

## ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 25/2002

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 28 Ιανουαρίου 2002

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας

(2002/C 113 E/02)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

τα συμπεράσματα του Συμβουλίου Μεταφορών της 16ης Οκτωβρίου 2001, και ιδίως την παράγραφο 9,

την πρόταση της Επιτροπής (1),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (2),

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών (3),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης (4),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι εγκληματικές ενέργειες που διαπράχθηκαν στη Νέα Υόρκη και την Ουάσιγκτον στις 11 Σεπτεμβρίου 2001 δείχνουν ότι η τρομοκρατία είναι μια από τις μεγαλύτερες απειλές των ιδεωδών της δημοκρατίας και της ελευθερίας και των αξιών της ειρήνης, οι οποίες αποτελούν και τον πυρήνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (2) Πρέπει να εξασφαλίζεται ανά πάσα στιγμή προστασία των πολιτών εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στην πολιτική αεροπορία με την πρόληψη των παράνομων ενεργειών.
- (3) Με την επιφύλαξη των κανόνων των κρατών μελών στον τομέα της εθνικής ασφάλειας και των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν βάσει του τίτλου VI της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ο ανωτέρω στόχος θα πρέπει να επιτευχθεί με τη θέσπιση χρήσιμων διατάξεων στον τομέα της πολιτικής των αερομεταφορών για τον καθορισμό κοινών προτύπων, βασισμένων στις συστάσεις του εγγράφου 30 της ευρωπαϊκής διάσκεψης πολιτικής αεροπορίας (ΕΔΠΑ). Θα πρέπει επίσης

να παραχωρηθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες προκειμένου να εκδώσει τα σχετικά λεπτομερή μέτρα εφαρμογής τους. Για την πρόληψη των παράνομων ενεργειών, ορισμένα από αυτά τα εκτελεστικά μέτρα θα πρέπει να είναι απόρρητα και να μην δημοσιεύονται.

- (4) Ο παρών κανονισμός τηρεί τα θεμελιώδη δικαιώματα και ακολουθεί τις αρχές που έχουν αναγνωρισθεί, ιδίως, από το χάρτη θεμελιωδών δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (5) Δεν υφίσταται αναγκαία η ίδια απειλή για τις διάφορες δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας. Είναι επομένως αναγκαίο η λεπτομερής εφαρμογή των μέτρων να προσαρμόζεται δεόντως στις ιδιαίτερες περιστάσεις κάθε δραστηριότητας και στην ευαισθησία ορισμένων μέτρων.
- (6) Η εφαρμογή κοινών βασικών προτύπων στα μικρά αεροδρόμια πιθανόν είναι δυσανάλογη ή αδύνατη για αντικειμενικούς πρακτικούς λόγους. Στις περιπτώσεις αυτές, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν εναλλακτικά μέτρα που θα παρέχουν κατάλληλο επίπεδο προστασίας. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάζει εάν αυτά τα μέτρα δικαιολογούνται για αντικειμενικούς πρακτικούς λόγους και εάν παρέχουν κατάλληλο επίπεδο προστασίας.
- (7) Η σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (σύμβαση του Σικάγου) προβλέπει ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.
- (8) Για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να θεσπίζει εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και αντίστοιχο πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου και εκπαιδευτικό πρόγραμμα.
- (9) Επειδή είναι πολυποικίλα τα μέρη που υπεισέρχονται στην εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας σε εθνικό επίπεδο, είναι αναγκαίο κάθε κράτος μέλος να υποδείξει μια μόνο κατάλληλη αρχή που θα είναι υπεύθυνη για το συντονισμό και την παρακολούθηση εφαρμογής των προγραμμάτων ασφαλείας των αερομεταφορών.
- (10) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα εφαρμογής αυστηρότερων μέτρων.
- (11) Η παρακολούθηση των μέτρων ασφαλείας απαιτεί να καταρτισθούν σε εθνικό επίπεδο κατάλληλα συστήματα ποιοτικού ελέγχου και να διοργανώνονται επιθεωρήσεις υπό την επίβλεψη της Επιτροπής, έτσι ώστε να επαληθεύεται η αποτελεσματικότητα κάθε εθνικού συστήματος.

(1) ΕΕ C 51 E της 26.2.2002, σ. 221.

(2) ΕΕ C 48 της 21.2.2002, σ. 70.

(3) Γνώμη που διατυπώθηκε στις 23 Νοεμβρίου 2001 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Νοεμβρίου 2001 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 28ης Ιανουαρίου 2002 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

- (12) Τα αναγκαία μέτρα 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 διαδικασιών άσκησης των αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή <sup>(1)</sup>.
- (13) Στις 2 Δεκεμβρίου 1987 στο Λονδίνο, συμφωνήθηκαν μεταξύ του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου διακανονισμοί για μεγαλύτερη συνεργασία ως προς τη χρήση του αεροδρομίου του Γιβραλτάρ, σε κοινή δήλωση των υπουργών εξωτερικών των δύο χωρών, και οι διακανονισμοί αυτοί δεν έχουν ακόμα τεθεί σε εφαρμογή.
- (14) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, και συγκεκριμένα η εκπόνηση και η εφαρμογή των χρήσιμων διατάξεων στον τομέα της πολιτικής των αερομεταφορών, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται λόγω του πανευρωπαϊκού πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο ο παρών κανονισμός περιορίζεται στα κοινά βασικά πρότυπα που απαιτούνται για να επιτευχθούν οι στόχοι της ασφάλειας των αερομεταφορών και δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### Άρθρο 1

##### Στόχοι

1. Κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η καθιέρωση και εφαρμογή χρήσιμων μέτρων για την πρόληψη των παράνομων ενεργειών στην πολιτική αεροπορία.
2. Πρόσθετος στόχος είναι να διαμορφωθεί η βάση ενιαίας ερμηνείας των σχετικών διατάξεων της σύμβασης του Σικάγου, και ιδίως του παραρτήματος 17.
3. Τα μέτρα με τα οποία θα επιτευχθούν οι στόχοι που τίθενται στις παραγράφους 1 και 2 είναι:
  - α) καθορισμός κοινών βασικών προτύπων για τα μέτρα ασφαλείας των αερομεταφορών·
  - β) διαμόρφωση κατάλληλων μηχανισμών παρακολούθησης της συμμόρφωσης.

#### Άρθρο 2

##### Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

1. «αερολιμένας»: κάθε περιοχή κράτους μέλους ανοικτή στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές·

2. «σύμβαση του Σικάγου»: η σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και τα παραρτήματά της, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944·
3. «αεροπορική ασφάλεια»: ο συνδυασμός μέτρων, ανθρώπινου δυναμικού και φυσικών πόρων με σκοπό την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από παράνομες ενέργειες.

#### Άρθρο 3

##### Πεδίο εφαρμογής

1. Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό εφαρμόζονται σε όλους τους αερολιμένες που βρίσκονται στα εδάφη των κρατών μελών στα οποία εφαρμόζεται η συνθήκη.
2. Εξυπακούεται ότι ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη διαμάχη περί κυριαρχίας στο έδαφος όπου βρίσκεται ο αερολιμένας.
3. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι διακανονισμοί της κοινής δήλωσης των υπουργών εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου θα ενημερώσουν σχετικά το Συμβούλιο για αυτή την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή.

#### Άρθρο 4

##### Κοινά πρότυπα

1. Τα κοινά βασικά πρότυπα για τα μέτρα αεροπορικής ασφαλείας καθορίζονται στο παράρτημα.
2. Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή και την τεχνική προσαρμογή των εν λόγω κοινών βασικών προτύπων αποφασίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των διαφορών τύπων δραστηριότητας και της ευαισθησίας των μέτρων όσον αφορά:
  - α) τα κριτήρια επιδόσεων και τη δοκιμή αποδοχής για τον εξοπλισμό·
  - β) τις λεπτομερείς διαδικασίες που εμπεριέχουν ευαίσθητες πληροφορίες·
  - γ) τα λεπτομερή κριτήρια εξαίρεσης από τα μέτρα ασφαλείας.
3. Η αρμόδια αρχή κράτους μέλους μπορεί, με βάση την αξιολόγηση του τοπικού κινδύνου και εφόσον η εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας που προσδιορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού είναι δυσανάλογη ή δεν μπορούν να εφαρμοστούν για αντικειμενικούς πρακτικούς λόγους, να λαμβάνει εθνικά μέτρα ασφαλείας για την επίτευξη κατάλληλου επιπέδου προστασίας, στους αερολιμένες:
  - α) με ετήσιο μέσο όρο δύο εμπορικών πτήσεων ημερησίως, ή
  - β) που πραγματοποιούνται μόνο πτήσεις γενικής αεροπορίας, ή

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 184 της 17.1.1999, σ. 23.

γ) με εμπορική δραστηριότητα που περιορίζεται σε αεροσκάφη κάτω των 10 τόνων μέγιστου βάρους κατά την απογείωση ή με λιγότερες από 20 θέσεις,

λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες των εν λόγω μικρών αερολιμένων.

Το οικείο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή για τη λήψη των μέτρων αυτών.

4. Η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον τα μέτρα που έχει λάβει κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 3, αιτιολογούνται για αντικειμενικούς πρακτικούς λόγους και παρέχουν κατάλληλο επίπεδο προστασίας. Εάν τα μέτρα δεν πληρούν τα εν λόγω κριτήρια, η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 3. Στην περίπτωση αυτή το κράτος μέλος ανακαλεί ή προσαρμόζει τα μέτρα που έχει λάβει.

#### Άρθρο 5

##### Εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας

1. Εντός τριών μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, κάθε κράτος μέλος θεσπίζει εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, προκειμένου να εξασφαλίσει την εφαρμογή των κοινών προτύπων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 και των μέτρων που λαμβάνονται βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 2 έως την ημερομηνία που προδιαγράφεται για τα μέτρα αυτά.

2. Παρά το γεγονός ότι σε ένα κράτος μέλος, ένας ή περισσότεροι οργανισμοί μπορούν να ενέχονται σε θέματα αεροπορικής ασφαλείας, κάθε κράτος μέλος ορίζει μια αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής του εθνικού του προγράμματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

3. Εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, κάθε κράτος μέλος απαιτεί από την αρμόδια αρχή του να μεριμνήσει για την εκπόνηση και εφαρμογή εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του εθνικού του προγράμματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

4. Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι οι αερολιμένες και οι αερομεταφορείς του που παρέχουν υπηρεσίες από το έδαφός του, θεσπίζουν, εφαρμόζουν και διατηρούν προγράμματα ασφαλείας για τους αερολιμένες και τους αερομεταφορείς, ικανά να πληρούν τις απαιτήσεις του εθνικού προγράμματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας του. Τα εν λόγω προγράμματα υποβάλλονται προς έγκριση στην αρμόδια αρχή και παρακολουθούνται από αυτή.

5. Κάθε κράτος μέλος απαιτεί από την αρμόδια αρχή να εξασφαλίζει την εκπόνηση και εφαρμογή εθνικού εκπαιδευτικού προγράμματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

#### Άρθρο 6

##### Αυστηρότερα μέτρα

Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν, τηρουμένου του κοινοτικού δικαίου, μέτρα αυστηρότερα εκείνων που θεσπίζει ο παρών

κανονισμός. Το ταχύτερο δυνατό μετά την εφαρμογή τους, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τη φύση αυτών των μέτρων.

#### Άρθρο 7

##### Παρακολούθηση της συμμόρφωσης

1. Οι προδιαγραφές του προγράμματος ελέγχου της ποιότητας της ασφαλείας της εθνικής πολιτικής αεροπορίας που πρέπει να εφαρμόζεται από τα κράτη μέλη αποφασίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2. Το εν λόγω πρόγραμμα βασίζεται στις βέλτιστες πρακτικές και επιτρέπει ταχεία ανίχνευση και επανόρθωση των αστοχιών. Σε κάθε πρόγραμμα προβλέπεται ότι ελέγχονται τακτικά όλοι οι αερολιμένες του συγκεκριμένου κράτους μέλους υπό την ευθύνη της αρμόδιας αρχής η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2. Οι έλεγχοι αυτοί χρησιμοποιούν κοινή μεθοδολογία και διενεργούνται από ελεγκτές πιστοποιημένους σύμφωνα με κοινά κριτήρια.

2. Έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος των διατάξεων του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 12, η Επιτροπή διενεργεί, σε συνεργασία με την αρμόδια αρχή που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, επιθεωρήσεις, περιλαμβανομένων επιθεωρήσεων κατάλληλου δείγματος των αερολιμένων, για την παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από τα κράτη μέλη. Οι επιθεωρήσεις αυτές λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες από τα προγράμματα ελέγχου της ποιότητας της ασφαλείας της εθνικής πολιτικής αεροπορίας, και ιδίως τις εκθέσεις ελέγχου. Οι διαδικασίες διενέργειας των επιθεωρήσεων αυτών θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2.

3. Οι υπάλληλοι που εξουσιοδοτούνται από την Επιτροπή να διενεργούν επιθεωρήσεις βάσει της παραγράφου 2 ασκούν τα καθήκοντά τους κατόπιν έκδοσης σχετικής άδειας, στην οποία αναγράφεται αναλυτικά το αντικείμενο, ο σκοπός της επιθεώρησης και η ημερομηνία έναρξής της. Σε εύθετο χρόνο πριν την επιθεώρηση, η Επιτροπή ενημερώνει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος για την επιθεώρηση και τα στοιχεία ταυτότητας των εντεταλμένων υπαλλήλων.

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος αποδέχεται να υποβληθεί σε αυτές τις επιθεωρήσεις και εξασφαλίζει ότι οι ενεχόμενοι φορείς ή άτομα αποδέχονται επίσης να υποβληθούν σε αυτές τις επιθεωρήσεις.

4. Οι εκθέσεις επιθεώρησης κοινοποιούνται από την Επιτροπή στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το οποίο, εντός τριών μηνών από την κοινοποίηση, αναφέρει τα μέτρα που έλαβε για την επανόρθωση τυχόν ελλείψεων. Η έκθεση και η απάντηση της αρμόδιας αρχής που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 κοινοποιούνται στην επιτροπή του άρθρου 9 παράγραφος 1.

#### Άρθρο 8

##### Διάδοση των πληροφοριών

1. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής (<sup>1</sup>),

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

α) τα μέτρα σχετικά με:

- i) τα κριτήρια επιδόσεων και τη δοκιμή αποδοχής για τον εξοπλισμό·
- ii) τις λεπτομερείς διαδικασίες που εμπεριέχουν ευαίσθητες πληροφορίες·
- iii) τα λεπτομερή κριτήρια εξαίρεσης από τα μέτρα ασφαλείας, που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2·

β) οι προδιαγραφές που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 και

γ) οι εκθέσεις επιθεώρησης και οι απαντήσεις των κρατών μελών που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 4,

είναι απόρρητα και δεν δημοσιεύονται. Διατίθενται μόνο στις αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 οι οποίες τα ανακοινώνουν μόνο στα ενδιαφερόμενα μέρη με βάση την ανάγκη να τα γνωρίζουν, σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες που εφαρμόζονται για τη διάδοση των ευαίσθητων πληροφοριών.

2. Τα κράτη μέλη στο μέτρο του δυνατού και σύμφωνα με την εφαρμοζόμενη εθνική νομοθεσία θεωρούν εμπιστευτικές τις πληροφορίες που προκύπτουν από τις εκθέσεις επιθεώρησης και τις απαντήσεις των κρατών μελών όταν αφορούν άλλα κράτη μέλη.

3. Τα κράτη μέλη ή η Επιτροπή διεξάγουν διαβουλεύσεις με το συγκεκριμένο κράτος μέλος εκτός εάν είναι σαφές ότι οι εκθέσεις επιθεώρησης και οι απαντήσεις μπορούν ή δεν μπορούν να δημοσιοποιηθούν.

#### Άρθρο 9

##### Η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή απαρτιζόμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών, της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

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

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι ένας μήνας.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο εφαρμόζονται τα άρθρα 6 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

4. Η Επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

#### Άρθρο 10

##### Δημοσίευση πληροφοριών

Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001, η Επιτροπή δημοσιεύει κάθε χρόνο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και με την κατάσταση της ασφάλειας των αερομεταφορών στην Κοινότητα, βασιζόμενη στις εκθέσεις των επιθεώρησης.

#### Άρθρο 11

##### Κυρώσεις

Οι κυρώσεις για την παραβίαση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

#### Άρθρο 12

##### Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, εκτός από τις ακόλουθες διατάξεις του παραρτήματος:

- για τον έλεγχο ασφαλείας των παραδιδόμενων αποσκευών (σημείο 5.2),
- για το φορτίο, το ιδιωτικό ταχυδρομείο και τα επείγοντα δέματα (τμήμα 6) και
- για το ταχυδρομείο (τμήμα 7),

οι οποίες αρχίζουν να ισχύουν στις 31 Δεκεμβρίου 2002.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## 1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1. «Συνοδευόμενη παραδοθείσα αποσκευή (accompanied hold baggage)»: αποσκευή η οποία έχει παραληφθεί για μεταφορά στο χώρο αποσκευών αεροσκάφους, στο οποίο επιβαίνει ο επιβάτης που την παρέδωσε.
2. «Ελεγχόμενος χώρος αερολιμένα (airside)»: η περιοχή κίνησης αερολιμένος, ο παρακείμενος χώρος και κτίρια, ή μέρη τους.
3. «Έλεγχος ασφαλείας αεροσκάφους (aircraft security check)»: επιθεώρηση του εσωτερικού αεροσκάφους στο οποίο μπορεί να είχαν πρόσβαση επιβάτες και επιθεώρηση του χώρου αποσκευών με σκοπό την ανεύρεση απαγορευμένων αντικειμένων.
4. «Έρευνα ασφαλείας αεροσκάφους (aircraft security search)»: λεπτομερής επιθεώρηση του εσωτερικού και του εξωτερικού αεροσκάφους με σκοπό την ανεύρεση απαγορευμένων αντικειμένων.
5. «Έρευνα ιστορικού (background check)»: έλεγχος της ταυτότητας και προηγούμενης εμπειρίας ενός ατόμου, ο οποίος περιλαμβάνει το ποινικό μητρώο, και αποτελεί μέρος της αξιολόγησης του κατά πόσον ένα άτομο κρίνεται κατάλληλο να διαθέτει ασυνόδευτη πρόσβαση σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας.
6. «Χειραποσκευή (cabin baggage)»: αποσκευή η οποία μεταφέρεται στην καμπίνα του αεροσκάφους.
7. «Εμπορική πτήση (commercial flight)»: τακτική ή μη τακτική πτήση ή πτητική δραστηριότητα ανοικτή στο ευρύ κοινό ή ομάδες ιδιωτών κατόπιν μισθώσεως.
8. «Co-Mat»: συντομογραφία που υποδηλώνει υλικά αεροπορικής εταιρείας αποστελλόμενα εντός του δικτύου σταθμών της.
9. «Co-Mail»: συντομογραφία που υποδηλώνει ταχυδρομείο αεροπορικής εταιρείας, αποστελλόμενο εντός του δικτύου σταθμών της.
10. «Συνεχείς δειγματοληπτικοί έλεγχοι (continuous random checks)»: έλεγχοι οι οποίοι διενεργούνται καθ' όλη τη διάρκεια των δραστηριοτήτων, ενώ οι έλεγχοι αυτοί διενεργούνται δειγματοληπτικά.
11. «Γενική αεροπορία (general aviation)»: τακτική ή μη τακτική πτητική δραστηριότητα η οποία δεν προσφέρεται ή δεν είναι διαθέσιμη στο ευρύ κοινό.
12. «EDS (explosive detection system)» (Σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών): σύστημα ή συνδυασμός διαφορετικών τεχνολογιών το οποίο έχει τη δυνατότητα να ανιχνεύει, και κατά συνέπεια να υποδεικνύει μέσω σήματος κινδύνου, εκρηκτικό υλικό το οποίο ευρίσκεται σε αποσκευή, ασχέτως του υλικού από το οποίο είναι κατασκευασμένη η αποσκευή.
13. «EDDS (explosive device detection system)» (Σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών διατάξεων): σύστημα ή συνδυασμός διαφορετικών τεχνολογιών το οποίο έχει τη δυνατότητα να ανιχνεύει, και κατά συνέπεια να υποδεικνύει μέσω σήματος κινδύνου, εκρηκτικές διατάξεις, ανιχνεύοντας ένα ή περισσότερα στοιχεία της εκρηκτικής διάταξης τα οποία ευρίσκονται σε αποσκευή, ασχέτως του υλικού από το οποίο είναι κατασκευασμένη η αποσκευή.
14. «Παραδιδόμενη αποσκευή (hold baggage)»: αποσκευή που προορίζεται να μεταφερθεί στο χώρο αποσκευών αεροσκάφους.
15. «Γνωστός αποστολέας (known consignor)»:
  - α) για φορτίο: άτομο από το οποίο προέρχονται αγαθά που προορίζονται για αερομεταφορά για λογαριασμό του, το οποίο συνεργάζεται με εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο ή αερομεταφορέα βάσει κριτηρίων που απαριθμούνται λεπτομερώς στο παρόν παράρτημα·
  - β) για ταχυδρομείο: το άτομο από το οποίο προέρχεται η αλληλογραφία προς αερομεταφορά για λογαριασμό του και το οποίο συνεργάζεται συστηματικά με εγκεκριμένη ταχυδρομική αρχή ή υπηρεσία.
16. «Αστική περιοχή (landside)»: η περιοχή ενός αερολιμένος που δεν αποτελεί τμήμα του ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα και περιλαμβάνει όλες τις περιοχές για το κοινό.
17. «Ταχυδρομείο (mail)»: αποστολή αλληλογραφίας και άλλων αντικειμένων με τη φροντίδα ταχυδρομικής υπηρεσίας και με σκοπό την παράδοσή τους σε αυτή. Η ταχυδρομική αρχή/υπηρεσία καθορίζεται από τα κράτη μέλη.
18. «Απαγορευμένο αντικείμενο (prohibited article)»: αντικείμενο το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διάπραξη έκνομης ενέργειας και το οποίο δεν έχει δηλωθεί βάσει ισχυόντων νόμων και κανονισμών. Ενδεικτικός κατάλογος απαγορευμένων αντικειμένων περιλαμβάνεται στο προσάρτημα.
19. «PEDS (Primary explosive detection system)» (Βασικό σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών): σύστημα ή συνδυασμός διαφορετικών τεχνολογιών το οποίο έχει τη δυνατότητα να ανιχνεύει και κατά συνέπεια, να υποδεικνύει μέσω σήματος κινδύνου, εκρηκτικό υλικό το οποίο ευρίσκεται σε αποσκευή, ασχέτως του υλικού από το οποίο είναι κατασκευασμένη η αποσκευή.

20. «Εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο (regulated agent)»: το μεταφορικό γραφείο ο φορέας προώθησης φορτίου ή κάθε άλλος φορέας που συνεργάζεται με αερομεταφορέα και ασκεί ελέγχους ασφαλείας που είναι αποδεκτοί ή απαιτούνται από την αρμόδια αρχή σε σχέση με το φορτίο, τις ταχυμεταφορές ή το ταχυδρομείο.
21. «Ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας (security restricted area)»: περιοχές του ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα στις οποίες η πρόσβαση ελέγχεται για να εξασφαλίζεται η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Οι περιοχές αυτές κανονικά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, όλες τις περιοχές αναχωρήσεως επιβατών μεταξύ των σημείων ελέγχου και του αεροσκάφους, την πίστα, τις περιοχές συγκέντρωσης αποσκευών, τα υπόστεγα φορτίου, τα ταχυδρομικά κέντρα και τους χώρους καθαρισμού και ανεφοδιασμού στον ελεγχόμενο χώρο του αερολιμένα.
22. «Διαδικασίες ασφαλείας (security controls)»: διαδικασίες με τις οποίες μπορεί να προληφθεί η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων.
23. «Έλεγχος ασφαλείας (screening)»: η εφαρμογή τεχνικών ή άλλων μέσων με σκοπό την αναγνώριση ή/και ανίχνευση απαγορευμένων αντικειμένων.
24. «Ασυνόδευτη παραδοθείσα αποσκευή (unaccompanied hold baggage)»: αποσκευή η οποία έχει παραληφθεί για μεταφορά στο χώρο αποσκευών αεροσκάφους, στο οποίο δεν επιβαίνει ο επιβάτης που την παρέδωσε.
25. «Τερματικός σταθμός (terminal)»: το κυρίως κτίριο ή ομάδα κτιρίων όπου διενεργείται η διακίνηση επιβατών και φορτίου και η επιβίβαση στα αεροσκάφη.
26. «Εξοπλισμός ΤΠ»: πρόγραμμα λογισμικού που μπορεί να εγκατασταθεί σε ορισμένες ακτινοσκοπικές μηχανές και το οποίο προβάλλει πλαστές εικόνες απειλητικών αντικειμένων (π.χ. μαχαιριών, πιστολιών, αυτοσχέδιων εκρηκτικών μηχανισμών) μέσα στην εμφανιζόμενη ακτινοσκοπική εικόνα πραγματικών εξεταζόμενων αποσκευών και ειδοποιεί αμέσως το χειριστή της μηχανής σχετικά με την ικανότητά του να ανιχνεύει τέτοιες εικόνες.
27. «Εξοπλισμός ανίχνευσης ιχνών (trace detection equipment)»: τεχνολογικό σύστημα ή συνδυασμός διαφορετικών τεχνολογιών το οποίο έχει τη δυνατότητα να ανιχνεύει πολύ μικρές ποσότητες (1/δισεκατομμυριοστό του γραμμαρίου), και έτσι να υποδεικνύει μέσω σήματος κινδύνου, εκρηκτικά υλικά τα οποία ευρίσκονται σε αποσκευές ή άλλα αντικείμενα υπό ανάλυση.

## 2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

### 2.1. Απαιτήσεις σχεδιασμού των αερολιμένων

Στο σχεδιασμό ή στον καθορισμό της διάταξης αερολιμένων, τερματικών σταθμών επιβατών και φορτίου και άλλων κτιρίων που έχουν άμεση πρόσβαση στον ελεγχόμενο χώρο αερολιμένα λαμβάνονται υπόψη οι βασικές απαιτήσεις που συνδέονται με:

- α) τους ελέγχους ασφαλείας για τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, τις ταχυμεταφορές, το ταχυδρομείο και τα αποθέματα και τις προμήθειες τροφοδοσίας των αερομεταφορέων·
- β) την προστασία και την ελεγχόμενη πρόσβαση στον ελεγχόμενο χώρο αερολιμένα, στις ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας και τις άλλες ευαίσθητες περιοχές και εγκαταστάσεις του αερολιμένα·
- γ) την αποτελεσματική χρήση του εξοπλισμού ασφαλείας.

#### 2.1.1. Όρια ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα/αστικής περιοχής

Καθορίζονται όρια μεταξύ της αστικής περιοχής και του ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα.

#### 2.1.2. Ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας

Σε κάθε αερολιμένα καθορίζονται ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας.

### 2.2. Έλεγχος της πρόσβασης

#### 2.2.1. Ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας και άλλες περιοχές του ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα

- i) Η πρόσβαση στις ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας και άλλες περιοχές του ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα ελέγχεται συνεχώς έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα μη εξουσιοδοτημένο άτομο δεν μπορεί να προσέλθει στις περιοχές αυτές και ότι κανένα απαγορευμένο αντικείμενο δεν μπορεί να εισαχθεί στην ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας ή σε αεροσκάφος.
- ii) Όλα τα μέλη του προσωπικού που πρέπει να έχουν πρόσβαση σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας υπόκεινται σε έλεγχο του ιστορικού τους για τα τελευταία πέντε έτη. Οι έλεγχοι επαναλαμβάνονται σε τακτικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη·

- iii) Όλα τα μέλη του προσωπικού που πρέπει να έχουν πρόσβαση σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας πρέπει να λαμβάνουν τακτική κατάρτιση σε θέματα αεροπορικής ασφαλείας (βλέπε σημείο 1.2.3) που περιλαμβάνουν τους κινδύνους για την αεροπορική ασφάλεια και να εκπαιδεύονται να αναφέρουν στις αρμόδιες αρχές του αερολιμένα ή την αστυνομία κάθε περιστατικό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την αεροπορική ασφάλεια.
- iv) Στους αερολιμένες, εκδίδονται δελτία ταυτότητας σε όλο το προσωπικό που εργάζεται στον αερολιμένα ή το επισκέπτεται συχνά (συμπεριλαμβανομένων των υπαλλήλων του αερολιμένα και των αερομεταφορέων και των υπαλλήλων άλλων οργανισμών). Το δελτίο ταυτότητας φέρει το όνομα και τη φωτογραφία του κατόχου. Το δελτίο είναι περιορισμένης διάρκειας ισχύος. Οι αρχές του αερολιμένα καθορίζουν τις απαιτήσεις σχετικά με την έκδοση μόνιμων δελτίων ταυτοτήτων στους συχνούς επισκέπτες.
- v) Το δελτίο ταυτότητας πρέπει να φέρεται πάντοτε σε ευδιάκριτο σημείο κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας.
- vi) Τα οχήματα που πρέπει να χρησιμοποιηθούν στον ελεγχόμενο χώρο του αερολιμένα, παραμένουν εκεί όσο είναι πρακτικά δυνατόν.
- vii) Τα οχήματα που κινούνται μεταξύ ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα και αστικής περιοχής εφοδιάζονται με άδεια εισόδου, ειδική για κάθε όχημα η οποία τοποθετείται σε αυτό σε ευδιάκριτο σημείο. Τα υπόλοιπα οχήματα που ζητούν πρόσβαση στον ελεγχόμενο χώρο αερολιμένα γίνονται δεκτά μόνον εφόσον υποβληθούν σε έλεγχο και εκδοθεί σχετική προσωρινή άδεια εισόδου. Ξεαιρούνται των απαιτήσεων αυτών μόνον τα οχήματα που εκτελούν αποστολές έκτακτης ανάγκης.
- viii) Τα δελτία ταυτότητας και οι άδειες εισόδου των οχημάτων ελέγχονται σε όλα τα σημεία πρόσβασης στον ελεγχόμενο χώρο αερολιμένα και τις ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας.

#### 2.2.2. Περιοχές τερματικών σταθμών

Όλες οι περιοχές τερματικών σταθμών που είναι προσβάσιμες από το κοινό επιτηρούνται. Οι τερματικοί σταθμοί φυλάσσονται από περιπόλους και το προσωπικό ασφαλείας επιτηρεί τους επιβάτες και τα λοιπά πρόσωπα.

#### 2.2.3. Άλλες περιοχές για το κοινό

Προβλέπονται μέσα ελέγχου της πρόσβασης σε περιοχές για το κοινό οι οποίες βρίσκονται κοντά στις περιοχές κίνησης των αεροσκαφών (χώροι πανοραμικής θέας, ξενοδοχεία αερολιμένα και χώροι στάθμευσης των αυτοκινήτων). Άλλες περιοχές για το κοινό οι οποίες απαιτούν επιτήρηση, χωρίς ο κατάλογος να είναι περιοριστικός, είναι οι εγκαταστάσεις που πάντα ευρίσκονται από την αστική πλευρά και περιλαμβάνουν τους ιδιόκτητους και λοιπούς δημόσιους χώρους στάθμευσης, την οδική δημόσια πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς, τις εγκαταστάσεις ενοικιάσεως αυτοκινήτων, τις περιοχές αναμονής των επίγειων μέσων μεταφοράς και ταξί, και κάθε εγκατάσταση ξενοδοχείων αερολιμένα.

Λαμβάνονται επίσης μέτρα για να εξασφαλισθεί ότι αυτοί οι χώροι μπορούν να κλείνουν γρήγορα σε περίπτωση αύξησης της απειλής. Φύλακες ασφαλείας περιπολούν τις περιοχές αυτές όταν είναι ανοικτές στο κοινό.

### 2.3. Έλεγχος ασφαλείας του προσωπικού, των αντικειμένων που μεταφέρουν και των οχημάτων

- a) Όλα τα μέλη του προσωπικού, συμπεριλαμβανομένων των πληρωμάτων, καθώς και τα αντικείμενα που μεταφέρουν υπόκεινται σε έλεγχο ασφαλείας πριν τους επιτραπεί η πρόσβαση σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας. Όταν αυτό δεν είναι δυνατόν, τα άτομα και τα αντικείμενα υπόκεινται σε συνεχείς δειγματοληπτικούς ελέγχους ασφαλείας η συχνότητα των οποίων καθορίζεται από τις εκτιμήσεις των κινδύνων που διενεργούν οι αρμόδιες αρχές σε κάθε κράτος μέλος. Η δειγματοληπτική έρευνα ασφαλείας επεκτείνεται σε όλα τα αντικείμενα που μεταφέρονται επί των αεροσκαφών από κάθε πάροχο υπηρεσιών, περιλαμβανομένων εκείνων που παρέχουν υπηρεσίες καθαρισμού, τροφοδοσίας (catering) και πώλησης αερορολογητών ειδών και από άλλα άτομα που διαθέτουν πρόσβαση στα αεροσκάφη. Η διαδικασία ελέγχου ασφαλείας θα εξασφαλίζει ότι δεν μεταφέρονται απαγορευμένα αντικείμενα ενώ τα πρότυπα για την έρευνα θα είναι τα ίδια με αυτά που ισχύουν για τους επιβάτες και τις χειραποσκευές τους.
- β) Τα οχήματα και τα εφόδια που κινούνται στον ελεγχόμενο χώρο αερολιμένα ή σε άλλες ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας ελέγχονται δειγματοληπτικά.

### 2.4. Υλική ασφάλεια και περιπόλοι

- a) Οι χώροι στάθμευσης των αεροσκαφών και οι λοιποί χώροι στάθμευσης φωτίζονται επαρκώς, ο δε φωτισμός συμπεριλαμβάνει κυρίως τις ευάλωτες περιοχές του αερολιμένα.
- β) Οι περιοχές τεχνικού χαρακτήρα και συντήρησης προστατεύονται με περίφραξη, φύλακες, περιπολίες και έλεγχο της εισόδου με δελτία ταυτότητας και άδειες εισόδου των οχημάτων. Παρεμφερή μέτρα λαμβάνονται για την προστασία της περιμέτρου και άλλων εγκαταστάσεων του αερολιμένα όπως οι σταθμοί ηλεκτροπαραγωγής, οι ηλεκτρικοί υποσταθμοί, οι εγκαταστάσεις ναυτιλίας, οι πύργοι ελέγχου και άλλα κτίρια που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, και οι εγκαταστάσεις καυσίμων και επικοινωνιών. Ειδικές προφυλάξεις λαμβάνονται κατά της απόπειρας δολιοφθοράς στις εγκαταστάσεις καυσίμων και επικοινωνιών.

- γ) Η περίφραξη και οι παρακείμενες σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας περιοχές, άλλες περιοχές του ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα εκτός της περίφραξης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που γειτνιάζουν άμεσα με το άκρο του διαδρόμου προσγείωσης-απογείωσης και των τροχοδρόμων, επιτηρούνται με περιπολίες, κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης ή άλλα μέτρα παρακολούθησης. Εφαρμόζονται αυστηρές διαδικασίες αναχαίτισης των ατόμων που δεν φέρουν ευκρινώς δελτίο ταυτότητας, καθώς και των ατόμων που βρίσκονται σε περιοχές για τις οποίες δεν έχουν έγκριση.
- δ) Η πρόσβαση στους ελεγχόμενους χώρους αερολιμένα ή σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας μέσω εκμισθωμένων γραφείων, υπόστεγων συντήρησης, εμπορευματικών εγκαταστάσεων και άλλων υπηρεσιακών κτιρίων και εγκαταστάσεων θα περιορίζεται στο ελάχιστο.

### 3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

#### 3.1. Έρευνα αεροσκαφών

1. Όλα τα αεροσκάφη ερευνώνται ως εξής:

α) τα αεροσκάφη που δεν βρίσκονται σε υπηρεσία, πριν από την πτήση προέλευσης (originating flight), υπόκεινται σε «έρευνα ασφαλείας αεροσκάφους» αμέσως πριν μεταφερθούν σε ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας για τη διενέργεια πτήσης. Τα αεροσκάφη μπορεί να ερευνηθούν άλλη στιγμή εκτός από αμέσως πριν μεταφερθούν σε ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας, αλλά θα πρέπει να ασφαλιζονται ή να φυλάσσονται από την αρχή της έρευνας μέχρι την αναχώρηση και

β) τα αεροσκάφη που βρίσκονται σε υπηρεσία, στο σταθμό προορισμού πριν την επιστροφή, ή σε ενδιάμεσο σταθμό υπόκεινται σε «έλεγχο ασφαλείας αεροσκάφους» αμέσως μετά την αποβίβαση των επιβατών ή το αργότερο δυνατόν πριν την επιβίβαση των επιβατών και τη φόρτωση των αποσκευών και του φορτίου.

2. Όλες οι έρευνες ασφαλείας αεροσκάφους και οι έλεγχοι ασφαλείας αεροσκάφους εκτελούνται αφού όλοι οι πάροχοι υπηρεσιών (τροφοδότες, καθαριστές, υπάλληλοι καταστημάτων αφορολογίτων και άλλοι), εκτός αυτών που εμπλέκονται στον τομέα της ασφάλειας, εγκαταλείψουν το αεροσκάφος ενώ η στεριότητα διατηρείται μέχρι και κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιβίβασης και προ της αναχώρησης.

#### 3.2. Προστασία των αεροσκαφών

1. Καθορίζεται ποιος θα είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο πρόσβασης στα σταθμευμένα αεροσκάφη, η πρόσβαση δε ελέγχεται ως εξής:

α) για αεροσκάφη που βρίσκονται σε υπηρεσία, η πρόσβαση ελέγχεται από την αρχή του ελέγχου ασφαλείας του αεροσκάφους μέχρι την αναχώρηση, προκειμένου να διατηρείται η ακεραιότητα της έρευνας·

β) για αεροσκάφη που δεν βρίσκονται σε υπηρεσία και τα οποία έχουν ερευνηθεί και μεταφερθεί σε ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας, η πρόσβαση ελέγχεται από την αρχή της έρευνας ασφαλείας του αεροσκάφους μέχρι την αναχώρηση, προκειμένου να διατηρείται η ακεραιότητα της έρευνας.

2. Κάθε αεροσκάφος εν υπηρεσία επιτηρείται σε βαθμό που να επιτρέπεται η ανίχνευση μη εγκεκριμένης πρόσβασης.

3. Η πρόσβαση σε αεροσκάφη που δεν βρίσκονται σε υπηρεσία ελέγχεται ως εξής:

α) οι θύρες του θαλάμου πρέπει να είναι κλειστές·

β) οι γέφυρες επιβίβασης ή/και οι κλίμακες του κάτω μέρους της ατράκτου πρέπει να είναι ασφαλισμένες, απομακρυσμένες ή ανασυρμένες ανάλογα με την περίπτωση ή

γ) στις θύρες του αεροσκάφους τοποθετούνται σφραγίδες.

4. Επιπλέον, όταν δεν ερευνώνται όλα τα μέλη του προσωπικού κατά την πρόσβασή τους σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας, υπάρχει πεζή ή εποχούμενη περίπολος η οποία επισκέπτεται κάθε αεροσκάφος τουλάχιστον κάθε 30 λεπτά, ή κάθε αεροσκάφος επιτηρείται σε βαθμό που να επιτρέπεται η ανίχνευση μη εγκεκριμένης πρόσβασης.

5. Τα αεροσκάφη πρέπει να σταθμεύουν, όποτε είναι δυνατόν, μακριά από την περίφραξη ή άλλα εύκολα προσπελάσιμα εμπόδια σε καλά φωτισμένες περιοχές.

### 4. ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

#### 4.1. Έλεγχος ασφαλείας επιβατών

1. Εκτός από ότι αναφέρεται κατωτέρω στο σημείο 3, όλοι οι αναχωρούντες επιβάτες (δηλαδή και οι μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες, εκτός αν έχουν υποστεί έλεγχο ασφαλείας σύμφωνα με τα πρότυπα του παρόντος παραρτήματος), υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας ώστε να εμποδίζεται η εισαγωγή στο αεροσκάφος και στην ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας απαγορευμένων αντικειμένων. Οι επιβάτες ελέγχονται σύμφωνα με τις ακόλουθες μεθόδους:

α) με έρευνα διά χειρός ή



β) με έλεγχο μέσω πύλης ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων. Όταν χρησιμοποιείται πύλη ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων, διενεργείται παράλληλα και δειγματοληπτική έρευνα των ελεγμένων επιβατών διά χειρός. Οι έρευνες αυτές διά χειρός πρέπει να διενεργούνται σε όλους τους επιβάτες οι οποίοι προκαλούν την εκπομπή προειδοποιητικού σήματος από τον εξοπλισμό ελέγχου, παράλληλα με τους συνεχείς δειγματοληπτικούς ελέγχους των επιβατών που δεν προκαλούν εκπομπή προειδοποιητικού σήματος, και εάν:

- i) το προειδοποιητικό σήμα ενεργοποιείται, το άτομο πρέπει να υποχρεώνεται να περάσει και πάλι από την πύλη ανίχνευσης ή
- ii) να ερευνηθεί διά χειρός, ενδεχομένως με τη βοηθητική χρησιμοποίηση φορητού ανιχνευτή μεταλλικών αντικειμένων.

2. Όταν χρησιμοποιείται πύλη ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων, η ευαισθησία ρυθμίζεται σε επίπεδο που να εξασφαλίζει εύλογα την ανίχνευση μικρών μεταλλικών αντικειμένων.

3. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να καθορίζουν κατηγορίες ατόμων που υπόκεινται σε ειδικές διαδικασίες ελέγχου ή απαλλάσσονται από έλεγχο.

4. Καθορίζονται διατάξεις ασφαλείας για τους δυνητικά ενοχλητικούς επιβάτες.

#### 4.2. Διαχωρισμός επιβατών

Οι ελεγμένοι αναχωρούντες επιβάτες δεν αναμειγνύονται με αφικνούμενους επιβάτες οι οποίοι μπορεί να μην έχουν ελεγχθεί σύμφωνα με τα πρότυπα που καθορίζονται στο παρόν παράρτημα. Όταν οι επιβάτες αυτοί δεν μπορούν να διαχωριστούν υλικά, τότε η ασφάλεια θα επιτυγχάνεται με την εφαρμογή αντισταθμιστικών μέτρων σύμφωνα με τις τοπικές εκτιμήσεις της απειλής.

#### 4.3. Έλεγχος των χειραποσκευών

1. Οι χειραποσκευές όλων των αναχωρούντων επιβατών (δηλαδή των επιβατών της πτήσης προέλευσης καθώς και των μετεπιβιβαζόμενων επιβατών, εκτός αν έχουν υποστεί έλεγχο ασφαλείας σύμφωνα με τα πρότυπα του παρόντος παραρτήματος), υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας πριν επιτραπεί η εισοδος τους σε αεροσκάφος και σε ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας. Κάθε απαγορευμένο αντικείμενο κατάσχετα, ειδάλως απαγορεύεται η πρόσβαση του επιβάτη στην ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας ή το αεροσκάφος. Οι χειραποσκευές ελέγχονται σύμφωνα με τις ακόλουθες μεθόδους:

- a) με πλήρη έρευνα διά χειρός του περιεχομένου κάθε αποσκευής, η οποία πρέπει να επικεντρώνεται σε ύποπτα σημεία, όπως αφύσικο βάρος κ.λπ., ή
- β) με έλεγχο με συμβατικό ακτινοσκοπικό εξοπλισμό, με συνεχή δειγματοληπτικό έλεγχο διά χειρός των ελεγμένων αποσκευών μέχρι το 10 % τουλάχιστον των αποσκευών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων για τις οποίες έχει αμφιβολίες ο χειριστής, ή
- γ) με έλεγχο με ακτινοσκοπικό εξοπλισμό υψηλής διακριτικής ικανότητας εφοδιασμένο με ενεργοποιημένο εξοπλισμό TIP. Μόνο οι αποσκευές για τις οποίες έχει αμφιβολίες ο χειριστής πρέπει να ελέγχονται διά χειρός, αλλά η έρευνα διά χειρός μπορεί να συνοδεύεται από τη χρήση εξοπλισμού ανίχνευσης ιχνών.

2. Οι χειραποσκευές των ατόμων που υπάγονται στις κατηγορίες της παραγράφου 3 του σημείου 4.1 μπορούν να ελέγχονται με ειδικές διαδικασίες ελέγχου ή να απαλλάσσονται του ελέγχου.

#### 4.4. Έλεγχος διπλωμάτων

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της σύμβασης της Βιέννης για τις διπλωματικές σχέσεις, οι διπλωμάτες και άλλα διακεκριμένα πρόσωπα και οι προσωπικές τους αποσκευές, εξαιρουμένων των «διπλωματικών σάκων», υπόκεινται σε έρευνα για λόγους ασφαλείας. Το προσωπικό του αερομεταφορέα που είναι αρμόδιο για την παραλαβή των διπλωματικών σάκων εξασφαλίζει ότι οι σάκοι αποστέλλονται όντως από δεόντως εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους των συγκεκριμένων αποστολών. Οι διπλωματικοί ταχυδρόμοι και οι προσωπικές τους αποσκευές δεν εξαιρούνται του ελέγχου ασφαλείας.

## 5. ΠΑΡΑΔΙΔΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

### 5.1. Αντιστοίχιση παραδιδόμενων αποσκευών

1. Οι παραδιδόμενες αποσκευές δεν φορτώνονται στο αεροσκάφος αν δεν έχουν ληφθεί τα ακόλουθα μέτρα:
  - α) οι παραδιδόμενες αποσκευές φέρουν εξωτερικά κατάλληλο σήμα που επιτρέπει την αντιστοίχισή τους με τους επιβάτες, και
  - β) ο επιβάτης στον οποίο ανήκει η αποσκευή έχει περάσει από τη διαδικασία αναχώρησης (check in) για τη συγκεκριμένη πτήση, και
  - γ) πριν από τη φόρτωση, οι παραδιδόμενες αποσκευές κρατούνται σε περιοχή του αερολιμένα, στην οποία επιτρέπεται η πρόσβαση μόνον σε εξουσιοδοτημένα άτομα και
  - δ) όλες οι αποσκευές που αναλαμβάνουν οι αερομεταφορείς να μεταφέρουν στο χώρο φόρτωσης αεροσκάφους αναγνωρίζονται είτε ως συνοδευόμενες είτε ως ασυνόδευτες. Η διαδικασία αναγνώρισης εκτελείται είτε διά χειρός είτε με αυτόματα μέσα.
2. Καθορίζονται μέτρα που να εξασφαλίζουν ότι αν ένας επιβάτης που έχει περάσει τη διαδικασία αναχώρησης για μια πτήση και του οποίου οι αποσκευές βρίσκονται στην κατοχή του αερομεταφορέα, δεν έχει επιβιβαστεί στο αεροσκάφος, οι αποσκευές αυτές απομακρύνονται από το αεροσκάφος και δεν μεταφέρονται με αυτή την πτήση.
3. Συμπληρώνεται φορτωτικό έγγραφο των παραδιδόμενων αποσκευών ή εναλλακτικό αποδεικτικό μέσο που να επιβεβαιώνει την ταυτότητα και τον έλεγχο ασφαλείας των ασυνόδευτων παραδιδόμενων αποσκευών.

### 5.2. Έλεγχος ασφαλείας των παραδιδόμενων αποσκευών

1. Συνοδευόμενες παραδιδόμενες αποσκευές. Όλες οι συνοδευόμενες παραδιδόμενες αποσκευές (τόσο της πτήσης προέλευσης (originating flight) όσο και οι μεταφορτωνόμενες αποσκευές, εκτός αν έχουν υποστεί έλεγχο ασφαλείας σύμφωνα με τα πρότυπα του παρόντος παραρτήματος), υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας σύμφωνα με τις ακόλουθες μεθόδους πριν φορτωθούν σε αεροσκάφος:
  - α) με έρευνα διά χειρός, ή
  - β) με συμβατικό ακτινοσκοπικό εξοπλισμό όπου τουλάχιστον το 10 % των ελεγμένων αποσκευών να ελέγχεται επιπροσθέτως:
    - i) είτε διά χειρός·
    - ii) είτε με σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών (EDS) ή σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών διατάξεων (EDDS) ή βασικό σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών (PEDS)·
    - iii) είτε με συμβατικό ακτινοσκοπικό εξοπλισμό, με κάθε αποσκευή να ακτινοσκοπείται από δύο διαφορετικές γωνίες από τον ίδιο χειριστή στο ίδιο σημείο ελέγχου, ή
  - γ) με συμβατικό ακτινοσκοπικό εξοπλισμό με εγκατεστημένο και ενεργοποιημένο σύστημα TIP, ή
  - δ) με σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών (EDS) ή σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών διατάξεων (EDDS), ή
  - ε) με βασικό σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών (PEDS) ή
  - στ) με εξοπλισμό ανίχνευσης ιχνών σε ανοικτές αποσκευές.
2. Ασυνόδευτες παραδιδόμενες αποσκευές. Όλες οι ασυνόδευτες αποσκευές, και οι πρωτο-αποστελλόμενες και οι μεταφορτωνόμενες, υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας σύμφωνα με τις ακόλουθες μεθόδους πριν φορτωθούν σε αεροσκάφος:
  - α) με σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών (EDS), ή
  - β) με βασικό σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών (PDES) πολλών επιπέδων, όπου στο επίπεδο 2 οι εικόνες όλων των αποσκευών παρατηρούνται από τους χειριστές, ή
  - γ) με συμβατικό ακτινοσκοπικό εξοπλισμό, όπου κάθε αποσκευή ακτινοσκοπείται από δύο διαφορετικές γωνίες από τον ίδιο χειριστή στο ίδιο σημείο ελέγχου ή
  - δ) με έρευνα διά χειρός, συμπληρούμενη με την εφαρμογή εξοπλισμού ανίχνευσης ιχνών σε ανοικτές αποσκευές.

Αυτά εκτός αν οι ασυνόδευτες αποσκευές, αφού πρώτα υποβλήθηκαν σε έλεγχο ασφαλείας σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παρόντος παραρτήματος, χορήγησαν για λόγους έξω από τον έλεγχο των επιβατών, παρέμειναν όμως υπό τη φροντίδα του αερομεταφορέα.

### 5.3. Προστασία των παραδιδόμενων αποσκευών

Οι παραδιδόμενες αποσκευές που θα μεταφερθούν με αεροσκάφος, προστατεύονται από οιαδήποτε ανεπιτήρητη παρεμβολή από το σημείο παράδοσής τους στον αερομεταφορέα μέχρι την αναχώρησή του αεροσκάφους με το οποίο θα μεταφερθούν. Λαμβάνονται τα ακόλουθα μέτρα για την προστασία των παραδιδόμενων αποσκευών:

- α) οι παραδιδόμενες αποσκευές, πριν φορτωθούν στο αεροσκάφος, διατηρούνται στο χώρο συγκέντρωσης αποσκευών ή άλλο αποθηκευτικό χώρο του αερολιμένα στον οποίον επιτρέπεται η πρόσβαση μόνον σε εξουσιοδοτημένο προσωπικό·
- β) κάθε πρόσωπο που εισέρχεται χωρίς άδεια σε αυτόν το χώρο συγκέντρωσης αποσκευών ή χώρο αποθήκευσης αποσκευών αναχαιτίζεται και συνοδεύεται εκτός αυτού του χώρου·
- γ) οι παραδιδόμενες αποσκευές και οι μεταφορτώνόμενες αποσκευές δεν πρέπει να εγκαταλείπονται αφύλακτες στην πίστα ή στο χώρο των αεροσκαφών πριν φορτωθούν στο αεροσκάφος·
- δ) οι αποσκευές που μεταφέρονται από πτήσεις ανταπόκρισης δεν πρέπει να εγκαταλείπονται αφύλακτες στο χώρο της πύλης επιβίβασης ή των αεροσκαφών πριν φορτωθούν στο αεροσκάφος·
- ε) η πρόσβαση στα γραφεία απωλεσθέντων αντικειμένων του τερματικού σταθμού πρέπει να είναι περιορισμένη ώστε να αποφεύγεται η παράνομη πρόσβαση στις αποσκευές και τα υλικά.

## 6. ΦΟΡΤΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΔΕΜΑΤΑ

### 6.1. Εφαρμογή

Κάθε φορτίο, ιδιωτικό ταχυδρομείο και επείγοντα δέματα που θα μεταφερθούν με επιβατικά ή φορτηγά αεροσκάφη υπόκεινται στους κατωτέρω ελέγχους ασφαλείας πριν φορτωθούν σε αεροσκάφος.

### 6.2. Προϋποθέσεις εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων

Τα εγκεκριμένα μεταφορικά γραφεία:

- α) ορίζονται, εγκρίνονται ή απαριθμούνται από την αρμόδια αρχή·
- β) υπόκεινται σε συγκεκριμένες υποχρεώσεις.

### 6.3. Έλεγχοι ασφαλείας

1. Φορτίο, ιδιωτικό ταχυδρομείο και επείγοντα δέματα μεταφέρονται αεροπορικά μόνον αν έχουν εφαρμοστεί οι ακόλουθοι έλεγχοι ασφαλείας:

- α) η παραλαβή, διεκπεραίωση και διακίνηση του φορτίου εκτελείται από προσωπικό που έχει προσληφθεί και εκπαιδευθεί σωστά·
- β) το φορτίο υποβάλλεται:
  - i) σε διά χειρός έρευνα ή υλικό έλεγχο, ή
  - ii) σε έλεγχο ασφαλείας με ακτινοσκόπηση, ή
  - iii) σε θάλαμο προσομοίωσης ή
  - iv) σε άλλα μέσα, τόσο τεχνικά όσο και βιοασθητήρια (π.χ. οσμοανιχνευτές, ανιχνευτές ιχνών, σκύλους ανίχνευσης εκρηκτικών κ.λπ),

ώστε να εξασφαλίζεται σε λογικά πλαίσια ότι το φορτίο δεν περιέχει κανένα απαγορευμένο αντικείμενο, από αυτά που απαριθμούνται στα σημεία iv) και v) του προσαρτήματος, εκτός αν αυτό έχει δηλωθεί και υποβληθεί στα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας.

Όταν δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί κανένα από τα ανωτέρω μέσα και μεθόδους ελέγχου της ασφάλειας λόγω της φύσης των αγαθών, η αρμόδια αρχή μπορεί να καθορίζει περίοδο αποθήκευσης.

2. Μετά την ενεργοποίηση των ελέγχων ασφαλείας, περιλαμβανομένου του φορτίου από γνωστούς αποστολείς, είτε εντός είτε εκτός του χώρου του αερολιμένα, διατηρείται η στεριότητα των αποστολών μέχρι να φορτωθούν στο αεροσκάφος και μέχρι την αναχώρησή.

3. Οι έλεγχοι ασφαλείας που περιγράφονται στην παράγραφο 1 δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται για:

- α) φορτίο που παραλαμβάνεται από γνωστό αποστολέα·
- β) μεταφορτώνόμενο φορτίο·
- γ) φορτίου του οποίου η καταγωγή και οι συνθήκες χειρισμού εγγυώνται ότι δεν αντιπροσωπεύει απειλή για την ασφάλεια·
- δ) φορτίο το οποίο υπόκειται σε κανονιστικές απαιτήσεις από τις οποίες προβλέπεται επαρκές επίπεδο προστασίας από πλευράς ασφαλείας.

#### 6.4. Κριτήρια γνωστού αποστολέα

Το εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο ή αερομεταφορέας αναγνωρίζουν έναν αποστολέα ως γνωστό αποστολέα βάσει των κατωτέρω:

- α) εξακριβώνουν και καταχωρούν την ταυτότητα και διεύθυνση του αποστολέα και των υπαλλήλων των εντεταλμένων να εκτελούν παραδόσεις εξ ονόματός του και
- β) απαιτούν από τον αποστολέα να δηλώσει ότι:
  - i) προετοιμάζει τις αποστολές σε ασφαλείς χώρους, και
  - ii) απασχολεί αξιόπιστο προσωπικό κατά την προετοιμασία των αποστολών και
  - iii) προστατεύει τις αποστολές από ανεπίτρεπτες παρεμβολές κατά την προετοιμασία, αποθήκευση και μεταφορά, και
- γ) απαιτούν από τον αποστολέα:
  - i) να πιστοποιεί γραπτώς ότι οι αποστολές δεν περιλαμβάνουν απαγορευμένα αντικείμενα απαριθμούμενα στα σημεία iv) και v) του προσαρτήματος και
  - ii) να αποδέχεται ότι η συσκευασία και τα περιεχόμενα της αποστολής είναι δυνατόν να υφίστανται ελέγχους ασφαλείας.

#### 6.5. Μεταφορές με φορτηγά αεροσκάφη

Όταν οι αποστολές μπορούν να αναγνωριστούν με βεβαιότητα προκειμένου για μεταφορά από φορτηγά αεροσκάφη, τα κριτήρια που εκτίθενται στο σημείο 6.4 ανωτέρω δεν εφαρμόζονται, υπό την προϋπόθεση ότι ο γνωστός αποστολέας:

- α) έχει επιβεβαιωμένη καλή τη πίστει επαγγελματική διεύθυνση, και
- β) έχει προβεί σε προηγούμενες αποστολές με το εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο ή αεροπορικό μεταφορέα, και
- γ) έχει τακτική επαγγελματική σχέση με το εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο ή αεροπορικό μεταφορέα και
- δ) εξασφαλίζει ότι όλες οι αποστολές προστατεύονται από ανεπίτρεπτη πρόσβαση έως ότου τεθούν υπό τη φύλαξη του αεροπορικού μεταφορέα.

#### 6.6. Μεταφορτώνόμενο φορτίο

Το μεταφορτώνόμενο φορτίο που φθάνει αεροπορικά δεν χρειάζεται να υφίσταται τους ελέγχους του σημείου 6.3 παράγραφος 1, υπό τον όρο ότι προστατεύεται από ανεπίτρεπτη παρεμβολή στο σημείο διαμετακόμισης. Το υπόλοιπο φορτίο που μεταφορτώνεται, όπως π.χ. από οδικά ή σιδηροδρομικά μεταφορικά μέσα, το οποίο δεν έχει υποβληθεί σε ελέγχους ασφαλείας στο σημείο αναχώρησης ή καθ' οδόν, ελέγχεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο β) του σημείου 6.3 και προστατεύεται από ανεπίτρεπτη παρεμβολή.

## 7. ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ

### 7.1. Εφαρμογή

Το ταχυδρομείο που μεταφέρεται με επιβατικά, φορτηγά και ταχυδρομικά αεροσκάφη υποβάλλεται σε ελέγχους ασφαλείας πριν φορτωθεί στο αεροσκάφος.

## 7.2. Απαιτήσεις για την εγκεκριμένη ταχυδρομική αρχή/υπηρεσία

Οι εγκεκριμένες ταχυδρομικές αρχές ή υπηρεσίες που παραδίδουν ταχυδρομείο σε αερομεταφορέα προς μεταφορά, πρέπει να πληρούν τα ακόλουθα στοιχειώδη κριτήρια:

- α) να έχουν οριστεί, εγκριθεί ή καταχωρηθεί από την αρμόδια αρχή·
- β) να πληρούν τις υποχρεώσεις τους προς τους αερομεταφορείς περί εφαρμογής των απαιτούμενων ελέγχων ασφαλείας·
- γ) απασχολούν προσωπικό που έχει προσληφθεί και εκπαιδευθεί σωστά και
- δ) προστατεύουν το ταχυδρομείο από μη επιτρεπόμενες παρεμβάσεις ενώ είναι υπό τη φύλαξή τους.

## 7.3. Έλεγχοι ασφαλείας

1. Επείγον ταχυδρομείο. Το επείγον ταχυδρομείο (ήτοι το παραδοτέο εντός 48 ωρών το πολύ) μπορεί να μεταφέρεται αεροπορικά μόνον εφόσον εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες ασφαλείας:

- α) η παραλαβή, διεκπεραίωση και διακίνηση του ταχυδρομείου εκτελείται από προσωπικό που έχει προσληφθεί και εκπαιδευθεί με τις κατάλληλες διαδικασίες·
- β) το ταχυδρομείο υποβάλλεται:
  - i) σε διά χειρός έρευνα ή υλικό έλεγχο·
  - ii) σε ακτινοσκοπικό έλεγχο·
  - iii) σε θάλαμο προσομοίωσης ή
  - iv) σε άλλα διαδικαστικά, τεχνικά ή βιοασθητήρια μέσα (π.χ. οσμοανιχνευτές, ανιχνευτές ιχνών, σκύλους ανίχνευσης εκρηκτικών κ.λπ.),

ώστε να εξασφαλίζεται εύλογα ότι το ταχυδρομείο δεν περιλαμβάνει απαγορευμένα αντικείμενα, και

- γ) τα στοιχεία της πτήσης και της διαδρομής του αεροσκάφους με το οποίο θα μεταφερθεί το ταχυδρομείο παραμένουν εμπιστευτικά.

2. Άλλο ταχυδρομείο. Το ταχυδρομείο που δεν είναι επείγον μπορεί να μεταφέρεται αεροπορικά υπό την προϋπόθεση ότι εφαρμόζονται τα μέτρα που απαριθμούνται στα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 1. Οι έλεγχοι ασφαλείας που περιγράφονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) εκτελούνται μόνον δειγματοληπτικά.

3. Οι έλεγχοι ασφαλείας που περιγράφονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) δεν εφαρμόζονται όσον αφορά:

- α) ταχυδρομείο που παραλαμβάνεται από γνωστό αποστολέα·
- β) επιστολές κάτω από συγκεκριμένο βάρος ή πάχος·
- γ) καλή τη πίστι αποστολές σωστικών μέσων·
- δ) αντικείμενα μεγάλης αξίας που έχουν ελεγχθεί τουλάχιστον σε επίπεδο ισοδύναμο με εκείνο που περιγράφεται στην παράγραφο 1 στοιχείο β)·
- ε) ταχυδρομείο προς μεταφορά με αποκλειστικά ταχυδρομικές πτήσεις μεταξύ κοινοτικών αεροδρομίων και
- στ) μεταφορτωνόμενο ταχυδρομείο.

## 7.4. Κριτήρια του γνωστού αποστολέα

Η εγκεκριμένη ταχυδρομική αρχή/υπηρεσία αναγνωρίζει έναν αποστολέα ως γνωστό αποστολέα αποκλειστικά βάσει των κατωτέρω:

- α) εξακριβώνει και καταχωρεί την ταυτότητα και διεύθυνση του αποστολέα και των υπαλλήλων των εντεταλμένων να εκτελούν παραδόσεις εξ ονόματός του·
- β) απαιτεί από τον αποστολέα να δηλώσει ότι προστατεύει τις αποστολές από ανεπιτρεπτες παρεμβολές κατά την προετοιμασία, αποθήκευση και μεταφορά και

γ) απαιτεί από τον μεταφορέα:

- i) να πιστοποιεί γραπτώς ότι οι ταχυδρομικές αποστολές δεν περιλαμβάνουν απαγορευμένα αντικείμενα απαριθμούμενα στα σημεία iv) και v) του προσαρτήματος·
- ii) να αποδέχεται ότι η συσκευασία και τα περιεχόμενα της ταχυδρομικής αποστολής είναι δυνατόν να υφίστανται τους ελέγχους ασφαλείας που περιγράφονται στο σημείο 7.3.

#### 7.5. Μεταφορτώνόμενο ταχυδρομείο

Το μεταφορτώνόμενο ταχυδρομείο που φθάνει αεροπορικώς δεν χρειάζεται να υφίσταται τους ελέγχους ασφαλείας του σημείου 7.3, εάν προστατεύεται από ανεπίτρεπτη παρεμβολή στο σημείο διαμετακόμισης. Το υπόλοιπο μεταφορτώνόμενο ταχυδρομείο, όπως π.χ. από οδικά ή σιδηροδρομικά μεταφορικά μέσα, το οποίο δεν έχει υποβληθεί σε ελέγχους ασφαλείας στο σημείο αναχώρησης ή καθ' οδόν, υποβάλλεται σε έλεγχο σύμφωνα με την παράγραφο 1 του σημείου 7.3 και προστατεύεται από ανεπίτρεπτη παρεμβολή.

### 8. ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ ΚΑΙ ΥΛΙΚΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

#### 8.1. Εφαρμογή

Το ταχυδρομείο και τα υλικά των αερομεταφορέων που μεταφέρονται επί των αεροσκαφών τους υποβάλλονται σε ελέγχους ασφαλείας πριν τοποθετηθούν στο αεροσκάφος.

#### 8.2. Ορισμοί

Ως ταχυδρομείο και υλικά νοούνται η εσωτερική αλληλογραφία και τα εσωτερικώς αποστέλλόμενα υλικά, όπως π.χ. έγγραφα, εφόδια, ανταλλακτικά συντήρησης, εφόδια τροφοδοσίας και καθαρισμού και άλλα αντικείμενα, τα οποία προορίζονται για παράδοση στην ίδια ή σε συμβεβλημένη οργάνωση προκειμένου να χρησιμοποιηθούν κατά τις εργασίες του αερομεταφορέα.

#### 8.3. Έλεγχοι ασφαλείας

Οι τυχόν αποστολές, μέσω του αερομεταφορέα, ταχυδρομείου της επιχείρησης («co-mail») και υλικών της επιχείρησης («co-mat») υπόκεινται στα ακόλουθα μέτρα:

- α) έλεγχο και έλεγχο ασφαλείας προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι δεν έχουν παρεισαχθεί απαγορευμένα αντικείμενα στις αποστολές της επιχείρησης και
- β) δεν αφήνονται αψύλακτα πριν φορτωθούν στο αεροσκάφος,

### 9. ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ, ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

#### 9.1. Εφαρμογή

Η τροφοδοσία, τα αποθέματα και τα εφόδια για το αεροσκάφος, του αερομεταφορέα, υφίστανται ελέγχους ασφαλείας προκειμένου να αποτρέπεται η φόρτωση απαγορευμένων αντικειμένων στο αεροσκάφος.

#### 9.2. Έλεγχοι ασφαλείας

1. Οι προμηθευτές τροφοδοσίας του αερομεταφορέα, υλικών καθαρισμού, αποθεμάτων και εφοδίων εφαρμόζουν ελέγχους ασφαλείας για να αποτρέψουν την εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στα εφόδια τροφοδοσίας που πρόκειται να φορτωθούν στο αεροσκάφος. Λαμβάνονται τα ακόλουθα μέτρα ασφαλείας:
  - α) διορισμός υπαλλήλου ασφαλείας, υπεύθυνου για την εφαρμογή και την εποπτεία της ασφαλείας στην εταιρεία·
  - β) υψηλά πρότυπα αξιοπιστίας κατά την πρόσληψη προσωπικού·
  - γ) όλο το προσωπικό που έχει πρόσβαση σε περιοχές περιορισμένης πρόσβασης συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις για τους ελέγχους του ιστορικού και τις οδηγίες που εκδίδει η αερολιμενική αρχή·
  - δ) η εταιρεία αποτρέπει κάθε ανεπίτρεπτη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις της και τα εφόδια·

- ε) εάν η εταιρεία βρίσκεται εκτός αερολιμένα, τα εφόδια μεταφέρονται με κλειδωμένα ή σφραγισμένα οχήματα και
  - στ) η διεκπεραίωση και η διακίνηση των αποθεμάτων και εφοδίων εκτελείται από προσωπικό που έχει προσληφθεί και εκπαιδευθεί ορθά.
2. Μετά την παραλαβή, τα αποθέματα και τα εφόδια ελέγχονται δειγματοληπτικά.
3. Τα αποθέματα και εφόδια εταιρείας η οποία δεν έχει υποστεί τα μέτρα ελέγχου ασφαλείας της παραγράφου 1 δεν φορτώνονται στο αεροσκάφος.

## 10. ΥΛΙΚΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ, ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

### 10.1. Εφαρμογή και στόχος

Οι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις καθαρισμού λαμβάνουν μέτρα για να διασφαλίσουν ότι τα υλικά καθαρισμού, τα αποθέματα και η τροφοδοσία του αερομεταφορέα που φορτώνονται στο αεροσκάφος δεν περιέχουν απαγορευμένα αντικείμενα που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους.

### 10.2. Έλεγχοι ασφαλείας

1. Οι προμηθευτές υπηρεσιών καθαρισμού του αερομεταφορέα, αποθεμάτων και εφοδίων εφαρμόζουν ελέγχους ασφαλείας για να αποτρέψουν την εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στα εφόδια καθαρισμού που πρόκειται να επιβιβαστούν στο αεροσκάφος.

Λαμβάνονται τα ακόλουθα μέτρα ασφαλείας:

- α) διορισμός υπαλλήλου ασφαλείας, υπεύθυνου για την εφαρμογή και την εποπτεία της ασφάλειας στην εταιρεία·
  - β) υψηλά πρότυπα αξιοπιστίας κατά την πρόσληψη προσωπικού·
  - γ) όλο το προσωπικό που έχει πρόσβαση σε περιοχές περιορισμένης πρόσβασης συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις για τους ελέγχους του ιστορικού και τις οδηγίες που εκδίδει η αερολιμενική αρχή·
  - δ) η εταιρεία αποτρέπει κάθε ανεπίτρεπτη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις της·
  - ε) εάν η εταιρεία βρίσκεται εκτός αερολιμένα, τα εφόδια καθαρισμού μεταφέρονται στο αεροσκάφος με κλειδωμένα ή σφραγισμένα οχήματα·
  - στ) η διεκπεραίωση και η διακίνηση των εφοδίων καθαρισμού εκτελείται από προσωπικό που έχει προσληφθεί και εκπαιδευθεί ορθά και
  - ζ) ο έλεγχος ασφαλείας των εφοδίων καθαρισμού διενεργείται προ του «co-mailing» των εφοδίων σε άλλο προορισμό.
2. Μετά την παραλαβή, τα εφόδια καθαρισμού ελέγχονται δειγματοληπτικά.
3. Τα εφόδια εταιρείας η οποία δεν συμμορφούται με τα μέτρα ελέγχου ασφαλείας της παραγράφου 1 δεν φορτώνονται στο αεροσκάφος.

## 11. ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

### 11.1. Έλεγχοι ασφαλείας

1. Στους αερολιμένες τα αεροσκάφη της γενικής αεροπορίας δεν πρέπει να σταθμεύουν σε μικρή απόσταση από αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για εμπορικές πτήσεις, για να αποφεύγεται η παραβίαση των μέτρων ασφαλείας που εφαρμόζονται στα ανωτέρω αεροσκάφη και στις αποσκευές, το φορτίο και το ταχυδρομείο που φορτώνονται.
2. Πρέπει να εφαρμόζονται μέτρα για το διαχωρισμό των επιβατών των εμπορικών πτήσεων που έχουν υποστεί έλεγχο ασφαλείας από τους επιβαίνοντες σε αεροσκάφη της γενικής αεροπορίας, σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:
- α) στους κύριους αερολιμένες υπάρχει ειδική διαμόρφωση του χώρου ή/και εφαρμόζονται μέτρα ασφαλείας για να εμποδίζεται η ανάμειξη αναχωρούντων και αφικνουμένων επιβαινόντων αεροσκαφών γενικής αεροπορίας με επιβάτες που έχουν ήδη υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας·

- β) εφόσον είναι δυνατόν, οι αναχωρούντες και οι αφικνούμενοι επιβαίνοντες σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας πρέπει να διέρχονται από χωριστό τερματικό σταθμό γενικής αεροπορίας και, επίσης, όταν επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται στο χώρο στάθμευσης αεροσκαφών, είτε να διαχωρίζονται από άλλους επιβάτες που έχουν ήδη υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας, είτε να μεταφέρονται με ειδικό λεωφορείο ή πούλμαν, είτε να είναι υπό συνεχή επιτήρηση·
- γ) εάν δεν υπάρχει χωριστός τερματικός σταθμός, οι επιβαίνοντες σε αεροσκάφη γενικής αεροπορίας πρέπει είτε:
- i) να διέρχονται από χωριστό τμήμα του κτιρίου του τερματικού σταθμού και να συνοδεύονται ή να μεταφέρονται με λεωφορείο ή πούλμαν από και προς το αεροσκάφος·
  - ii) να υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας πριν την είσοδό τους στην περιοχή περιορισμένης πρόσβασης, αν είναι αναπόφευκτη η διέλευση από περιοχές περιορισμένης πρόσβασης του κτιρίου του τερματικού σταθμού ή
  - iii) να υπόκεινται σε άλλους ελέγχους ασφαλείας με τους οποίους επιτυγχάνεται το ίδιο αποτέλεσμα ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες.

## 12. ΠΡΟΣΛΗΨΗ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

### 12.1. Εθνικό πρόγραμμα εκπαίδευσης αεροπορικής ασφάλειας

Εκάστη αρμόδια αρχή εκπονεί και εφαρμόζει ένα εθνικό πρόγραμμα εκπαίδευσης αεροπορικής ασφάλειας προκειμένου τα πληρώματα και το προσωπικό εδάφους να εφαρμόζουν τις απαιτήσεις περί αεροπορικής ασφάλειας και να αντιδρούν σε παράνομες ενέργειες κατά της αεροπορίας.

### 12.2. Προσωπικό ασφαλείας

1. Το εθνικό πρόγραμμα εκπαίδευσης αεροπορικής ασφάλειας θα πρέπει να περιλαμβάνει την επιλογή, την απόκτηση προσόντων, την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και τη δημιουργία επαγγελματικής συνείδησης του προσωπικού ασφαλείας. Τα άτομα τα οποία ασκούν είτε εξ ολοκλήρου είτε εν μέρει καθήκοντα ασφαλείας στα πλαίσια της επαγγελματικής τους απασχόλησης, οφείλουν να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις, όπως ορίζονται από την αρμόδια αρχή:

α) τα στελέχη που εκπονούν και παρέχουν εκπαίδευση ασφαλείας για το προσωπικό ασφαλείας και το προσωπικό εδάφους των αερομεταφορέων και των αερολιμένων πρέπει να διαθέτουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, γνώσεις και πείρα, τα οποία περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- i) εκτενή πείρα σε εργασίες αεροπορικής ασφαλείας·
- ii) πιστοποίηση εγκεκριμένη από την αρμόδια εθνική αρχή, ή άλλη ισοδύναμη έγκριση από την αρμόδια εθνική αρχή και
- iii) γνώσεις στους ακόλουθους τομείς:
  1. συστήματα ασφαλείας και έλεγχο πρόσβασης,
  2. ασφάλεια στο έδαφος και εν πτήση,
  3. έλεγχος πριν από την επιβίβαση,
  4. ασφάλεια αποσκευών και φορτίου,
  5. ασφάλεια του αεροσκάφους και έρευνες,
  6. όπλα και απαγορευμένα αντικείμενα,
  7. επισκόπηση τρομοκρατικών ενεργειών και
  8. άλλοι τομείς και μέτρα που σχετίζονται με τα θέματα ασφαλείας τα οποία κρίνονται κατάλληλα για την αύξηση της ευαισθητοποίησης στο συγκεκριμένο πεδίο·

β) τα στελέχη και οι εκπαιδευτές που συμμετέχουν και είναι αρμόδιοι για την εκπαίδευση ασφαλείας του προσωπικού ασφαλείας και του προσωπικού εδάφους του αερολιμένα παρακολουθούν ετήσια μετεκπαίδευση σε θέματα αεροπορικής ασφαλείας και των πλέον πρόσφατων εξελίξεων.

### 2. Εκπαίδευση του προσωπικού ασφαλείας

Το προσωπικό ασφαλείας πρέπει να έχει εκπαιδευτεί για την ανάληψη των καθηκόντων που του ανατίθενται. Η εκπαίδευση του προσωπικού ασφαλείας περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τους ακόλουθους τομείς ασφαλείας:



1. τεχνολογία και τεχνικές ελέγχου ασφαλείας,
2. διεξαγωγή ελέγχων στα σημεία ελέγχου,
3. τεχνικές έρευνας του θαλάμου επιβατών και του χώρου αποσκευών,
4. συστήματα ασφαλείας και έλεγχο πρόσβασης,
5. έλεγχο πριν από την επιβίβαση,
6. ασφάλεια αποσκευών και φορτίου,
7. ασφάλεια αεροσκάφους και έρευνες,
8. όπλα και αντικείμενα υπό περιορισμό,
9. επισκόπηση τρομοκρατικών ενεργειών και
10. άλλα πεδία και μέτρα που σχετίζονται με τα θέματα ασφαλείας τα οποία κρίνονται κατάλληλα για την αύξηση της ευαισθητοποίησης στο συγκεκριμένο πεδίο.

Το πεδίο της εκπαίδευσης μπορεί να διευρύνεται ανάλογα με τις ανάγκες αεροπορικής ασφαλείας και τις τεχνολογικές εξελίξεις. Η αρχική περίοδος εκπαίδευσης του προσωπικού ασφαλείας δεν μπορεί να είναι βραχύτερη από την περίοδο που συνιστά η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

### 3. Πιστοποίηση του προσωπικού ασφαλείας

Το προσωπικό ασφαλείας εγκρίνεται ή πιστοποιείται από την αρμόδια εθνική αρχή.

### 4. Επαγγελματική συνειδητοποίηση του προσωπικού ασφαλείας

Λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι το προσωπικό ασφαλείας έχει υψηλή επαγγελματική συνειδητοποίηση, ούτως ώστε να είναι αποτελεσματικό κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του.

## 12.3. Λοιπό προσωπικό

Το πρόγραμμα εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης του ιπτάμενου πληρώματος και του προσωπικού εδάφους του αερολιμένα, το οποίο περιλαμβάνει αρχική και επαναλαμβανόμενη εκπαίδευση, εφαρμόζεται για όλο το ιπτάμενο προσωπικό και το προσωπικό εδάφους των αερομεταφορέων και των αερολιμένων. Η εκπαίδευση συμβάλλει στη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση σε θέματα ασφαλείας, καθώς και στη βελτίωση των υπαρχόντων συστημάτων ασφαλείας. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει τις ακόλουθες συνιστώσες:

1. συστήματα ασφαλείας και έλεγχος πρόσβασης,
2. ασφάλεια στο έδαφος και εν πτήση,
3. έλεγχος πριν από την επιβίβαση,
4. ασφάλεια αποσκευών και φορτίου,
5. ασφάλεια αεροσκάφους και έρευνες,
6. όπλα και αντικείμενα υπό περιορισμό,
7. συνολική θεώρηση τρομοκρατικών ενεργειών,
8. άλλα πεδία και μέτρα που σχετίζονται με τα θέματα ασφαλείας τα οποία κρίνονται κατάλληλα για την αύξηση της ευαισθητοποίησης στο συγκεκριμένο πεδίο.

Τα μαθήματα εκπαίδευσης ασφαλείας για όλο το προσωπικό εδάφους των αερολιμένων και των αερομεταφορέων, το οποίο έχει πρόσβαση σε χώρους ασφαλείας περιορισμένης πρόσβασης, σχεδιάζεται για διάρκεια τριών τουλάχιστον ωρών διδασκαλίας και μίας ώρας πρακτικής άσκησης.

### 13. ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ

Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για την αεροπορική ασφάλεια πρέπει να έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του παρόντος κεφαλαίου.

#### 13.1. Εξοπλισμός ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων

##### 1. Πύλες ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων

Οι πύλες ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο των επιβατών στους αερολιμένες πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

##### α) ασφάλεια:

- i) ο εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να ανιχνεύει, υπό όλες τις προβλέψιμες συνθήκες, αντικείμενα, ακόμη και πολύ μικρά, από διάφορα μέταλλα με μεγαλύτερη ευαισθησία στα σιδηρούχα μέταλλα·
- ii) ο εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να ανιχνεύει μεταλλικά αντικείμενα, ανεξάρτητα από τον προσανατολισμό τους και τη θέση τους στην πύλη·
- iii) η ευαισθησία του εξοπλισμού πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφη μέσα σε όλη την πύλη και πρέπει να παραμένει σταθερή και να ελέγχεται κατά περιόδους·

##### β) απαιτήσεις λειτουργίας:

η λειτουργία του εξοπλισμού δεν πρέπει να επηρεάζεται από το περιβάλλον του·

##### γ) ένδειξη συναγερμού:

η ανίχνευση μετάλλων πρέπει να επισημαίνεται αυτόματα, χωρίς να επαφίεται τίποτα στη διακριτική ευχέρεια του χειριστή (σύστημα ένδειξης go/no go)·

##### δ) χειριστήρια:

- i) ο εξοπλισμός, καθώς και η ένταση του ηχητικού σήματος συναγερμού, πρέπει να είναι δυνατόν να αναπροσαρμόζονται προκειμένου να πληρούνται όλες οι προδιαγεγραμμένες απαιτήσεις ανίχνευσης·
- ii) τα χειριστήρια για τη ρύθμιση των επιπέδων ανίχνευσης πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να αποτρέπεται η πρόσβαση χωρίς άδεια. Οι ρυθμίσεις πρέπει να επισημαίνονται με σαφήνεια·

##### ε) ρύθμιση της ευαισθησίας:

μη εξουσιοδοτημένα άτομα δεν πρέπει να έχουν πρόσβαση στις διαδικασίες ρύθμισης της ευαισθησίας.

##### 2. Φορητοί ανιχνευτές μετάλλων

Οι φορητοί ανιχνευτές μετάλλων που χρησιμοποιούνται στον έλεγχο επιβατών πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- α) ο εξοπλισμός πρέπει να ανιχνεύει πολύ μικρές ποσότητες μετάλλου χωρίς άμεση επαφή με το αντικείμενο υπό όλες τις προβλέψιμες συνθήκες·
- β) ο εξοπλισμός πρέπει να ανιχνεύει σιδηρούχα και μη σιδηρούχα μέταλλα·
- γ) το πηνίο του ανιχνευτή πρέπει να είναι σχεδιασμένο ούτως ώστε να εντοπίζει εύκολα τη θέση του ανιχνευόμενου μετάλλου·
- δ) ο εξοπλισμός πρέπει να διαθέτει ηχητικούς ή/και οπτικούς δείκτες συναγερμού.

#### 13.2. Πρότυπα και διαδικασίες δοκιμής του ακτινοσκοπικού εξοπλισμού

##### 1. Δυνατότητα εφαρμογής

##### α) Εξοπλισμός

Οι παρούσες απαιτήσεις και κατευθυντήριες γραμμές για τον ακτινοσκοπικό εξοπλισμό ασφαλείας ισχύουν για κάθε ακτινοσκοπική συσκευή που παρέχει στον χειριστή της εικόνα προς ερμηνεία. Στους εξοπλισμούς αυτούς συμπεριλαμβάνονται οι συμβατικές ακτινοσκοπικές συσκευές, καθώς και οι συσκευές EDS/EDDS που χρησιμοποιούνται για οπτικό έλεγχο.

β) Αντικείμενα

Παρομοίως οι παρούσες απαιτήσεις και κατευθυντήριες γραμμές για τον ακτινοσκοπικό εξοπλισμό ασφαλείας ισχύουν για κάθε αντικείμενο που ελέγχεται, ανεξαρτήτως του είδους ή του μεγέθους του. Κάθε αντικείμενο που εισέρχεται στο αεροσκάφος, εφόσον πρέπει να ελεγχθεί, ελέγχεται με τα πρότυπα που περιέχονται στο παρόν παράρτημα.

2. Απαιτήσεις επιδόσεων

α) Ασφάλεια

Ο ακτινοσκοπικός εξοπλισμός επιτρέπει την απαιτούμενη ανίχνευση, η οποία μετράται ως προς την ευκρίνεια, την εισχώρηση και τη διάκριση, προκειμένου να αποτρέπεται η μεταφορά απαγορευμένων αντικειμένων επί του αεροσκάφους.

β) Δοκιμές

Οι επιδόσεις του εξοπλισμού αξιολογούνται με τις κατάλληλες διαδικασίες δοκιμής.

γ) Απαιτήσεις λειτουργίας

Ο ακτινοσκοπικός εξοπλισμός παρέχει πλήρη εικόνα κάθε αντικειμένου που εισέρχεται στη σήραγγα. Δεν πρέπει να αποκρύπτεται καμία γωνία.

Η παραμόρφωση του εικονιζόμενου αντικειμένου πρέπει να είναι η ελάχιστη δυνατή.

Ο ιμάντας του μηχανήματος πρέπει να φέρει ενδείξεις για τον τρόπο τοποθέτησης των αποσκευών ούτως ώστε να επιτυγχάνεται η καλύτερη δυνατή εικόνα.

Αντίθεση χρωμάτων: ο ακτινοσκοπικός εξοπλισμός πρέπει να αποδίδει διάφορες αποχρώσεις του γκρι χρώματος (σάρωση μικρότερου φάσματος).

Η εικόνα οιαδήποτε μέρους του ελεγχόμενου αντικειμένου πρέπει να απεικονίζεται στην οθόνη τουλάχιστον επί πέντε δευτερόλεπτα. Επίσης, ο χειριστής πρέπει να είναι σε θέση να σταματά τον ιμάντα και, εφόσον χρειάζεται, να αναστρέφει τη λειτουργία του προκειμένου να εξετάσει καλύτερα το αντικείμενο.

Μέγεθος οθόνης: οι διαστάσεις της οθόνης παρακολούθησης πρέπει να είναι επαρκείς για την άνεση του χειριστού της (συνήθως 14 ιντσών και άνω).

Χαρακτηριστικά της οθόνης: η οθόνη πρέπει να παρέχει σταθερή εικόνα και πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον 800 σειρές (συνήθως  $1\,024 \times 1\,024$  pixels, δηλαδή οθόνες υψηλής ευκρίνειας).

Όταν χρησιμοποιούνται διπλές οθόνες, η μία είναι μόνον μονόχρωμη.

Ο ακτινοσκοπικός εξοπλισμός δείχνει οπτικά τα υλικά στα οποία δεν μπορεί να εισχωρήσει.

Ο ακτινοσκοπικός εξοπλισμός διαχωρίζει τα οργανικά και ανόργανα υλικά.

Τα συστήματα παρέχουν αυτόματη αναγνώριση της απειλής προκειμένου να διευκολύνεται ο χειριστής κατά την έρευνα.

3. Συντήρηση

Δεν εκτελούνται μη επιτρεπόμενες αλλαγές, ούτε μη επιτρεπόμενη συντήρηση ή επισκευή. Δεν επιτελείται καμία αλλαγή στο υλικό ή το λογισμικό του μηχανήματος χωρίς να επαληθευθεί ότι δεν επηρεάζει δυσμενώς τις επιδόσεις της εικόνας.

Η σύνθεση του υλικού του ιμάντα δεν μεταβάλλεται χωρίς να επαληθευτεί ότι η μεταβολή αυτή δεν επηρεάζει τις επιδόσεις της εικόνας. Εάν υπάρχει πρόσβαση μέσω διαμορφωτή (modem) για τη συντήρηση ή την αναβάθμιση της συσκευής, η πρόσβαση ελέγχεται και παρακολουθείται.

## Προσάρτημα

**Κατευθυντήριες γραμμές για την ταξινόμηση απαγορευμένων αντικειμένων**

Τα κατωτέρω είναι κατευθυντήριες γραμμές για διαφόρων μορφών όπλα και αντικείμενα υπό περιορισμό, πρέπει όμως να επικρατεί η κοινή λογική κατά την εκτίμηση του αν ένα αντικείμενο δημιουργεί υποψίες ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως όπλο.

- i) Πυροβόλα όπλα: οιοδήποτε όπλο που επιτρέπει πυροβολισμό με έκρηξη ή πεπιεσμένο αέρα ή αέριο, συμπεριλαμβανομένων των πιστολιών άφησης και των πιστολιών φωτοβολίδων.
- ii) Μαχαίρια και εργαλεία κοπής: συμπεριλαμβάνονται οι σπάθες, τα ξίφη, τα κοπίδια, τα μαχαίρια κυνηγίου, τα αναμνηστικά μαχαίρια, τα αντικείμενα πολεμικών τεχνών, τα επαγγελματικά εργαλεία και όλα τα μαχαίρια με λεπίδες μήκους έξι εκατοστών και άνω ή/και τα μαχαίρια που θεωρούνται παράνομα σύμφωνα με την τοπική νομοθεσία.
- iii) Ρόπαλα: γκλοπ, αστυνομικά γκλοπ, ρόπαλα του μπέιζμπολ ή παρεμφερή εργαλεία.
- iv) Εκρηκτικές ύλες/πυρομαχικά/εύφλεκτα υγρά/διαβρωτικά υλικά: κάθε εκρηκτικό ή εμπρηστικό υλικό, το οποίο από μόνο του ή σε συνδυασμό με άλλα είδη μπορεί να προκαλέσει έκρηξη ή πυρκαγιά. Στα είδη αυτά συμπεριλαμβάνονται τα εκρηκτικά υλικά, οι πυροκροτητές, τα πυροτεχνήματα, η βενζίνη, άλλα εύφλεκτα υγρά, τα πολεμοφόδια κ.λπ. ή οιοσδήποτε συνδυασμός των ειδών αυτών. Συμπεριλαμβάνονται επίσης οι διαβρωτικές ή τοξικές ουσίες, συμπεριλαμβανομένων των αερίων, είτε αυτά είναι υπό πίεση είτε όχι.
- v) Μέσα εξουδετέρωσης ή ακινητοποίησης: όλα τα δακρυγόνα αέρια και τα αέρια εξουδετέρωσης και οι παρεμφερείς χημικές ουσίες και τα αέρια που περιέχονται σε πιστόλια, θήκες ή άλλα δοχεία, και τα λοιπά μέσα εξουδετέρωσης όπως οι ηλεκτρονικές συσκευές παράλυσης/ακινητοποίησης.
- vi) Λοιπά αντικείμενα: παγοθραύστες, αλπικές ράβδοι, ξυράφια χειρός και μεγάλα ψαλίδια, τα οποία δεν θεωρούνται συνήθως θανατηφόρα ή επικίνδυνα όπλα αλλά μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως όπλα, όπως επίσης και τα παιχνίδια ή τα ψεύτικα όπλα και χειροβομβίδες.
- vii) Αντικείμενα οιοσδήποτε είδους που μπορούν εύλογα να δημιουργήσουν υποψίες ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την προσομοίωση θανατηφόρου όπλου· τέτοια είδη είναι, ενδεικτικά: αντικείμενα που ομοιάζουν με εκρηκτικές συσκευές ή άλλα αντικείμενα που μπορούν να έχουν την εμφάνιση όπλου ή επικίνδυνου αντικειμένου.
- viii) Αντικείμενα και ουσίες χημικής/βιολογικής επίθεσης: οι δυνατότητες χημικών ή βιολογικών επιθέσεων περιλαμβάνουν τη χρήση χημικών ή βιολογικών παραγόντων για διάπραξη αδικημάτων. Στους παράγοντες αυτούς περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων ο υπερίτης, το ν.χ., το χλώριο, το sarin, το υδροκυάνιο, ο άνθραξ, η αλλαντίαση, ο ευλογιά, η τουλαραμία και το v.h.f.

Αντικείμενα που φαίνονται να έχουν τη φύση της χημικής ή βιολογικής ουσίας, ή σχετικές υπόνοιες, πρέπει πάραυτα να αναφέρονται στις αερολιμενικές, αστυνομικές, στρατιωτικές ή άλλες αρμόδιες αρχές και να απομονώνονται από τους δημόσιους τερματικούς χώρους.

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

### I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο, στις 12 Οκτωβρίου 2001, πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Η πρόταση αυτή βασίζεται στο άρθρο 80 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διατύπωσε τη γνώμη του σε πρώτη ανάγνωση κατά τη σύνοδό του στις 29 Νοεμβρίου 2001.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή διατύπωσε τη γνώμη της στις 28 Νοεμβρίου 2001.

Η Επιτροπή των Περιφερειών γνωμοδότησε στις 23 Νοεμβρίου 2001.

Το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή θέση του στις 28 Ιανουαρίου 2002, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 251 της συνθήκης.

### II. ΠΛΑΙΣΙΟ

Η πρόταση της Επιτροπής εντάσσεται στα πλαίσια του σχεδίου κατά της τρομοκρατίας, το οποίο εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κατά την έκτακτη σύνοδό του της 21ης Σεπτεμβρίου 2001. Με τον καθορισμό του σχεδίου αυτού, η Ευρωπαϊκή Ένωση αντέδρασε στις τρομοκρατικές ενέργειες που διαπράχθηκαν στις Ηνωμένες Πολιτείες στις 11 Σεπτεμβρίου 2001.

### III. ΣΤΟΧΟΙ

Στόχοι της πρότασης είναι:

- η ενίσχυση της εμπιστοσύνης στις αερομεταφορές στην Ευρώπη,
- η εξασφάλιση, ανά πάσα στιγμή, της προστασίας των πολιτών εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στην πολιτική αεροπορία με την πρόληψη των παράνομων ενεργειών,
- ο καθορισμός κοινών βασικών προτύπων βασισμένων στις συστάσεις του εγγράφου 30 της ΕΔΠΑ (ευρωπαϊκή διάσκεψη πολιτικής αεροπορίας),
- η παροχή της δυνατότητας σε κάθε κράτος μέλος να θεσπίζει εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, και να ορίζει μία μόνο κατάλληλη αρχή που θα είναι υπεύθυνη για το συντονισμό των προγραμμάτων αυτών, καθώς και για τη θέσπιση του δέοντος ποιοτικού ελέγχου και τη διοργάνωση επιθεωρήσεων υπό την επίβλεψη της Επιτροπής,
- η διαμόρφωση βάσης ενιαίας ερμηνείας των σχετικών διατάξεων της σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπεγράφη στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, και ιδίως του παραρτήματος 17.

Για την επίτευξη των στόχων αυτών, ο κανονισμός εφαρμόζει τα ακόλουθα μέσα:

- καθορισμός κοινών βασικών προτύπων για τα μέτρα ασφαλείας των αερομεταφορών,
- διαμόρφωση κατάλληλων μηχανισμών παρακολούθησης της συμμόρφωσης.

### IV. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

#### Γενικές παρατηρήσεις

Η κοινή θέση περιέχει στο οικείο παράρτημα τα κοινά βασικά πρότυπα που είναι εφαρμοστέα για τα μέτρα ασφαλείας στις αερομεταφορές. Στην πρόταση της Επιτροπής, τα εν λόγω πρότυπα ομοιάζαν προς εκείνα που περιλαμβάνονται στο έγγραφο 30 της ΕΔΠΑ και προβλεπόταν ότι τα πρότυπα αυτά μπορούν να προσαρμοστούν αργότερα στις σημερινές ανάγκες της Κοινότητας με την εφαρμογή μιας διαδικασίας επιτροπολογίας.

Το Συμβούλιο έκρινε ότι μια τέτοια διαδικασία θα συνεπάγεται σημαντική καθυστέρηση όσον αφορά τον καθορισμό των μέτρων που απαιτούνται επί του παρόντος. Για το λόγο αυτό, ανέθεσε στην ad hoc διατομεακή ομάδα, η οποία συγκροτήθηκε σε συνέχεια του έκτακτου Συμβουλίου της 14ης Σεπτεμβρίου 2001, να προσαρμόσει ήδη τα εν λόγω πρότυπα στις σημερινές ανάγκες.

#### **Ειδικές παρατηρήσεις: κυριότερες τροποποιήσεις της πρότασης της Επιτροπής**

##### **α) Εθνικά προγράμματα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας (άρθρο 5)**

Το Συμβούλιο διασαφήνισε ουσιαστικά τη διάταξη αυτή. Ειδικότερα, προέβλεψε τη θέσπιση εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου στον τομέα της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, ώστε να ληφθεί μέριμνα για τη διενέργεια αυστηρότερων ελέγχων επί των εθνικών προγραμμάτων ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

##### **β) Αυστηρότερα μέτρα (άρθρο 6)**

Το Συμβούλιο τροποποίησε τη διάταξη αυτή καταργώντας τη δυνατότητα της Επιτροπής να αποφασίζει σχετικά με την ανάκληση των μέτρων που θεωρούνται ότι εισάγουν διακρίσεις ή είναι υπερβολικά αυστηρά.

Το Συμβούλιο έκρινε ότι η συνθήκη περιλαμβάνει ήδη τις δέουσες διατάξεις που παρέχουν στην Επιτροπή τη δυνατότητα να επιβλέπει, βάσει των αρχών της συνθήκης, τις δράσεις που αναλαμβάνουν τα κράτη μέλη. Κατά συνέπεια, δεν απαιτείται η εισαγωγή, στον κανονισμό, ειδικών διατάξεων στον τομέα αυτό. Η τροποποίηση αυτή συνάδει εξάλλου με τη σχετική επιθυμία που εξέφρασε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

##### **γ) Διάδοση των πληροφοριών (άρθρο 8)**

Το Συμβούλιο εισήγαγε τη νέα αυτή διάταξη που αποβλέπει στην παροχή εγγυήσεων σχετικά με την ύπαρξη ισορροπίας μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος του κοινού να έχει πρόσβαση στις πληροφορίες και, αφετέρου, της ανάγκης προστασίας του απόρρητου χαρακτήρα ορισμένων ευαίσθητων μέτρων.

##### **δ) Κυρώσεις (άρθρο 11)**

Το Συμβούλιο εισήγαγε τη νέα αυτή διάταξη η οποία προβλέπει ότι οι κυρώσεις για την παραβίαση των διατάξεων του κανονισμού πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

##### **ε) Έναρξη ισχύος (άρθρο 12)**

Το Συμβούλιο έκρινε σκόπιμο να προβλεφθεί ότι ορισμένες διατάξεις του παραρτήματος τίθενται σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου του τρέχοντος έτους. Η διάταξη αυτή συνάδει με το σχετικό αίτημα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

#### **V. ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ**

Το Συμβούλιο ενσωμάτωσε στην κοινή θέση του, είτε αυτούσιες είτε με τρόπο που απηχεί το πνεύμα τους, τις τροπολογίες αριθ. 21, 4, 5, 7, 13 (πρώτο μέρος) και 14.

Οι τροπολογίες αριθ. 1, 2, 3, 22, 10, 19, 13 (δεύτερο μέρος) αποβλέπουν στην κάλυψη από το δημόσιο τομέα, αρχικώς τουλάχιστον, των δαπανών ορισμένων πρόσθετων μέτρων ασφαλείας που προβλέπει ο κανονισμός. Το Συμβούλιο εκτίμησε ότι η αποδοχή των ανωτέρω τροπολογιών δεν είναι σκόπιμη επί του παρόντος, διότι η διατύπωση άποψης από μέρους του θα μπορούσε να προκαταλάβει τη γενικότερη συζήτηση που διεξάγεται επί του παρόντος σε κοινοτικό επίπεδο σχετικά με την τιμολόγηση των μέσων μεταφοράς.

Η τροπολογία αριθ. 8 δεν εγκρίθηκε επειδή το Συμβούλιο κρίνει ότι, για την άρτια και αποτελεσματική διενέργεια των ελέγχων, απαιτείται η ενημέρωση του οικείου κράτους μέλους σε εύθετο χρόνο πριν από την επιθεώρηση.

Η τροπολογία αριθ. 20 δεν εγκρίθηκε επειδή θεωρήθηκε ότι υπερσκελίζει τα όρια του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού βάσει των διατάξεων του άρθρου 1 παράγραφος 1.