεν είναι δυνατόν να αποκατασταθούν αμέσως, εφαρμόζονται αντισταθμιστικά μέτρα.

12.2. Η αρμόδια αρχή επιβάλλει σε αερολιμένες, εκμεταλλευόμενους αεροσκάφος ή φορείς υποκείμενους σε δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης να υποβάλλουν προς έγκριση σχέδιο δράσης για την αντιμετώπιση τυχόν ελλείψεων αναφερόμενων στις εκθέσεις, καθώς και χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των διορθωτικών μέτρων και επιβεβαίωση ότι ολοκληρώθηκε η διαδικασία αποκατάστασης.

13. ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

13.1. Μετά από επιβεβαίωση εκ μέρους αερολιμένα, εκμεταλλευόμενου αεροσκάφους ή φορέα, υποκείμενου σε παρακολούθηση, ότι έλαβε όλα τα διορθωτικά μέτρα, η αρμόδια αρχή επαληθεύει την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων.

13.2. Στις επαναληπτικές δραστηριότητες παρακολούθησης χρησιμοποιείται η πλέον συναφής μέθοδος παρακολούθησης.

▼M1

14. ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

14.1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι η αρμόδια αρχή διαθέτει άμεσα ή υπό την εποπτεία της επαρκή αριθμό επιθεωρητών ασφαλείας για τη διεξαγωγή όλων των δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης.

15. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

15.1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι οι επιθεωρητές που εκτελούν καθήκοντα για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής:

α) δεν έχουν καμία συμβατική ή χρηματική υποχρέωση έναντι του αερολιμένα, του εκμεταλλευόμενου αεροσκάφος ή του φορέα που πρόκειται να υποβληθεί σε παρακολούθηση και

β) έχουν τα απαραίτητα επαγγελματικά προσόντα, στα οποία συμπεριλαμβάνεται επαρκής θεωρητική και πρακτική πείρα στο αντίστοιχο πεδίο.

Οι επιθεωρητές υπόκεινται σε διαδικασία πιστοποίησης ή ισοδύναμης έγκρισης από την αρμόδια αρχή.

15.2. Οι επιθεωρητές έχουν τα κάτωθι επαγγελματικά προσόντα:

α) κατανόηση των εφαρμοζόμενων μέτρων ασφάλειας και του τρόπου εφαρμογής τους στις εξεταζόμενες δραστηριότητες, μεταξύ των οποίων:

— κατανόηση των αρχών ασφάλειας,

— κατανόηση των εποπτικών καθηκόντων,

— κατανόηση παραγόντων που επηρεάζουν τις επιδόσεις του ανθρώπου·

β) πρακτική γνώση των τεχνολογιών και μεθόδων ασφάλειας·

γ) γνώση των αρχών, διαδικασιών και μεθόδων παρακολούθησης της συμμόρφωσης·

δ) πρακτική γνώση των προς εξέταση εργασιών·

ε) κατανόηση του ρόλου και των εξουσιών επιθεωρητή.

15.3. Οι επιθεωρητές υποβάλλονται σε περιοδική εκπαίδευση με συχνότητα επαρκή ώστε να εξασφαλίζεται ότι διατηρούν τα προσόντα που ήδη διαθέτουν και αποκτούν νέα ανάλογα με τις εξελίξεις στο πεδίο της ασφάλειας της αεροπορίας.

16. ΕΞΟΥΣΙΕΣ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

16.1. Στους επιθεωρητές ασφαλείας που διεξάγουν δραστηριότητες παρακολούθησης παρέχεται η απαραίτητη εξουσία για να αποκτούν την αναγκαία πληροφόρηση για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

16.2. Οι επιθεωρητές φέρουν κατάλληλη ταυτότητα, η οποία τους επιτρέπει τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής και την πρόσβαση σε όλες τις περιοχές, όπου απαιτείται.

16.3. Οι επιθεωρητές δικαιούνται:

α) να αποκτούν για την παρακολούθηση άμεση πρόσβαση σε όλες τις αντίστοιχες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών και των κτιρίων και

β) να απαιτούν την ορθή εφαρμογή ή επανάληψη των μέτρων ασφάλειας.

16.4. Συνεπεία των εξουσιών που ανατίθενται στους επιθεωρητές, η αρμόδια αρχή ενεργεί σύμφωνα με το σημείο 2.3 στις κάτωθι περιπτώσεις:

α) εσκεμμένη παρενόχληση ή παρακώλυση επιθεωρητή·

β) παράλειψη ή άρνηση παροχής πληροφοριών που ζητεί ο επιθεωρητής·

γ) όταν παρέχεται σε επιθεωρητή ψευδής ή παραπλανητική πληροφόρηση με σκοπό την παραπλάνησή του και

δ) πλαστοπροσωπία επιθεωρητή με σκοπό την παραπλάνηση.

17. ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

17.1. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές για τα προγράμματα ποιοτικού ελέγχου, τις μεθοδο-

▼**M1**

λογίες διεξαγωγής των γενικών επιθεωρήσεων και τους επιθεωρητές ασφαλείας. Η Επιτροπή διανέμει τα στοιχεία αυτά στα κράτη μέλη.

18. ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

18.1. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν ετησίως σχετική έκθεση στην Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνουν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει του παρόντος κανονισμού και για την κατάσταση της αεροπορικής ασφάλειας στους αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός τους. Η περίοδος αναφοράς για την έκθεση καλύπτει την περίοδο από 1η Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου. Η έκθεση υποβάλλεται τρεις μήνες από τη λήξη της περιόδου αναφοράς.

18.2. Το περιεχόμενο της έκθεσης ανταποκρίνεται στο προσάρτημα III, η δε μορφή της ανταποκρίνεται στον μορφότυπο της Επιτροπής.

18.3. Η Επιτροπή γνωστοποιεί τα κύρια συμπεράσματα των εκθέσεων αυτών στα κράτη μέλη.

▼M1

Προσάρτημα I

Στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει η δέσμη άμεσα συνδεόμενων με την ασφάλεια μέτρων

Οι δέσμες άμεσα συνδεόμενων με την ασφάλεια μέτρων που αναφέρονται στο σημείο 7.1 του παραρτήματος II περιλαμβάνουν τα κάτωθι στοιχεία του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού και των αντίστοιχων διατάξεων των πράξεων εφαρμογής αυτού:

Για το σημείο 1 — Ασφάλεια αερολιμένα από έκνομες ενέργειες:

i) σημείο 1.1, ή

ii) σημείο 1.2 (εξαιρουμένων των διατάξεων για τα δελτία ταυτότητας και τις άδειες εισόδου οχημάτων), ή

iii) σημείο 1.2 (διατάξεις για τα δελτία ταυτότητας), ή

iv) σημείο 1.2 (διατάξεις για τις άδειες εισόδου οχημάτων), ή

v) σημείο 1.3 και τα αντίστοιχα στοιχεία του σημείου 12, ή

vi) σημείο 1.4, ή

vii) σημείο 1.5.

Για το σημείο 2 — Οριοθετημένες περιοχές αερολιμένα:

Όλο το σημείο

Για το σημείο 3 — Ασφάλεια αεροσκαφών από έκνομες ενέργειες:

i) σημείο 3.1, ή

ii) σημείο 3.2.

Για το σημείο 4 — Επιβάτες και χειραποσκευές:

i) σημείο 4.1 και τα αντίστοιχα στοιχεία του σημείου 12, ή

ii) σημείο 4.2, ή

iii) σημείο 4.3.

Για το σημείο 5 — Ασφάλεια παραδιδόμενων αποσκευών:

i) σημείο 5.1 και τα αντίστοιχα στοιχεία του σημείου 12, ή

ii) σημείο 5.2, ή

iii) σημείο 5.3.

Για το σημείο 6 — Φορτίο και ταχυδρομείο:

i) όλες οι διατάξεις που αφορούν τον έλεγχο ασφαλείας (screening) και τις διαδικασίες ασφάλειας που εφαρμόζονται από εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο, εξαιρουμένων όσων αναφέρονται στα σημεία ii) έως v) κατωτέρω, ή

ii) όλες τις διατάξεις που αφορούν τις διαδικασίες ασφάλειας που εφαρμόζονται από γνωστούς αποστολείς, ή

iii) όλες τις διατάξεις που αφορούν τους συμβεβλημένους αποστολείς, ή

iv) όλες τις διατάξεις που αφορούν τη μεταφορά φορτίου και ταχυδρομείου, ή

v) όλες τις διατάξεις που αφορούν την προστασία φορτίου και ταχυδρομείου σε αερολιμένες.

Για το σημείο 7 — Εταιρικό ταχυδρομείο και υλικά αερομεταφορέα:

Όλο το σημείο

Για το σημείο 8 — Προμήθειες πτήσης:

Όλο το σημείο

Για το σημείο 9 — Προμήθειες αερολιμένα:

Όλο το σημείο

Για το σημείο 10 — Μέτρα ασφάλειας κατά την πτήση:

Όλο το σημείο

▼**M1**

Για το σημείο 11 — Πρόσληψη και εκπαίδευση προσωπικού:

i) όλες τις διατάξεις που αφορούν την πρόσληψη προσωπικού σε αερολιμένα, αερομεταφορέα ή φορέα, ή

ii) όλες τις διατάξεις που αφορούν την εκπαίδευση προσωπικού σε αερολιμένα, αερομεταφορέα ή φορέα.

▼**M1**

Προσάρτημα II

Εναρμονισμένο σύστημα κατάταξης της συμμόρφωσης

Η κατάταξη της συμμόρφωσης που ακολουθεί εφαρμόζεται για την αξιολόγηση της εφαρμογής του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

	Γενική επιθεώρηση ασφάλειας	Ειδική επιθεώρηση ασφάλειας	Δοκιμή
Πλήρης συμμόρφωση	✓	✓	✓
Συμμόρφωση αλλά επιθυμητή η βελτίωση	✓	✓	✓
Μη συμμόρφωση	✓	✓	✓
Μη συμμόρφωση με σοβαρές ελλείψεις	✓	✓	✓
Δεν εφαρμόζεται.	✓	✓	
Δεν επιβεβαιώθηκε	✓	✓	✓

▼M1

Προσάρτημα III

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

1. **Οργανωτική υποδομή, αρμοδιότητες και πόροι**

α) Δομή της οργάνωσης του ποιοτικού ελέγχου, των αρμοδιοτήτων και των πόρων, συμπεριλαμβανομένων των σχεδιαζόμενων μελλοντικών τροποποιήσεων (βλέπε σημείο 3.2 α).

β) Αριθμός επιθεωρητών ασφαλείας — τρέχων και προβλεπόμενος (βλέπε σημείο 14).

γ) Εκπαίδευση που έχουν παρακολουθήσει οι επιθεωρητές (βλέπε σημείο 15.2).

2. **Επιχειρησιακές δραστηριότητες παρακολούθησης**

Όλες οι διεξαγόμενες δραστηριότητες παρακολούθησης, όπου προσδιορίζονται:

α) ο τύπος (έλεγχος ασφάλειας, αρχική επιθεώρηση, επαναληπτική επιθεώρηση, δοκιμή, άλλος)·

β) παρακολουθούμενος αερολιμένας, εκμεταλλευόμενος αεροσκάφος ή φορέας·

γ) έκταση·

δ) συχνότητα και

ε) σύνολο ανθρωποημερών που χρειάσθηκαν.

3. **Δραστηριότητες αποκατάστασης των ελλείψεων**

α) Κατάσταση εφαρμογής των δραστηριοτήτων αποκατάστασης των ελλείψεων.

β) Κύριες δραστηριότητες που διεξάγονται ή προγραμματίζονται (π.χ. νέες θέσεις εργασίας, αγορά εξοπλισμού, εργασίες κατασκευής) και πρόοδος που σημειώθηκε στην αποκατάσταση των ελλείψεων.

γ) Χρησιμοποιούμενα εκτελεστικά μέτρα επιβολής (βλέπε σημείο 3.2 στοιχείο στ)).

4. **Δεδομένα και τάσεις γενικής φύσεως**

α) Συνολικός ετήσιος εθνικός όγκος κίνησης επιβατών και φορτίου και αριθμός κινήσεων αεροσκαφών.

β) Κατάλογος αερολιμένων ανά κατηγορία.

γ) Αριθμός αερομεταφορέων που εκτελούν πτήσεις με αναχώρηση από την επικράτεια ανά κατηγορία (εθνικός, κοινοτικός, τρίτης χώρας).

δ) Αριθμός εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων.

ε) Αριθμός εταιρειών τροφοδοσίας.

στ) Αριθμός εταιρειών καθαρισμού.

ζ) Αριθμός κατά προσέγγιση άλλων φορέων με αρμοδιότητες ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας (γνωστοί αποστολείς, εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης).

5. **Κατάσταση της αεροπορικής ασφαλείας σε αερολιμένες**

Γενικό πλαίσιο της κατάστασης της αεροπορικής ασφάλειας στο κράτος μέλος.F3.2