



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 17.02.1997
COM(97) 55 τελικό

97/0039 (SYN)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέσπιση διαδικασίας εκτίμησης της ασφάλειας των αεροσκαφών
τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΠΠΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Τον Φεβρουάριο του 1976, 176 ευρωπαίοι επιβάτες βρήκαν το θάνατο σε αεροπορικό δυστύχημα στη Δομινικανή Δημοκρατία. Μετά το συμβάν, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ζήτησαν από την Επιτροπή να μελετήσει μέτρα βελτιώσεως της ασφάλειας, και να εξετάσει ιδίως το θέμα των αεροσκαφών που δεν πληρούν τα πρότυπα και εκτελούν δρομολόγια από και προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συγκρότησε Ομάδα Εμπειρογνομιόνων Υψηλού Επιπέδου για την εξέταση των διάφορων θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια στις αεροπορικές μεταφορές. Οι συζητήσεις στο πλαίσιο της ομάδας οδήγησαν την Επιτροπή στην έκδοση της ανακοίνωσης¹ «Κατάσρωση κοινοτικής στρατηγικής για τη βελτίωση της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές». Στην ανακοίνωση περιγράφονται όλα τα σταδιακά μέτρα που εξετάστηκαν από τους συμμετέχοντες τα οποία συνιστούν μια συνεπή και αναλυτική στρατηγική, απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων που έθεσαν το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Στα συμπεράσματα της ανακοίνωσης παρουσιάζεται πρόγραμμα δράσης το οποίο ανταποκρίνεται στις άμεσες ανάγκες και ταυτοχρόνως εμπεριλαμβάνει τα πλέον προωθημένα στοιχεία της στρατηγικής.

Από την ανακοίνωση γίνεται ιδίως σαφές ότι όλα τα μέρη συμφωνούν ως προς την ανάγκη να θεσπιστεί επείγοντως σύστημα εκτίμησης του επιπέδου ασφαλείας που επιτυγχάνουν οι ξένοι αερομεταφορείς οι οποίοι εκτελούν δρομολόγια από και προς τις χώρες της ΕΕ.

Η Ομάδα Εμπειρογνομιόνων συζήτησε τη διαδικασία της FAA των ΗΠΑ σύμφωνα με την οποία ελέγχεται συστηματικά, για όλους τους ξένους αερομεταφορείς που εκτελούν δρομολόγια από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, η ικανότητα των σχετικών εθνικών αρχών να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με την ICAO όσον αφορά την εποπτεία σε θέματα ασφάλειας. Κατέληξε ωστόσο στο συμπέρασμα ότι ένα παρόμοιο πρόγραμμα δεν θα ήταν κατάλληλο για την Ευρώπη, όπου θα ήταν λογικότερο να καταρτιστεί διαδικασία κατά στάδια, η οποία θα τίθεται σε λειτουργία όταν υπάρχουν ενδείξεις ή υπόνοιες ότι μια ξένη εταιρεία εμφανίζει ελλείψεις σε θέματα ασφάλειας· η εν λόγω διαδικασία περιγράφεται στο παρόν έγγραφο ως Διαδικασία Εκτίμησης της Ασφάλειας των Ξένων Αεροσκαφών (διαδικασία SAFA²).

Συνεπώς, στο σχέδιο δράσης της, η Επιτροπή ανακοίνωσε την πρόθεσή της «θα υποβάλει ... πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου που θα επισημοποιεί τη διαδικασία εκτίμησης της ασφάλειας των ξένων αερομεταφορέων και το σχετικό μηχανισμό συνεργασίας για την ανταλλαγή και ανάλυση πληροφοριών και την εξαγωγή συμπερασμάτων. Η οδηγία αυτή πρέπει επίσης να περιλαμβάνει υποχρέωση από πλευράς των κρατών μελών να κρατούν στο έδαφος τα αεροσκάφη που διαπιστώνουν ότι είναι επικίνδυνα ή που έχουν υπόνοιες ότι είναι επικίνδυνα.»

¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έκθεση της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου η οποία συστήθηκε βάσει της απόφασης της 11ης Μαρτίου 1996 του Συμβουλίου «Κατάσρωση κοινοτικής στρατηγικής για τη βελτίωση της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές», Sec (96) 1083 τελικό, 12.06.1996.

² Safety Assessment of Foreign Aircraft

Τα ζητήματα που αφορούν τον τρόπο λειτουργίας της διαδικασίας SAFA αναπτύσσονται από τον Σύνδεσμο Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC). Δεδομένου ότι η εν λόγω διαδικασία εμπίπτει στην αρμοδιότητα της ECAC και δεν θα ενταχθεί στο σύστημα κωδικών JAR, δεν τυχαίνει εφαρμογής ο κανονισμός 3922/91³.

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι επομένως η θέσπιση, σε κλίμακα Κοινότητας, νομικού πλαισίου για την καθιέρωση και την πρακτική εφαρμογή μηχανισμού εκτίμησης της ασφάλειας των αεροσκαφών τρίτων χωρών, ενώ παράλληλα αφήνει στα κράτη μέλη αρκετό περιθώριο να δημιουργήσουν, μεμονωμένα ή συλλογικά, αντίστοιχους μηχανισμούς, για παράδειγμα στο πλαίσιο του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA), όπως κρίνουν σκόπιμο.

Υποβάλλοντας την πρότασή της η Επιτροπή εξέτασε επίσης τη συμβατότητα της πρότασης με την αρχή της επικουρικότητας απαντώντας στα ακόλουθα ερωτήματα:

α) Ποιοί είναι οι στόχοι της πρότασης σε σχέση με τις υποχρεώσεις της Κοινότητας και ποιά είναι η κοινοτική διάσταση του προβλήματος;

Η τρίτη δέσμη μέτρων για τις αερομεταφορές δημιούργησε μια εσωτερική αγορά αερομεταφορών όπου οι κανόνες λειτουργίας των αεροπορικών γραμμών έχουν σε μεγάλο βαθμό εναρμονιστεί και αποτελούν ικανοποιητική βάση για τη βελτίωση της ασφάλειας των πολιτών της Κοινότητας που πραγματοποιούν αεροπορικά ταξίδια στις εν λόγω γραμμές.

Η πρόσφατη εμπειρία έδειξε ότι οι αερομεταφορείς των τρίτων χωρών δεν εφαρμόζουν πάντοτε τα ελάχιστα διεθνή πρότυπα ασφαλείας ενώ έχουν πρόσβαση στους κοινοτικούς αερολιμένες αποτελώντας συνεπώς απειλή για τους πολίτες της Κοινότητας που ταξιδεύουν με αυτούς ή διαμένουν κοντά σε κοινοτικούς αερολιμένες. Προκειμένου να αντιμετωπίσουν αυτό το πρόβλημα, ορισμένα κράτη μέλη διενεργούν ήδη επιθεωρήσεις διαδρόμου στα ξένα αεροσκάφη αλλά με μεμονωμένο τρόπο. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να επεκταθεί η ανωτέρω πρακτική στο σύνολο της κοινοτικής επικράτειας.

β) Οι σχεδιαζόμενες δράσεις αποτελούν αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας ή συναρμοδιότητα με τα κράτη μέλη;

Η σχεδιαζόμενη δράση δεν ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

γ) Τα κοινοτικά μέτρα ή τα μέτρα των κρατών μελών αποτελούν την αποδοτικότερη λύση, ποιά προστιθέμενη αξία δημιουργεί η κοινοτική δράση και ποιές θα ήταν οι συνέπειες της μη ανάληψης της δράσης;

Η λήψη μέτρων από τα κράτη μέλη, μεμονωμένα, είναι λιγότερο αποδοτική από τη συντονισμένη δράση με ανταλλαγή πληροφοριών η οποία θα επιτρέψει να εντοπίζονται εγκαίρως οι πιθανές ελλείψεις. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα επωφεληθούν από την ισχύ που θα προσδώσει η κοινή στάση έναντι των τρίτων χωρών και θα αποφευχθεί το φαινόμενο να κατευθύνονται τα ανασφαλή αεροσκάφη σε γειτονικούς αερολιμένες όπου δεν θα πραγματοποιούνται έλεγχοι.

δ) Τί μέσα δράσης έχει στη διάθεσή της η Κοινότητα;

Προκειμένου να υπάρξει ομογενής, αποτελεσματική και καλά συντονισμένη δράση, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν νομοθετικά μέτρα υπό τη μορφή είτε οδηγίας είτε κανονισμού.

ε) Είναι απαραίτητος ένα ενιαίος κανονισμός ή αρκεί να εκδοθεί οδηγία η οποία θα περιγράφει τους γενικούς στόχους και θα επαφίει την εκτέλεση στα κράτη μέλη;

³ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ.3922/91 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, ΕΕ L 373 της 31.12.91, σ.4

Κρίνεται ως επαρκής η χρησιμοποίηση μιας οδηγίας-πλακίου η οποία θα θέσει στόχους προς εφαρμογή από τα κράτη μέλη με κάποιον βαθμό ελευθερίας. Ωστόσο, λόγω της τεχνικής φύσης του ζητήματος και της ανάγκης εξασφάλισης επαρκούς συντονισμού και ανταλλαγής πληροφοριών, κρίθηκε ορισμένες φορές απαραίτητο να εξεταστούν λεπτομερώς μερικά ζητήματα.

Επομένως, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πρότασή της είναι συμβατή με την αρχή της επικουρικότητας.

Τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας των οποίων πρέπει να ελέγχεται η τήρηση περιέχονται στα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου του 1944 της οποίας αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη όλα τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή διασφάλισε ότι η πρότασή της δεν έρχεται σε αντίφαση με τις διεθνείς υποχρεώσεις των κρατών μελών της, οι οποίες απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου, περιορίζοντας τη διενέργεια υποχρεωτικής επιθεώρησης στα αεροσκάφη ή τους αερομεταφορείς που εμφανίζουν ενδείξεις πιθανών ελλείψεων και αποφεύγοντας να επιβάλει συστηματική διενέργεια επιθεωρήσεων σε τυχαίως επιλεγόμενα αεροσκάφη η οποία θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι αντίκειται στη σύμβαση του Σικάγου. Η αναλυτική εξέταση των σχετικών διατάξεων της σύμβασης του Σικάγου εκτίθεται στην προαναφερθείσα ανακοίνωση « Κατάστρωση κοινοτικής στρατηγικής για τη βελτίωση της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές».

ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Άρθρο 1

Το άρθρο προσδιορίζει τον στόχο της οδηγίας.

Άρθρο 2

Το άρθρο προσδιορίζει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής τα ελαφρά αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε αεροπορικές εμπορικές μεταφορές και τα κρατικά αεροσκάφη.

Άρθρο 3

Στο άρθρο παρέχονται οι απαραίτητοι ορισμοί.

Άρθρο 4

Το άρθρο προσδιορίζει όλες τις πληροφορίες που οφείλουν να συγκεντρώνουν τα κράτη μέλη προκειμένου να διευκολύνουν την εκτίμηση της ασφάλειας. Στις πληροφορίες αυτές συμπεριλαμβάνονται οι πληροφορίες που συνήθως διατίθενται σχετικά με τα αεροσκάφη ή τους αερομεταφορείς όταν ανακύπτει αντικανονική κατάσταση, οι πληροφορίες που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις διαδρόμου που έχουν γίνει, οι πληροφορίες παρακολούθησης μετά τις αρχικές επιθεωρήσεις διαδρόμου καθώς και οι πληροφορίες που προέρχονται από πηγές άλλες εκτός των αρμόδιων αρχών. Το άρθρο αυτό προβλέπει επίσης τη χρησιμοποίηση εντύπου παρόμοιου με εκείνο που παρέχεται στο παράρτημα. Η διατύπωση που χρησιμοποιείται αφήνει τα απαιτούμενα περιθώρια ευελιξίας, επιτρέποντας την τροποποίηση του εντύπου με βάση την εμπειρία που αποκομίζεται στην πράξη χωρίς να χρειάζεται να γίνουν τροποποιήσεις στο παράρτημα.

Άρθρο 5

Το άρθρο απαιτεί από τα κράτη μέλη να προβαίνουν σε επιθεώρηση διαδρόμου των αεροσκαφών εκείνων για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν συμμορφώνονται προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Καθορίζει επίσης την ακολουθητέα διαδικασία, το πλαίσιο της οποίας παρέχεται σε ένα παράρτημα το οποίο επίσης περιέχει ένα υπόδειγμα εντύπου (ίδια παρατήρηση σχετικά με το έντυπο όπως και για το προηγούμενο άρθρο). Το άρθρο αφήνει στα κράτη μέλη τα περιθώρια να καθορίσουν τα ίδια τους λεπτομερείς όρους της διαδικασίας αυτής και τους παρέχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν την επιχειρησιακή διαδικασία που σχεδιάζεται σήμερα από τον JAA εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC).

Άρθρο 6

Το άρθρο περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να γίνεται η ανταλλαγή πληροφοριών ούτως ώστε το σύστημα να καλύπτει το σύνολο της Κοινότητας. Αφήνει στα κράτη μέλη αρκετά περιθώρια να καθορίσουν τα ίδια τους λεπτομερείς όρους της διαδικασίας κατάρτισης συστημάτων συμβατών βάσεων δεδομένων και ανταλλαγής πληροφοριών και τους παρέχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν την υποδομή που σχεδιάζεται σήμερα από τον JAA εξ ονόματος της ECAC.

Άρθρο 7

Το άρθρο αποβλέπει στην προστασία των πηγών πληροφοριών, και ιδίως των πληροφοριών που παρέχονται εκουσίως από το πλήρωμα των υπό επιθεώρηση αεροσκαφών, προκειμένου να διευκολυνθεί η συγκέντρωση χρήσιμων πληροφοριών χωρίς το φόβο αντιποίνων.

Άρθρο 8

Το άρθρο απαιτεί από τα κράτη μέλη να απαγορεύουν την απογείωση επικίνδυνων αεροσκαφών και προσδιορίζει λεπτομερώς τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται ώστε να εξασφαλίζεται η εκτέλεση της απαγόρευσης απογείωσης. Αναγνωρίζει δικαίωμα έφεσης στους θιγόμενους αερομεταφορείς.

Άρθρο 9

Το άρθρο παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να αντιμετωπίζει τα προβλήματα που τυχόν ανακύπτουν μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας εκτίμησης και τον εντοπισμό κινδύνου για την ασφάλεια. Προβλέπει διάφορα επίπεδα αντιμετώπισης ανάλογα με τη σοβαρότητα του κινδύνου.

Άρθρο 10

Το άρθρο καθορίζει τις διαδικασίες λήψης μέτρων για την εφαρμογή της οδηγίας.

Άρθρο 11

Το άρθρο καθορίζει τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί για την εφαρμογή των άρθρων 9 και 10, προβλέποντας τη σύσταση συμβουλευτικής επιτροπής.

Άρθρα 12 έως 15

Λιαιδικαστικά άρθρα

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέσπιση διαδικασίας εκτίμησης της ασφάλειας των αεροσκαφών
τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής⁴,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁵,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 189 Γ της συνθήκης σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο⁶,

Εκτιμώντας:

ότι στο ψήφισμα που εξέδωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 15 Φεβρουαρίου 1996⁷ και στα συμπεράσματα του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 1996 επισημαίνεται η ανάγκη να αναλάβει η Κοινότητα πιο ενεργό δράση και να αναπτύξει στρατηγική για να βελτιωθεί η ασφάλεια των πολιτών της που ταξιδεύουν αεροπορικώς ή ζουν κοντά σε αερολιμένες·

ότι η Επιτροπή απήθυνε στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ανακοίνωση με τίτλο "Κατάσρωση κοινοτικής στρατηγικής για τη βελτίωση της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές"⁸.

ότι η εν λόγω ανακοίνωση επισημαίνει σαφώς ότι, για να βελτιωθεί αποτελεσματικά η ασφάλεια, πρέπει να εξασφαλίζεται ότι τα αεροσκάφη συμμορφώνονται πλήρως προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας που περιέχονται στα παραρτήματα της Σύμβασης Λιεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπεγράφη στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944·

ότι η πείρα έχει δείξει ότι οι τρίτες χώρες δεν εφαρμόζουν πάντα τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας· ότι, συνεπώς, για να βελτιωθεί η ασφάλεια των μεταφορών στην Κοινότητα, είναι απαραίτητο τα ίδια τα κράτη μέλη της Κοινότητας να εξασφαλίζουν στους αερολιμένες τους έλεγχο της συμμόρφωσης προς τα διεθνή πρότυπα·

⁴ ΕΕ αριθ.

⁵ ΕΕ αριθ.

⁶ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ..., κοινή θέση του Συμβουλίου της και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της

⁷ Ψήφισμα Β4-0150/96, ΕΕ αριθ. C65 της 4.03.96, σ. 172.

⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο "Κατάσρωση κοινοτικής στρατηγικής για τη βελτίωση της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές" - έκθεση της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου που συγκροτήθηκε με την απόφαση του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 1996, απειθυνόμενη στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. SEC(96) 1083 τελικό, 12.06.1996.

ότι, με βάση της αρχή της επικουρικότητας, είναι αναγκαίο να εναρμονισθούν οι κανόνες και διαδικασίες επιθεώρησης διαδρόμου και απαγόρευσης της απογείωσης, προκειμένου να εξασφαλισθεί ίδια αποτελεσματικότητα σε όλους τους αερολιμένες και, ως εκ τούτου, να μειωθεί το φαινόμενο επιλεκτικής χρήσης συγκεκριμένων αερολιμένων προορισμού για λόγους αποφυγής του σχετικού ελέγχου· ότι, με την εναρμονισμένη προσέγγιση για την αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών αυτών προτύπων από τα κράτη μέλη, θα αποτραπούν τα περιστατικά στρέβλωσης του ανταγωνισμού και θα ενισχυθεί η θέση των κρατών μελών έναντι τρίτων χωρών·

ότι οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται σε κάθε κράτος μέλος πρέπει να διατίθενται σε όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη και στην Επιτροπή ούτως ώστε να είναι όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματική η παρακολούθηση της συμμόρφωσης των ξένων αερομεταφορέων προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας·

ότι, για τους προαναφερόμενους λόγους, είναι απαραίτητο να καθιερωθεί, σε κοινοτική κλίμακα, διαδικασία εκτίμησης της ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών καθώς και σχετικοί μηχανισμοί συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών για την ανταλλαγή και ανάλυση πληροφοριών και τη συναγωγή συμπερασμάτων·

ότι τα αεροσκάφη που προσγειώνονται σε κοινοτικούς αερολιμένες σε δεδομένο χρόνο υπόκεινται σε επιθεώρηση όταν υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν συμμορφώνονται προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας·

ότι, λόγω του "ευαίσθητου" χαρακτήρα των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών, ο μόνος τρόπος να εξασφαλισθεί η συλλογή τέτοιων πληροφοριών είναι να εξασφαλισθεί ορθή χρήση των πληροφοριών και τήρηση του απορρήτου όσον αφορά τις πηγές τους·

ότι η μη συμμόρφωση προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πρέπει να διορθώνεται· ότι τα αεροσκάφη τα οποία διαπιστώνεται ότι παρουσιάζουν σχετικές ελλείψεις που είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια και απαιτούν τη λήψη διορθωτικών μέτρων πρέπει να ακινητοποιούνται μέχρι τη διόρθωση της μη συμμόρφωσης· ότι πρέπει να προβλέπεται δικαίωμα έφεσης κατά των σχετικών αποφάσεων·

ότι οι εγκαταστάσεις του αερολιμένα επιθεώρησης μπορεί να είναι τέτοιες ώστε η αρμόδια αρχή να είναι υποχρεωμένη να επιτρέψει στο αεροσκάφος να μεταβεί σε άλλον καταλληλότερο αερολιμένα, εφόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις ασφαλούς μετάβασης·

ότι είναι απαραίτητο να παρέχεται στην Επιτροπή η δυνατότητα να λάβει εσπευσμένα μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας σε ορισμένες περιπτώσεις κινδύνου· ότι η Επιτροπή πρέπει επίσης να έχει τη δυνατότητα να λάβει εσπευσμένα μέτρα για την εφαρμογή των απαιτήσεων των άρθρων 4, 5 και 6· ότι πρέπει, για το σκοπό αυτό, να συσταθεί επιτροπή και να θεσπισθεί διαδικασία στενούς συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής στο πλαίσιο της επιτροπής αυτής,

Άρθρο 1

Στόχος

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να συμβάλει στη βελτίωση της εναέριας ασφάλειας, προβλέποντας έλεγχο των αεροσκαφών τρίτων χωρών όταν υπάρχουν υπόνοιες ότι η εκμετάλλευσή τους δεν πληροί τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, συγκέντρωση και διάδοση πληροφοριών για τις ελλείψεις που καθιστούν αναγκαία τη λήψη μέτρων προστασίας της ασφάλειας του επιβατικού κοινού καθώς και μέτρα για τη διόρθωση των διαπιστωθεισών ελλείψεων.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα αεροσκάφη τρίτων χωρών που προσγειώνονται σε αερολιμένες κρατών μελών της Κοινότητας.

Τα κρατικά αεροσκάφη, όπως ορίζονται στη συνθήκη του Σικάγου, και τα αεροσκάφη μέγιστου βάρους απογείωσης μικρότερου των 5700 χλγ. που δεν χρησιμοποιούνται σε αεροπορικές εμπορικές μεταφορές εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Εντούτοις, η παρούσα οδηγία δεν θίγει, υπό την επιφύλαξη της κοινοτικής νομοθεσίας, το δικαίωμα των κρατών μελών να διενεργούν επιθεώρηση οποιουδήποτε αεροσκάφους προσγειώνεται σε αερολιμένα τους.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων της:

ως "αρμόδια αρχή" νοείται η διοίκηση, η αρχή ή άλλος οργανισμός που έχει οριστεί από ένα κράτος ως αρμόδιο να διενεργεί επιθεωρήσεις αεροσκαφών.

ως "εμπιστευτική αναφορά" νοείται κάθε αναφορά που υποβάλλεται εκουσίως από άτομο που έχει εμπλακεί σε ατύχημα ή έχει τύχει αυτόπτης μάρτυρας ατυχήματος· ο οργανισμός παραλήπτης της αναφοράς διαφυλάσσει ανώνυμη την πηγή της ούτως ώστε να τηρείται το απόρρητο αυτής.

ως "απαγόρευση απογείωσης" νοείται η επίσημη απαγόρευση απογείωσης αεροσκαφους από αερολιμένα.

ως "διεθνή πρότυπα ασφάλειας" νοούνται τα πρότυπα ασφάλειας που περιέχονται στα παραρτήματα της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπεγράφη στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και που ισχύουν κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας.

ως "επιθεώρηση διαδρόμου" νοείται εξέταση διενεργούμενη επί και περί του αεροσκάφους με σκοπό να ελεγχθεί τόσο το έγκυρο των εγγράφων του αεροσκάφους και του πληρώματός του όσο και η εμφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του.

ως "αεροσκάφος τρίτης χώρας" νοείται αεροσκάφος υπό την εκμετάλλευση αερομεταφορέα του οποίου το πιστοποιητικό αερομεταφορέα έχει εκδοθεί από χώρα που δεν αποτελεί κράτος μέλος της Κοινότητας.

Άρθρο 4

Συγκέντρωση πληροφοριών

1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συγκεντρώνουν κάθε πληροφορία που κρίνουν χρήσιμη για την εκπλήρωση του στόχου που αναφέρεται στο άρθρο 1 της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων, τις εξής:

- Σημαντικές πληροφορίες σχετικές με θέματα ασφάλειας που προέρχονται κυρίως από

διαμαρτυρίες επιβατών
αναφορές κυβερνητών αεροσκάφους
αναφορές οργανισμών συντήρησης
αναφορές περιστατικών

- Πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν μετά από επιθεώρηση διαδρόμου, όπως π.χ.

απαγόρευση απογείωσης του αεροσκάφους
απαγόρευση αεροσκάφους ή αερομεταφορέα από τη χώρα
απαιτούμενα διορθωτικά μέτρα
επαφές με την αρμόδια αρχή του αερομεταφορέα

- Πληροφορίες παρακολούθησης του αερομεταφορέα, όπως π.χ.:

εφαρμοσθέντα διορθωτικά μέτρα
επανάληψη παρατυπιών

Η τήρηση των ως άνω πληροφοριών πραγματοποιείται βάσει τυποποιημένου εντύπου αναφοράς που περιέχει τουλάχιστον τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο έντυπο που περιέχεται στο παράρτημα 1.

2. Στην ανταλλαγή πληροφοριών που προβλέπεται στο άρθρο 6 μπορούν να συμβάλλουν και άλλοι οργανισμοί, ανεξάρτητοι από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, που έχουν ως έργο, μεταξύ άλλων, να συγκεντρώνουν αναφορές περιστατικών (καθώς και εμπιστευτικές αναφορές).

Άρθρο 5

Επιθεώρηση διαδρόμου

1. Η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους εξασφαλίζει ότι τα αεροσκάφη τρίτων χωρών που προσγειώνονται σε οποιονδήποτε από τους αερολιμένες της χώρας και για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν συμμορφώνονται προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, υπόκεινται σε επιθεωρήσεις διαδρόμου ως εξής:

α) επιθεώρηση όλων των αεροσκαφών:

- που φέρουν ενδείξεις κακής συντήρησης ή παρουσιάζουν εμφανείς βλάβες ή ελλείψεις·
- για τα οποία έχουν αναφερθεί αντικανονικοί ελιγμοί από το χρόνο εισόδου τους στον εναέριο χώρο κράτους μέλους·

- τα οποία, στο πλαίσιο παλαιότερης επιθεώρησης διαδρόμου, παρουσίασαν ελλείψεις, εφόσον δεν έχουν διορθωθεί οι ελλείψεις αυτές .

β) επιθεώρηση, τουλάχιστον μία φορά εβδομαδιαίως, του 10% των κινήσεων

- αεροσκάφους του οποίου ο αερομεταφορέας αποτέλεσε αντικείμενο τυποποιημένης αναφοράς σύμφωνα με το άρθρο 4.
- αεροσκάφους του οποίου ο αερομεταφορέας ή η χώρα του αερομεταφορέα αποτέλεσε αντικείμενο απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 9.

2. Η επιθεώρηση διαδρόμου πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία του Παραρτήματος 2 και με χρήση του εντύπου αναφοράς επιθεώρησης διαδρόμου το οποίο περιέχει τουλάχιστον τα στοιχεία του εντύπου που επισυνάπτεται στο εν λόγω παράρτημα. Μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης διαδρόμου, χορηγείται στον κυβερνήτη του αεροσκάφους αντίγραφο της αναφοράς επιθεώρησης διαδρόμου.
3. Κατά τη διενέργεια επιθεώρησης διαδρόμου βάσει της παρούσας οδηγίας, η αρμόδια αρχή καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη καθυστέρηση του υπό επιθεώρηση αεροσκάφους.

Άρθρο 6

Ανταλλαγή πληροφοριών

1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συμμετέχουν σε αμοιβαία ανταλλαγή πληροφοριών.
2. Οι τυποποιημένες αναφορές που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 και οι αναφορές επιθεώρησης διαδρόμου που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 διατίθενται χωρίς καθυστέρηση στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και στην Επιτροπή εφόσον το ζητήσουν.
3. Σε περίπτωση που μια τυποποιημένη αναφορά επισημαίνει την ύπαρξη δυνητικής απειλής για την ασφάλεια ή σε περίπτωση που μια έκθεση επιθεώρησης διαδρόμου επισημαίνει ότι ένα αεροσκάφος δεν συμμορφώνεται προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και μπορεί ενδεχομένως να είναι επικίνδυνο, η έκθεση διαβιβάζεται αμέσως σε κάθε αρμόδια αρχή των κρατών μελών και στην Επιτροπή.

Άρθρο 7

Προστασία των πληροφοριών

1. Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 6 χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές έχουν μόνο οι αρμόδιες αρχές που συμμετέχουν στην ανταλλαγή και η Επιτροπή.
2. Η τήρηση του απορρήτου των πληροφοριών που παρέχονται εκουσίως, ιδίως από το πλήρωμα των αεροσκαφών που υπόκεινται σε επιθεώρηση διαδρόμου, εξασφαλίζεται με την εξάλειψη κάθε στοιχείου σχετικού με την προέλευση των εν λόγω πληροφοριών.

Άρθρο 8

Απαγόρευση απογείωσης αεροσκάφους

1. Στις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης προς τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας που παρουσιάζουν σαφώς κινδύνους για την ασφάλεια, η αρμόδια αρχή που διενεργεί την επιθεώρηση διαδρόμου απαγορεύει την απογείωση του αεροσκάφους μέχρι την παρέλευση του κινδύνου.
2. Σε περίπτωση απαγόρευσης της απογείωσης αεροσκάφους, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο έλαβε χώρα η επιθεώρηση ενημερώνει αμέσως σχετικά τις αρμόδιες αρχές των ενδιαφερόμενων χωρών.
3. Σε περίπτωση που οι ελλείψεις που αναφέρονται ανωτέρω στην παράγραφο 1 δεν είναι δυνατόν να διορθωθούν πλήρως στον αερολιμένα επιθεώρησης, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο έλαβε χώρα η επιθεώρηση του αεροσκάφους δύναται, σε συνεννόηση με τη χώρα που είναι υπεύθυνη για την εκμετάλλευση του αεροσκάφους, να καθορίσει τις απαραίτητες προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα μπορούσε να επιτραπεί στο αεροσκάφος αυτό να μεταβεί με ασφάλεια και χωρίς επιβάτες σε άλλον αερολιμένα όπου είναι δυνατή η διόρθωση των ελλείψεων.
4. Σε περίπτωση αεροσκάφους που εμπίπτει στις διατάξεις της παραγράφου 3, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο έλαβε χώρα η επιθεώρηση ενημερώνει σχετικά την αρμόδια αρχή των κρατών από των οποίων τον εναέριο χώρο θα διέλθει το αεροσκάφος καθώς και την αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο θα προσγειωθεί το αεροσκάφος για επιδιόρθωση.
5. Ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους ή ο έχων την εκμετάλλευση αερομεταφορέας ή ο εκπρόσωπός του στο υπόψη κράτος μέλος έχει δικαίωμα να ασκήσει έφεση κατά της απόφασης απαγόρευσης της απογείωσης που έλαβε η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους. Η έφεση καθεαυτή δεν συνεπάγεται αναστολή της απαγόρευσης απογείωσης.

Άρθρο 9

Μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας

Με βάση τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται δυνάμει των άρθρων 4, 5 και 6, η Επιτροπή έχει δικαίωμα, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, να αποφασίσει, ανάλογα με τη σοβαρότητα του εκτιμώμενου κινδύνου:

- τη διενέργεια συστηματικών επιθεωρήσεων διαδρόμου και την εφαρμογή άλλων μέτρων εποπτείας ενός συγκεκριμένου αερομεταφορέα ή των αερομεταφορέων μιας συγκεκριμένης τρίτης χώρας·
- την απαγόρευση, ή την επιβολή όρων στις δραστηριότητες εκμετάλλευσης, ενός συγκεκριμένου αερομεταφορέα ή των αερομεταφορέων μιας συγκεκριμένης τρίτης χώρας από τους κοινοτικούς αερολιμένες για όσο διάστημα η αρμόδια αρχή της τρίτης αυτής χώρας δεν προβαίνει σε ικανοποιητικές ενέργειες για τη λήψη διορθωτικών μέτρων.

Η Επιτροπή ενημερώνει την επιτροπή που προβλέπεται στο άρθρο 11 σχετικά με τα αποτελέσματα οποιωνδήποτε επαφών πραγματοποιήθηκαν με την υπόψη τρίτη χώρα ούτως ώστε να εκτιμηθεί, από έμπειρη ομάδα εμπειρογνομόνων, η ικανότητα της αρμόδιας αρχής της εν λόγω χώρας να ασκεί εποπτεία σε θέματα ασφάλειας.

Άρθρο 10

Μέτρα εφαρμογής

1. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή τα επιχειρησιακά μέτρα που λαμβάνουν και τους πόρους που διαθέτουν για την εφαρμογή των απαιτήσεων των άρθρων 4, 5 και 6.
2. Η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, να λάβει κατάλληλα μέτρα για να διευκολύνει την εφαρμογή των άρθρων 4, 5 και 6, για παράδειγμα:
 - να καταρτίσει κατάλογο των προς συγκέντρωση πληροφοριών·
 - να προσδιορίσει λεπτομερώς το περιεχόμενο των επιθεωρήσεων διαδρόμου και τις σχετικές διαδικασίες·
 - να καθορίσει τη μορφή αποθήκευσης και διάδοσης των δεδομένων·
 - να δημιουργήσει ή να υποστηρίξει οργανισμούς αρμόδιους για τη διαχείριση και λειτουργία των αναγκαίων εργαλείων συγκέντρωσης και ανταλλαγής πληροφοριών.

Άρθρο 11

Συμβουλευτική επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από συμβουλευτική επιτροπή συγκροτούμενη από εκπροσώπους των κρατών μελών της οποίας προεδρεύει εκπρόσωπος της Επιτροπής.
2. Ο εκπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει γνώμη επί του σχεδίου αυτού, εντός προθεσμίας που μπορεί να καθορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος, ενδεχομένως κατόπιν ψηφοφορίας.

Η γνώμη καταχωρείται στα πρακτικά. Επιπλέον, κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να καταχωρηθεί η θέση του στα πρακτικά.

Η Επιτροπή δίνει τη μεγαλύτερη δυνατή βαρύτητα στη γνώμη της επιτροπής. Ενημερώνει την επιτροπή για τον τρόπο με τον οποίο έλαβε υπόψη τη γνώμη αυτή.

Άρθρο 12

Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν καθεστώς κυρώσεων για παραβίαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται κατ'εφαρμογήν της παρούσας οδηγίας και προβαίνουν στις αναγκαίες ενέργειες ώστε να εξασφαλίσουν την πραγματική εκτέλεση των κυρώσεων. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, ανάλογες της σοβαρότητας της παράβασης και έχουν αποτρεπτικό χαρακτήρα.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν τις σχετικές διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο μέχρι και της γνωστοποιούν το συντομότερο δυνατό οποιεσδήποτε μεταγενέστερες αλλαγές.

Άρθρο 13

Εφαρμογή της οδηγίας

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ, το αργότερο μέχρι την 1/7/1998, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.
2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από τέτοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις της αναφοράς αυτής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.
3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των κυριότερων εθνικών νομοθετικών διατάξεων που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 14

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Άρθρο 15

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Εθνική Αεροπορική Αρχή (Ονομασία)
(Χώρα)

Λιαδικασία Εκτίμησης της Ασφάλειας των Ξένων Αεροσκαφών
(ΣΑΙ'Α)

Μόνιμη Αναφορά

- | | |
|--|--------------------------------|
| 1 N° | |
| 2 Πηγή | |
| 3 Ημερομηνία | 4 Τόπος |
| 5 (δεν χρησιμοποιείται) | |
| 6 Αεροπορική εταιρεία | |
| 7 Αριθμός ΑΟC | |
| 8 Χώρα | 9 Εθνική Αεροπορική Αρχή |
| 10 Διαδρομή: από | 11 Αριθμός πτήσης |
| 12 Διαδρομή: προς | 13 Αριθμός πτήσης |
| 14 Ναυλωθέν από την αεροπορική εταιρεία*
* (όπου εφαρμόζεται) | 15 ΕΑΑ του ναυλωτή |
| 16 Τύπος αεροσκάφους | 17 Σήμα νηολόγησης |
| | 18 Αριθμός σειράς κατασκευαστή |
| 19 Πλήρωμα πτήσεως: Χώρα χορήγησης αδειών | |
| 20 Παρατηρήσεις | |
| 21 (δεν χρησιμοποιείται) | |
| 22 Ονοματεπώνυμο εθνικού συντονιστή | |
| 23 Υπογραφή | |

- I. Κατά την επιθεώρηση πίστας πρέπει να εκτελούνται όλα τα ακόλουθα ή μια επιλογή αυτών, ανάλογα με το διαθέσιμο χρόνο:
1. Να ελέγχεται η ύπαρξη και η ισχύς των απαραίτητων εγγράφων για διεθνείς πτήσεις όπως: πιστοποιητικό νηολόγησης, ημερολόγιο αεροσκάφους, πιστοποιητικό πλωιμότητας, ειδικές άδειες πληρώματος, άδεια ασυρμάτου, κατάλογος επιβατών και εμπορευμάτων ...
 2. Να ελέγχεται ότι η σύνθεση και τα τυπικά προσόντα του πληρώματος πτήσης είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος I και του παραρτήματος 6 της σύμβασης του Σικάγου (παραρτήματα ICAO).
 3. Να ελέγχονται τα έγγραφα λειτουργίας (στοιχεία πτήσης, σχέδιο χειρισμού πτήσης, τεχνικό ημερολόγιο) και η προετοιμασία της πτήσης που απαιτούνται ώστε να αποδεικνύεται ότι η πτήση έχει προετοιμαστεί σύμφωνα με το παράρτημα 6 της ICAO.
 4. Να ελέγχεται η ύπαρξη και η κατάσταση των στοιχείων που απαιτούνται για τη διεθνή αεροναυτιλία σύμφωνα με το παράρτημα 6 της ICAO.
 - Πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC)
 - Πιστοποιητικό εκπομπών και θορύβου
 - Εγχειρίδιο λειτουργίας (συμπεριλαμβανομένου καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού -MEL⁹) και εγχειρίδιο πτήσης.
 - Εξοπλισμός ασφαλείας
 - Εξοπλισμός ασφαλείας θαλάμου επιβατών
 - Εξοπλισμός απαραίτητος για τη συγκεκριμένη πτήση περιλαμβανομένου εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας και ραδιοπλοΐας - Καταγραφείς πτήσεως.
 5. Να ελέγχεται ότι η κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (συμπεριλαμβανομένων βλαβών και επισκευών) διασφαλίζει τη συνεχή συμμόρφωση με τα πρότυπα του παραρτήματος 8 της ICAO.
- II. Μετά την επιθεώρηση πίστας συντάσσεται έκθεση επιθεώρησης πίστας η οποία πρέπει να περιλαμβάνει τις γενικές πληροφορίες που περιγράφονται κατωτέρω και κατάλογο των ελεγχθέντων στοιχείων στον οποίο αναφέρεται, για καθένα από τα εν λόγω στοιχεία, εάν παρατηρήθηκε έλλειψη ή όποια συγκεκριμένη παρατήρηση κρίνεται απαραίτητη.

⁹ Minimum Equipment List

Εθνική Αεροπορική Αρχή (Ονομασία)
(Χώρα)

Διαδικασία Εκτίμησης της Ασφάλειας των Ξένων Αεροσκαφών
(SAFA)

Αναφορά επιθεώρησης διαδρομού

1 Ν°

2 Πηγή

3 Ημερομηνία

4 Τόπος

5 Τοπική ώρα

6 Αεροπορική εταιρεία

7 Αριθμός ΛΟC

8 Χώρα

9 Εθνική Αεροπορική Αρχή

10 Διαδρομή: από

11 Αριθμός πτήσης

12 Διαδρομή: προς

13 Αριθμός πτήσης

14 Ναυλωθέν από την αεροπορική εταιρεία* 15 ΕΑΑ του ναυλωτή
* (όπου εφαρμόζεται)

16 Τύπος αεροσκάφους

17 Σήμα νηολόγησης

18 Αριθμός σειράς κατασκευαστή

19 Πλήρωμα πτήσεως: Χώρα χορήγησης αδειών

20 Παρατηρήσεις

21 Ονοματεπώνυμο επιθεωρητών

Η παρούσα αναφορά αποτελεί καταγραφή των στοιχείων που διαπιστώθηκαν κατά την επιθεώρηση και δεν πρέπει να θεωρείται ως απόδειξη της καταλληλότητας του αεροσκάφους για την πραγματοποίηση της προγραμματισμένης πτήσης.

22 Ονοματεπώνυμο εθνικού συντονιστή

23 Υπογραφή

Εθνική Αεροπορική Αρχή (Ονομασία)
(Χώρα)

Στοιχείο

Ελέγχθη Παρατηρήσεις

A. Θάλαμος πλοήγησης**A.1 Έγγραφα**

1. Εγχειρίδια
2. Πιστοποιητικό νηολόγησης
3. Πιστοποιητικό θορύβου (όπου εφαρμόζεται)
4. Ασφαλιστήριο
5. Πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC)
6. Άδεια ασυρμάτου
7. Πιστοποιητικό πλωϊμότητας

A.2 Στοιχεία πτήσης

8. Σχέδιο χειρισμού πτήσης
9. Κατανομή φορτίου

A.3 Εξοπλισμός ασφαλείας

10. Πυροσβεστήρες χειρός
11. Σωσίβια
12. Ζώνες ασφαλείας
13. Εξοπλισμός οξυγόνου

A.4 Πτυχία πληρώματος

14. Πλήρωμα πτήσης

A.5 Τεχνικό ημερολόγιο

15. Πιστοποιητικό συντήρησης
16. Βλάβη εν αναμονή επισκευής
17. Συμμόρφωση με την υποχρεωτική συντήρηση
18. Επιθεώρηση προ πτήσεως

B. Ασφάλεια/Θάλαμος επιβατών

19. Κουτί πρώτων βοηθειών
20. Κουτί επείγουσας ιατρικής βοήθειας
21. Πυροσβεστήρες χειρός
22. Τσεκούρια και λαστοί
23. Σωσίβια
24. Ζώνες ασφαλείας
25. Έξοδοι κινδύνου, φωτισμός και επιγραφές
26. Διάδρομοι ολίσθησης (τσουλήθρες)
27. Οδηγίες ασφαλείας

Γ. Κατάσταση αεροσκάφους

28. Γενική εξωτερική κατάσταση
29. Θύρες και ανοίγματα
30. Έλεγχοι πιδαλίων
31. Τροχοί και ελαστικά
32. Κάτωθεν τμήμα αεροσκάφους
33. Κατάσταση τροχών
34. Ακροφύσια εισαγωγής και κατάθλιψης
35. Πτερίγια στροβίλου
36. Έλικες
37. Εμφανείς επισκευές
38. Εμφανείς μη επισκευασθείσες βλάβες
39. Διαρροή

ΛΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΔΙΔΑΚΤΙΚΗΣ
ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΟΥ
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

2. ΣΧΕΤΙΚΟ ΚΟΝΔΥΛΙΟ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

B2.702 Ασφάλεια των μεταφορών

3. ΝΟΜΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

Άρθρο 84 παράγραφος 2

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

4.1 Γενικός στόχος

Συμβολή στη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας μέσω εκτίμησης της ασφάλειας των αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν τους κοινοτικούς αερολιμένες.

4.2 Καλυπτόμενη χρονική περίοδος και ρυθμίσεις για ανανέωση

Δεν έχει καθοριστεί

5. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ Η ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

5.1 Μη υποχρεωτικές δαπάνες

5.2 Διαφοροποιημένες πιστώσεις

6. ΕΙΔΟΣ ΔΑΠΑΝΩΝ

Επιδότηση για χρηματοδότηση από κοινού με άλλες πηγές στο δημόσιο τομέα.

7. ΛΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

7.1 Μέθοδος υπολογισμού του συνολικού κόστους της δράσης

Το κόστος του συνολικού προγράμματος για το επόμενο έτος έχει υπολογισθεί βάσει των προτύπων για τις Εθνικές Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας της Ευρώπης· το εν λόγω κόστος χρησιμοποιούν σήμερα άλλοι διεθνείς οργανισμοί όπως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) και ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) για να προχωρήσουν σε εκτιμήσεις σχετικά με τον απαιτούμενο προϋπολογισμό. Αυτό συμβαίνει επειδή οι δραστηριότητες που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία θα αναπτυχθούν σε στενή συνεργασία με τους δύο ανωτέρω οργανισμούς.

Τα πρότυπα έχουν ως εξής: -εργατική δύναμη: 400 ECU ανά ανθρωποημέρα· - επίδομα διαβίωσης: 200 ECU ανά ημέρα· -έξοδα ταξιδιού κατά μέσο όρο: 1000 ECU ανά ημέρα.

Το συνολικό κόστος έχει εκτιμηθεί σε 3.147.100 ECU (βλέπε προσωρινό προϋπολογισμό στο παράρτημα) για το πρώτο έτος, του κόστους εκκίνησης συμπεριλαμβανομένου.

Προτείνεται να περιοριστεί η συμμετοχή της Επιτροπής σε 10% περίπου, δηλαδή σε 300.000 ECU.

7.2 Ανάλυση δαπανών

Ποσότητες υποχρεώσεων σε εκατομμύρια ECU

(τρέχουσες τιμές)

Ανάλυση	Έτος 1997
Επιχορήγηση για την εκκίνηση και για το 1ο έτος λειτουργίας	300.000
Σύνολο	300.000

8 ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΗΣ

Έλεγχος βάσει δικαιολογητικών από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής και, εάν είναι απαραίτητο, επιτόπιος έλεγχος.

9 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΣ ΛΕΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ

9.1 Ειδικοί και ποσοτικά προσδιορισμένοι στόχοι, πληθυσμός στόχος

- Στόχο αποτελεί η συμβολή στη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας η οποία θα επιτευχθεί εξασφαλίζοντας τη συμμόρφωση των αερομεταφορέων τρίτων χωρών προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Για την επίτευξη του στόχου αυτού απαιτείται η επιθεώρηση των ξένων αεροσκαφών που προσγειώνονται στους κοινοτικούς αερολιμένες, η συλλογή και διάδοση των πληροφοριών σχετικά με τα εν λόγω αεροσκάφη και η λήψη μέτρων για την εφαρμογή ετανορθωτικών μέτρων.

- Η επιδότηση θα χορηγηθεί στον διεθνή οργανισμό (JAA) ο οποίος θα οργανώσει και θα συντονίζει το όλο πρόγραμμα εκ μέρους κάθε ξεχωριστού κράτους.

- Καθώς γενικός στόχος είναι η βελτίωση της ασφάλειας η οποία θα επιτευχθεί εξασφαλίζοντας τη συμμόρφωση των αερομεταφορέων τρίτων χωρών προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, κύριος πληθυσμός στόχος είναι όλο το ευρωπαϊκό επιβατικό κοινό καθώς και οι κάτοικοι των περιοχών που γειτνιάζουν με τα αεροδρόμια.

9.2 Αιτιολόγηση της δράσης

Κάθε ξεχωριστό κράτος μέλος θα είναι υπεύθυνο για τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται στους αερολιμένες του, αλλά ένα συντονισμένο πρόγραμμα το

οποίο θα περιλαμβάνει την αποθήκευση και τη διάδοση των δεδομένων και το οποίο θα παρέχει έκτακτους πρόσθετους επιθεωρητές θα είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος για να εξασφαλιστεί η ομοιογενής εφαρμογή του προγράμματος στην Κοινότητα και για να αποφευχθεί ο κίνδυνος να χρησιμοποιούν οι μεταφορείς τρίτων χωρών ορισμένους αερολιμένες ή ορισμένα κράτη μέλη για να παρακάμψουν τις επιθεωρήσεις.

9.3 Παρακολούθητη και αξιολόγητη της δράσης

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά τη διαχείριση του προγράμματος συμμετέχοντας σε μια ειδικά συσταθείσα Διευθύνουσα Επιτροπή Προγράμματος.

10 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ, ΜΕΡΟΣ Α ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ)

Οι απαραίτητοι διοικητικοί πόροι που θα αναλώνονται θα εξαρτώνται από την ετήσια απόφαση της Επιτροπής σχετικά με την κατανομή των πόρων, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των μελών του προσωπικού και τα πρόσθετα ποσά που θα επιτρέπει η επί του προϋπολογισμού αρχή.

10.1 Επίπτωση στον αριθμό των θέσεων εργασίας

Είδος θέσης		Προσωπικό απαραίτητο για τη διαχείριση της δράσης		Πηγή		Λιάσεια
		Μόνιμες θέσεις	Έκτακτες θέσεις	Ύδη υφιστάμενοι πόροι στη ΓΔ ή την αντίστοιχη υπηρεσία	Πρόσθετοι πόροι	
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι	A	1		1		αόριστη
	B	1		1		αόριστη
	C					
Άλλοι πόροι						
Σύνολο		2		2		

10.2 Συνολική οικονομική επίπτωση πρόσθετων ανθρώπινων πόρων

ECU

	Ποσά	Μέθοδος υπολογισμού
Μόνιμοι υπάλληλοι		
Έκτακτοι υπάλληλοι		
Άλλοι πόροι (να αναφερθεί το κονδύλιο του προϋπολογισμού)		
Σύνολο		

Οι ετήσιες δαπάνες που αφορούν τους ανθρώπινους πόρους οι οποίοι απαιτούνται για την εκτέλεση της παρούσας δράσης θα διατεθούν με ανάκληση των υφιστάμενων πόρων : μόνιμοι υπάλληλοι (τίτλοι Α1, Α2, Α4, Α5) : 200.000 ECU/έτος.

10.3 Αύξηση άλλων διοικητικών δαπανών συνεπεία της δράσης

ECU

Κονδύλιο του προϋπολογισμού	Ποσά	Μέθοδος υπολογισμού
Σύνολο		

Οι ετήσιες δαπάνες που αφορούν τις αποστολές οι οποίες απαιτούνται για την εκτέλεση της παρούσας δράσης θα διατεθούν με ανάκληση των υφιστάμενων πόρων : άρθρο Α-130 / 6300 ECU/έτος

ISSN 0254-1483

COM(97) 55 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07 11 01

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-97-061-GR-C

ISBN 92-78-16169-1

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο