



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 26.11.2002
COM(2002) 664 τελικό

2002/0014 (COD)

Τροποποιημένη πρόταση για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν
κοινοτικούς αερολιμένες**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250, παράγραφος 2 της συνθήκης
ΕΚ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στις 14.1.2002, η Επιτροπή διαβίβασε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες (COM(2002)8/τελικό - 2002/0014(COD)).

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε ευνοϊκή γνώμη στις 17.7.2002.

Η επιτροπή των περιφερειών αποφάσισε να μην εκδώσει γνώμη.

Στις 3.9.2002, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, σε πρώτη ανάγνωση, εξέδωσε γνώμη επί της πρότασης της Επιτροπής η οποία περιλάμβανε δέκα εννέα τροπολογίες.

Από τις δέκα εννέα τροπολογίες που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Επιτροπή αποδέχθηκε δέκα τρεις : έξι πλήρως (1, 4, 5, 13, 16, 22), έξι με ελάσσοнос σημασίας φραστικές αλλαγές (2, 9, 11, 18, 20, 21) και μια εν μέρει, προτείνοντας να χρησιμοποιηθεί άλλη διατύπωση έτσι ώστε να συμβαδίζει με το πνεύμα της προηγούμενης τροποποίησης (12).

1. ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

Με την αλλαγή στην αιτιολογική σκέψη 3 τονίζεται ότι δεν ζητείται από τις τρίτες χώρες κάτι το οποίο δεν πράττει ήδη η ίδια η Κοινότητα (τροπολογία 1).

Με την αλλαγή στην αιτιολογική σκέψη 4 τονίζεται ότι η παρακολούθηση των προτύπων ασφαλείας των αεροσκαφών είναι απαραίτητη για όλα τα αεροσκάφη. Η διατύπωση της τροπολογίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου άλλαξε ελαφρά (τροπολογία 2).

Με την αλλαγή στην αιτιολογική σκέψη 5 τονίζεται ότι την αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων διαδρόμου εγγυάται η εφαρμογή ενιαίων μεθόδων (τροπολογία 4).

Με την αλλαγή στην αιτιολογική σκέψη 6 τονίζεται ότι η κοινοτική δράση δεν έχει ως στόχο τις ίδιες τις τρίτες χώρες αλλά τα αεροσκάφη - τρίτων χωρών - τα οποία δεν ανταποκρίνονται στα διεθνώς συμπεφωνημένα πρότυπα ασφαλείας (τροπολογία 5).

Μια νέα αιτιολογική σκέψη εισάγει την ιδέα της διαδικασίας των δειγματοληπτικών ελέγχων. Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται στην πράξη ήδη σε αρκετά κράτη μέλη (τροπολογία 9).

Μια νέα αιτιολογική σκέψη προτείνει εντατική παρακολούθηση των αεροσκαφών ή αερογραμμών που έχουν παρουσιάσει ελλείψεις στο παρελθόν. Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται στην πράξη ήδη σε αρκετά κράτη μέλη (τροπολογία 9).

Η αλλαγή στην αιτιολογική σκέψη 13 (που φέρει πλέον τον αριθμό 15) αποσκοπεί να διασφαλισθεί ότι χρησιμοποιούνται κατά το βέλτιστο τρόπο τα υπάρχοντα δεδομένα ασφαλείας. Η διατύπωση της τροπολογίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ανασκευάστηκε κάπως (τροπολογία 11).

Στη νέα αιτιολογική σκέψη 16 τονίζεται ότι η οδηγία και η δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας θα λάβουν δεόντως υπόψη τις υπάρχουσες διαδικασίες και γνώσεις. Έγινε δεκτό το πνεύμα της τροπολογίας 12 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αλλά χρησιμοποιήθηκε άλλη διατύπωση έκφρασής του (τροπολογία 12).

2. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 1 ΚΑΙ 5

Στην αρχική πρόταση, μπορούσαν να πραγματοποιηθούν επιθεωρήσεις διαδρόμου μόνον εφόσον υπήρχαν υπόνοιες ότι ένα αεροσκάφος δεν πληρεί τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Με την τροποποιημένη διατύπωση των άρθρων 1 και 5 επιτρέπονται και οι δειγματοληπτικοί έλεγχοι, με την προϋπόθεση ότι δεν γίνονται διακρίσεις (τροπολογίες 13 και 16 αντίστοιχα).

3. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 7

Για να αποφευχθεί οιαδήποτε παρερμηνεία των εγγράφων που θα δημοσιευθούν η οποία θα μπορούσε να θίξει το όνομα των ενεχόμενων μερών, προστέθηκε μια πρόταση για να εξασφαλισθεί ότι οι τεχνικής φύσεως πληροφορίες θα παρουσιάζονται αναλυτικά (τροπολογία 20).

Προστέθηκε επίσης μια νέα πρόταση για την ενημέρωση του κοινού σχετικά με τις ενέργειες των αρμοδίων αρχών σε περίπτωση καταγγελιών (τροπολογία 18).

4. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 9 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4

Προστέθηκε μια νέα υποπρόταση για να διευκρινισθεί καλύτερα με ποια μέτρα μπορεί να βελτιωθεί η ασφάλεια στις χώρες καταγωγής των αεροσκαφών. Η τροπολογία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου συμβάδιζε με τις απόψεις που εξέφρασε η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της "Η συμβολή της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη βελτίωση της αεροπορικής ασφαλείας σε παγκόσμια κλίμακα"¹. Η διατύπωση της τροπολογίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ανασκευάστηκε κάπως (τροπολογία 21).

5. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 13

Πρόκειται μόνον για φραστική αλλαγή για να βελτιωθεί το κείμενο (τροπολογία 22).

Λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 251 παράγραφος 2 της συνθήκης ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Επιτροπή τροποποιεί την πρότασή της ως εξής:

¹ COM(2001) 390 τελικό, 16.07.2001.

Τροποποιημένη πρόταση για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν
κοινοτικούς αερολιμένες

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής²,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁴,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρει το άρθρο 251 της συνθήκης⁵,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Το ψήφισμα που εξέδωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 15 Φεβρουαρίου 1996⁶ επισημαίνει την ανάγκη να αναλάβει η Κοινότητα πιο ενεργό δράση και να καταστρώσει μια στρατηγική για να βελτιωθεί η ασφάλεια των πολιτών της που ταξιδεύουν αεροπορικώς ή κατοικούν κοντά σε αερολιμένες.
- (2) Η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με τίτλο "Κατάσρωση μιας κοινοτικής στρατηγικής για τη βελτίωση της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές"⁷.
- (3) Στην εν λόγω ανακοίνωση επισημαίνεται ρητά ότι η ασφάλεια μπορεί να βελτιωθεί αποτελεσματικά εφόσον εξασφαλιστεί πλήρης συμμόρφωση των αεροσκαφών, όπως ήδη συμβαίνει εντός της ΕΕ, προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας που περιέχουν τα Παραρτήματα της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

² EE C 103, 30.4.2002, σ. 351.

³ EE C ..., ..., σ.

⁴ EE C ..., ..., σ.

⁵ EE C ..., ..., σ.

⁶ Ψήφισμα B4-0150/96, EE C 65 της 4.3.1996, σ. 172.

⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου που συγκροτήθηκε με την απόφαση του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 1996 προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, κατάσταση μιας κοινοτικής στρατηγικής για τη βελτίωση της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές. SEC(96) 1083 τελικό, 12.6.1996.

- (4) Είναι σημαντικό να είναι δυνατόν να υπόκεινται σε κατάλληλη επιθεώρηση όλα τα αεροσκάφη. Ωστόσο, αποδεδειγμένα εκ πείρας ορισμένες τρίτες χώρες δεν εφαρμόζουν και δεν θέτουν σε ισχύ πάντοτε τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και επομένως για να βελτιωθεί η ασφάλεια στις αερομεταφορές στην Κοινότητα, είναι αναγκαίο να παρακολουθείται η συμμόρφωση προς τα διεθνή πρότυπα από τα ίδια τα κράτη μέλη της Κοινότητας στους αερολιμένες τους εντός της Κοινότητας.
- (5) Οι κανόνες και οι διαδικασίες των επιθεωρήσεων διαδρόμου, συμπεριλαμβανομένης της απαγόρευσης απογείωσης, πρέπει να εναρμονιστούν ούτως ώστε να εξασφαλιστεί, μέσω ενιαίων μεθόδων, η ίδια αποτελεσματικότητα σε όλους αερολιμένες, οπότε έτσι θα περιοριστεί και η επιλεκτική χρήση ορισμένων αερολιμένων προορισμού προκειμένου να αποφεύγεται ο σωστός έλεγχος..
- (6) Η εναρμονισμένη αντιμετώπιση της αποτελεσματικής επιβολής αυτών των διεθνών προτύπων από τα κράτη μέλη θα αποτρέψει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού και θα ωφελήσει την ισχυροποίηση μιας κοινής στάσης για τα αεροσκάφη στις σχέσεις τους με τρίτες χώρες τρίτων χωρών τα οποία δεν τηρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (7) Οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται σε κάθε κράτος μέλος πρέπει να διατίθενται σε όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη και στην Επιτροπή έτσι ώστε να παρακολουθείται αποτελεσματικά κατά πόσον συμμορφώνονται οι ξένοι αερομεταφορείς προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (8) Για τους προαναφερθέντες λόγους, είναι αναγκαίο να καθιερωθεί, σε κοινοτική κλίμακα, μία διαδικασία αξιολόγησης των ξένων αεροσκαφών, καθώς επίσης να καθιερωθούν οι σχετικοί μηχανισμοί συνεργασίας μεταξύ κρατών μελών για την ανταλλαγή και ανάλυση πληροφοριών και την εξαγωγή συμπερασμάτων.
- (9) Τα αεροσκάφη που προσγειώνονται στην Κοινότητα θα υποβάλλονται σε επιθεώρηση όποτε υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
- (10) Επιθεωρήσεις διαδρόμου μπορούν επίσης να πραγματοποιούνται σύμφωνα με μία δειγματοληπτική διαδικασία σε αεροσκάφη για τα οποία δεν υπάρχει καμία ιδιαίτερη υπόνοια, με την προϋπόθεση ότι οι επιθεωρήσεις αυτές δεν εισάγουν διακρίσεις.
- (11) Οι επιθεωρήσεις μπορούν να εντατικοποιούνται σε περίπτωση που ένα αεροσκάφος έχει παρουσιάσει συχνά προβλήματα στο παρελθόν, ή όταν ανήκει σε αεροπορική εταιρεία της οποίας τα αεροσκάφη έχουν προσελκύσει συχνά την προσοχή.
- (12) Εξαιτίας του ευαίσθητου χαρακτήρα των πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια, ο μόνος τρόπος που εγγυάται τη συλλογή των πληροφοριών αυτών είναι να εξασφαλισθεί η ορθή χρήση τους και η εμπιστευτικότητα των πηγών τους χωρίς να θίγεται το δικαίωμα των πολιτών της Ένωσης να ενημερώνονται για τις προσπάθειες που καταβάλλονται για την ασφάλειά τους και για τις πλέον σοβαρές περιπτώσεις που αφορούν την ασφάλεια στις αεροπορικές μεταφορές.
- (13) Τα αεροσκάφη για τα οποία απαιτείται διορθωτική δράση πρέπει, όταν είναι σαφώς επικίνδυνες οι ελλείψεις συμμόρφωσης που παρουσιάζουν, να κρατούνται στο έδαφος έως ότου αποκατασταθεί η συμμόρφωση προς τα διεθνή πρότυπα.

- (14) Είναι δυνατόν οι εγκαταστάσεις στον αερολιμένα επιθεώρησης να υποχρεώσουν την αρμόδια αρχή να επιτρέψει στο αεροσκάφος να μεταβεί σε άλλον ενδεδειγμένο αερολιμένα με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι προϋποθέσεις ασφαλούς μετάβασης.
- (15) Είναι αναγκαίο η Επιτροπή να λαμβάνει μέτρα σε ορισμένες περιπτώσεις κινδύνου, όπως και για την εφαρμογή των απαιτήσεων των άρθρων 4, 5 και 6, θα συγκροτηθεί μάλιστα επιτροπή και θα καθιερωθεί διαδικασία για τη στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής εντός της επιτροπής. Η Επιτροπή οφείλει να διαθέτει στην επιτροπή τις στατιστικές και τις πληροφορίες που συλλέγονται στο πλαίσιο άλλων κοινοτικών μέτρων για ειδικά περιστατικά τα οποία θα μπορούσαν να είναι καθοριστικά για την αποκάλυψη ελλείψεων που συνιστούν απειλή για την ασφάλεια.
- (16) Είναι αναγκαίο να λαμβάνεται υπόψη η συνεργασία και η ανταλλαγή πληροφοριών στο πλαίσιο των Κοινών Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) και της Ευρωπαϊκής Συνδιάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) και να αξιοποιηθεί στο έπακρο η υπάρχουσα εμπειρογνωμοσύνη σε ό,τι αφορά τις διαδικασίες Αξιολόγησης της Ασφάλειας των Ξένων Αεροσκαφών (SAFA), ιδίως εφόσον η διαχείριση της δραστηριότητας αυτής μεταφερθεί αργότερα στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Αεροπορικής Ασφάλειας (EASA).
- (17) Καθόσον τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας είναι γενικής φύσεως υπό την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁸, πρέπει να εκδοθούν με την κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι η βελτίωση της ασφάλειας στις αεροπορικές αερομεταφορές με:

- τη συλλογή και διάδοση πληροφοριών έτσι ώστε να υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για να αποφασίζονται τα μέτρα που είναι αναγκαία για την ασφάλεια του επιβατικού κοινού, καθώς και του κόσμου στο έδαφος·
- την επιθεώρηση των αεροσκαφών τρίτων χωρών, της λειτουργίας τους και των πληρωμάτων τους, ιδίως όποτε υπάρχει εύλογη υπόνοια ότι δεν τηρούνται τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, και την απαγόρευση απογείωσης των αεροσκαφών αυτών εφόσον αυτό κρίνεται αναγκαίο για την άμεση ασφάλεια του κοινού·
- την απόφαση και την εφαρμογή ενδεδειγμένων μέτρων για επανόρθωση των διαπιστωνόμενων ελλείψεων.

⁸ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία ισχύει για τα αεροσκάφη τρίτων χωρών που προσγειώνονται σε αερολιμένες των κρατών μελών.

Τα κρατικά αεροσκάφη, όπως αυτά ορίζονται στη σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, (καλούμενη στο εξής "σύμβαση του Σικάγου"), και τα αεροσκάφη μέγιστου βάρους απογείωσης κάτω των 5.700 kg που δεν χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Ωστόσο, η παρούσα οδηγία δεν περιορίζει το δικαίωμα των κρατών μελών, με την επιφύλαξη της κοινοτικής νομοθεσίας, να διενεργούν επιθεωρήσεις, να απαγορεύουν την απογείωση ή την προσγείωση ή να επιβάλλουν όρους σε οιοδήποτε αεροσκάφος προσγειωνόμενο στους αερολιμένες τους.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

"απαγόρευση απογείωσης", η ρητή απαγόρευση σε ένα αεροσκάφος να εγκαταλείψει έναν αερολιμένα και η λήψη των μέτρων που είναι αναγκαία για την κράτησή του στο έδαφος·

"διεθνή πρότυπα ασφαλείας", τα πρότυπα ασφαλείας που περιέχει η σύμβαση του Σικάγου και τα Παραρτήματά της όπως ισχύουν κατά την ημερομηνία επιθεώρησης·

"επιθεώρηση διαδρόμου", η εξέταση αεροσκάφους τρίτης χώρας σύμφωνα με το Παράρτημα II·

"αεροσκάφος τρίτης χώρας", ένα αεροσκάφος το οποίο δεν χρησιμοποιείται ή δεν λειτουργεί υπό τον έλεγχο αρμοδίας αρχής κράτους μέλους.

Άρθρο 4

Συλλογή πληροφοριών

Τα κράτη μέλη δημιουργούν μηχανισμό συλλογής των πληροφοριών που θεωρούν χρήσιμες για την επίτευξη του στόχου που αναφέρεται στο άρθρο 1, όπως:

- (α) σημαντικές πληροφορίες σχετικές με θέματα ασφαλείας οι οποίες διατίθενται ιδίως από:
- εκθέσεις κυβερνητών αεροσκαφών,
 - εκθέσεις οργανισμών συντήρησης αεροσκαφών,
 - αναφορές περιστατικών,

- άλλους οργανισμούς ανεξάρτητους από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών,
 - καταγγελίες·
- (β) πληροφορίες σχετικά με μέτρα που έχουν ληφθεί μετά από επιθεώρηση διαδρόμου, όπως:
- απαγόρευση απογείωσης αεροσκάφους,
 - απαγόρευση προσγείωσης αεροσκάφους ή αερομεταφορέα στη χώρα,
 - απαιτούμενα διορθωτικά μέτρα,
 - επαφές με την αρμόδια αρχή του αερομεταφορέα·
- (γ) πληροφορίες παρακολούθησης σχετικές με τον αερομεταφορέα, όπως:
- διορθωτικά μέτρα που εφαρμόστηκαν,
 - επανάληψη παρατυπιών.

Οι πληροφορίες αυτές τηρούνται με τη χρήση τυποποιημένου εντύπου αναφοράς το οποίο περιέχει τα θέματα που προαναφέρθηκαν, όπως ορίζεται στο Παράρτημα Ι.

Άρθρο 5

Επιθεώρηση διαδρόμου

1. Κάθε κράτος μέλος χρησιμοποιεί τα κατάλληλα μέσα προκειμένου να εξασφαλίσει ότι τα αεροσκάφη τρίτων χωρών, τα οποία προσγειώνονται σε οιονδήποτε αερολιμένα του συνήθως ανοικτό στη διεθνή αεροπορική κυκλοφορία και για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, υποβάλλονται σε επιθεωρήσεις διαδρόμου. Κατά την εφαρμογή των διαδικασιών αυτών, η αρμόδια αρχή προσδίδει ιδιαίτερη προσοχή στα αεροσκάφη:
 - για τα οποία έχει λάβει πληροφορίες σχετικά με την κακή συντήρησή τους ή εμφανή βλάβη τους ή ελαττώματά τους·
 - για τα οποία έχουν αναφερθεί αντικανονικοί ελιγμοί από το χρόνο εισόδου τους στον εναέριο χώρο κράτους μέλους με αποτέλεσμα να προκληθούν σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια·
 - τα οποία, σε παλαιότερη επιθεώρηση διαδρόμου, παρουσίασαν ελλείψεις που δημιούργησαν σοβαρές ανησυχίες ότι δεν ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα και όταν το κράτος μέλος ανησυχεί ότι ενδεχομένως τα ελαττώματα δεν έχουν διορθωθεί·
 - για τα οποία υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι οι αρμόδιες αρχές της χώρας νηολόγησής τους δεν ασκούν ενδεχομένως ορθή εποπτεία ασφαλείας· ή
 - όταν οι πληροφορίες που συλλέγονται βάσει του άρθρου 4 δημιουργούν ανησυχίες σχετικά με τον αερομεταφορέα ή εφόσον σε παλαιότερη

επιθεώρηση διαδρόμου ενός αεροσκάφους χρησιμοποιούμενου από τον ίδιο αερομεταφορέα αναφέρθηκαν ελλείψεις.

2. Επιθεωρήσεις διαδρόμου μπορούν να πραγματοποιούνται επίσης με δειγματοληπτική διαδικασία όταν δεν υπάρχουν ιδιαίτερες υπόνοιες. Οι δειγματοληπτικοί έλεγχοι θα πραγματοποιούνται. Η διαδικασία αυτή θα εφαρμόζεται όμως χωρίς να γίνονται διακρίσεις.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη διενέργεια κατάλληλων επιθεωρήσεων διαδρόμου και άλλων μέτρων επιτήρησης, όπως αυτά αποφασίζονται βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 3.

4. Η επιθεώρηση διαδρόμου διενεργείται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο Παράρτημα II και με τη χρήση του εντύπου έκθεσης επιθεώρησης διαδρόμου, το οποίο περιέχει τουλάχιστον τα θέματα που περιγράφονται στο έντυπο που επισυνάπτεται στο Παράρτημα II. Μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης διαδρόμου, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους ενημερώνεται για το περιεχόμενο της έκθεσης επιθεώρησης διαδρόμου και, εφόσον διαπιστωθούν ελαττώματα, η έκθεση αποστέλλεται στον αερομεταφορέα του αεροσκάφους και στην ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή.

5. Κατά τη διενέργεια επιθεώρησης διαδρόμου βάσει της παρούσας οδηγίας, η αρμόδια αρχή καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη καθυστέρηση του επιθεωρούμενου αεροσκάφους.

Άρθρο 6

Ανταλλαγή πληροφοριών

1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών προβαίνουν σε αμοιβαία ανταλλαγή πληροφοριών.
2. Όλες οι τυποποιημένες αναφορές που αναφέρονται στο άρθρο 4 και οι εκθέσεις επιθεώρησης διαδρόμου που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 διαβιβάζονται χωρίς καθυστέρηση στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και της Επιτροπής, εφόσον το ζητήσουν.
3. Εφόσον από τυποποιημένη αναφορά διαφαίνεται ότι πιθανόν απειλείται η ασφάλεια ή εφόσον στην έκθεση μιας επιθεώρησης διαδρόμου επισημαίνεται ότι ένα αεροσκάφος δεν ανταποκρίνεται στα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια, η έκθεση διαβιβάζεται χωρίς καθυστέρηση σε κάθε αρμόδια αρχή των κρατών μελών και στην Επιτροπή.

Άρθρο 7

Προστασία και διάδοση των πληροφοριών

1. Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 6 χρησιμοποιούνται μόνον για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και η πρόσβαση σε αυτές περιορίζεται στις συμμετέχουσες αρμόδιες αρχές και την Επιτροπή.

2. Κάθε κράτος μέλος δημοσιεύει δύο φορές ανά έτος πληροφορίες προς το κοινό σχετικά με:
- τον αριθμό των αεροσκαφών στα οποία απαγορεύτηκε η απογείωση κατά τη διάρκεια του προηγούμενου εξαμήνου, καθώς και τον τύπο του αεροσκάφους, την ονομασία και τη χώρα του αερομεταφορέα, το κράτος νηολόγησης, την αιτία απαγόρευσης της απογείωσης και τον αερολιμένα και την ημερομηνία απαγόρευσης της απογείωσης, όπως και κάθε διορθωτικό μέτρο που κοινοποιήθηκε συνεπεία της απαγόρευσης απογείωσης·
 - τον τύπο του αεροσκάφους, το κράτος νηολόγησης και την ονομασία και τη χώρα των αερομεταφορέων, των οποίων τα αεροσκάφη κρατήθηκαν στο έδαφος περισσότερες από μία φορές κατά τους παρελθόντες 24 μήνες, την αιτία απαγόρευσης απογείωσής τους και τον αερολιμένα και την ημερομηνία όπου επιβλήθηκε η απαγόρευση απογείωσης, καθώς επίσης και κάθε διορθωτικό μέτρο που κοινοποιήθηκε συνεπεία της απαγόρευσης απογείωσης·
 - τον κατάλογο των αερολιμένων που είναι ανοικτοί στη διεθνή κυκλοφορία, τον αριθμό των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν και τον αριθμό κινήσεων των αεροσκαφών τρίτων χωρών σε κάθε αερολιμένα που περιλαμβάνει ο κατάλογος·
 - τον αριθμό των επιθεωρήσεων διαδρόμου που κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παράγραφος 3·
 - **περιληπτικές επισκοπήσεις καταγγελιών σχετικά με την ασφάλεια αεροσκαφών και της συνέχειας που έχει δοθεί στις εν λόγω καταγγελίες.**

Η δημοσιευόμενη αιτιολόγηση απαγόρευσης απογείωσης ενός αεροσκάφους πρέπει να είναι απλή, ευνόητη και σαφής.

3. Η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 11 παράγραφος 2, μπορεί να αποφασίσει εάν θα κοινοποιήσει συμπληρωματικές πληροφορίες στα μέρη τα οποία θα ωφεληθούν ενδεχομένως από αυτές σε ό,τι αφορά τη βελτίωση της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές.
4. Η εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που παρέχονται εκουσίως, ιδίως από το πλήρωμα του αεροσκάφους που υποβλήθηκε σε επιθεωρήσεις διαδρόμου, εξασφαλίζεται με την επισταμένη αφαίρεση των στοιχείων ταυτότητας της πηγής από την οποία προήλθαν οι εν λόγω πληροφορίες.

Άρθρο 8

Απαγόρευση απογείωσης αεροσκάφους

1. Όταν η μη συμμόρφωση προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας θέτει ρητά σε κίνδυνο την ασφάλεια, η αρμόδια αρχή που διενεργεί την επιθεώρηση διαδρόμου απαγορεύει την απογείωση του αεροσκάφους έως ότου εξαλειφθεί ο κίνδυνος.
2. Σε περίπτωση που απαγορευθεί η απογείωση σε ένα αεροσκάφος, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου διενεργήθηκε η επιθεώρηση ενημερώνει αμέσως τις

αρμόδιες αρχές του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα και του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους.

3. Εφόσον παρά τον κίνδυνο το αεροσκάφος μπορεί να πραγματοποιήσει πτήση χωρίς επιβάτες με εισιτήριο ή χωρίς φορτίο, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου διενεργήθηκε η επιθεώρηση, σε συντονισμό με το κράτος που είναι υπεύθυνο για τον αερομεταφορέα του συγκεκριμένου αεροσκάφους, καθορίζει τις αναγκαίες προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να επιτραπεί στο αεροσκάφος αυτό να πραγματοποιήσει ασφαλή πτήση, χωρίς επιβάτες με εισιτήριο ή χωρίς φορτίο σε αερολιμένα όπου είναι δυνατόν να διορθωθούν οι ελλείψεις και ενημερώνει τα κράτη από τον εναέριο χώρο των οποίων θα διέλθει το αεροσκάφος.

Άρθρο 9

Μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας και μέτρα εφαρμογής

1. Τα κράτη μέλη αναφέρουν στα υπόλοιπα κράτη μέλη και την Επιτροπή τα επιχειρησιακά μέτρα που λαμβάνουν και τους πόρους που διέθεσαν προκειμένου να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις των άρθρων 4, 5 και 6.
2. Με βάση τις πληροφορίες που συλλέγονται δυνάμει της παραγράφου 1, η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 11 παράγραφος 2, να λάβει ενδεδειγμένα μέτρα προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή των άρθρων 4, 5 και 6, όπως:
 - να καταρτίσει κατάλογο των προς συλλογή πληροφοριών,
 - να προσδιορίσει λεπτομερώς το περιεχόμενο και τις διαδικασίες των επιθεωρήσεων διαδρόμου,
 - να προσδιορίσει τη μορφή αποθήκευσης και διάδοσης των δεδομένων,
 - να συγκροτήσει ή να υποστηρίξει τους αρμόδιους οργανισμούς στη διαχείριση ή τη λειτουργία των μέσων που είναι αναγκαία για τη συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών.
3. Με βάση τις πληροφορίες που συλλέγονται δυνάμει των άρθρων 4, 5 και 6, και σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 11 παράγραφος 2, είναι δυνατόν να αποφασισθεί η κατάλληλη επιθεώρηση διαδρόμου και άλλα μέτρα επιτήρησης, ιδίως ενός συγκεκριμένου αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων μιας τρίτης χώρας μέχρις ότου η αρμόδια αρχή της τρίτης χώρας προβεί σε ικανοποιητική ρύθμιση ή διορθωτικά μέτρα.
4. Η Επιτροπή μπορεί να λάβει τυχόν ενδεδειγμένα μέτρα για να συνεργασθεί με τρίτες χώρες και να τις συνδράμει προκειμένου να βελτιώσουν την εποπτεία ασφάλειας των αερομεταφορών τους, **καθώς και για να επιτρέψει στους τοπικούς μηχανισμούς ασφαλείας και το προσωπικό τους να τηρούν τα πρότυπα που ισχύουν εντός της στην Κοινότητας.**

Άρθρο 10

Επιβολή περιορισμών ή όρων λειτουργίας

Εφόσον ένα κράτος μέλος αποφασίσει να απαγορεύσει τις δραστηριότητες ή να επιβάλει όρους στη δραστηριότητα σε ένα συγκεκριμένο αερομεταφορέα ή σε αερομεταφορείς τρίτης χώρας από τους αερολιμένες του μέχρις ότου η αρμόδια αρχή της τρίτης χώρας προβεί σε ικανοποιητική ρύθμιση για τη λήψη διορθωτικών μέτρων:

- α) το εν λόγω κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τα μέτρα που έλαβε·
- β) η Επιτροπή, σε συνεννόηση με την επιτροπή που ορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1, προσδιορίζει για όλη την Κοινότητα τις συνέπειες του κινδύνου που διαπιστώθηκε·
- γ) η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 11 παράγραφος 2, να λάβει οιοδήποτε μέτρο κρίνει αναγκαίο, συμπεριλαμβανομένης της επέκτασης στην Κοινότητα των μέτρων που έχουν κοινοποιηθεί δυνάμει του στοιχείου α).

Άρθρο 11

Διαδικασία λήψης αποφάσεων

- 1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει θεσπισθεί από το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για την εναρμόνιση των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας⁹.
- 2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, ισχύει η κανονιστική διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3 και το άρθρο 8 αυτής.
- 3. Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι διάρκειας τριών μηνών.
- 4. Η Επιτροπή μπορεί ακόμη να συμβουλευέται την επιτροπή για οιοδήποτε θέμα σχετιζόμενο με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, όπως είναι ο προσδιορισμός των συνεπειών για όλη την Κοινότητα των κινδύνων ασφαλείας που γίνονται αντιληπτοί όπως προβλέπεται στο άρθρο 10.

Άρθρο 12

Εφαρμογή

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας. Ενημερώνουν επ'αυτού αμέσως την Επιτροπή.

⁹ ΕΕ L 373, 31.12.1991, σ. 4.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι διατάξεις που θεσπίζουν σχετικά να περιέχουν ή να συνοδεύονται κατά την επίσημη δημοσίευσή τους από παραπομπή στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 13

Έκθεση

Το αργότερο έως^(*), η Επιτροπή ~~συντάσσει~~ **υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο** έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας, και ιδίως σχετικά με το άρθρο 10, στην οποία, μεταξύ άλλων, λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στα κοινοτικά και τα διεθνή φόρουμ. Η έκθεση μπορεί να συνοδεύεται από προτάσεις αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 14

Εναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 15

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

^(*) δύο χρόνια μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας οδηγίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι



Εθνική Αεροπορική Αρχή (Ονομασία)
(Χώρα)

SAFA

Τυποποιημένη αναφορά

¹ΑΡΙΘ.:-.....-.....

²Πηγή:SR

³Ημερομηνία:-.....-.....
⁵ (Δεν χρησιμοποιείται)

⁴ Τόπος:-.....-.....

⁶Αερομεταφορέας:-.....-.....

⁷ Αριθ. AOC:-.....-.....

⁸Χώρα:-.....-.....

⁹Δρομολόγιο από:-.....-.....

¹⁰Αριθ. πτήσης:-.....-.....

¹¹Δρομολόγιο προς:-.....-.....

¹²Αριθ. πτήσης:-.....-.....

¹³Ναυλωμένο από τον αερομεταφορέα*:-.....-.....

¹⁴Χώρα ναύλωσης:-.....-.....

* (όπου ισχύει)

¹⁵Τύπος αεροσκάφους-.....-.....

¹⁶Στίγμα καταγραφής-.....-.....

¹⁷Αριθ. κατασκευής-.....-.....

¹⁸Πλήρωμα πτήσης:-.....-.....

¹⁹Παρατηρήσεις:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

²⁰Ληφθέντα μέτρα:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

²¹ (Δεν χρησιμοποιείται)

²²Ονοματεπώνυμο εθνικού συντονιστή

²³Υπογραφή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

I. Η επιθεώρηση διαδρόμου καλύπτει όλα ή ορισμένα από τα ακόλουθα θέματα, αναλόγως του διαθέσιμου χρόνου.

1. Ελέγχεται η ύπαρξη και η ισχύς των απαραίτητων εγγράφων για διεθνείς πτήσεις όπως: πιστοποιητικό νηολόγησης, ημερολόγιο αεροσκάφους, πιστοποιητικό πλοϊμότητας, άδειες πληρώματος, άδεια ασυρμάτου, κατάλογος επιβατών και εμπορευμάτων ...

2. Ελέγχεται εάν η σύνθεση και τα τυπικά προσόντα του πληρώματος πτήσης συμφωνούν με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 1 και του Παραρτήματος 6 της σύμβασης του Σικάγου (παραρτήματα ΔΟΠΑ).

3. Ελέγχονται τα επιχειρησιακά έγγραφα (δεδομένα πτήσης, επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης, τεχνικό ημερολόγιο) και προετοιμασίας της πτήσης που απαιτούνται ώστε να αποδεικνύεται ότι η πτήση έχει προετοιμαστεί σύμφωνα με το Παράρτημα 6 της ΔΟΠΑ.

4. Ελέγχεται η ύπαρξη και η κατάσταση των στοιχείων που απαιτούνται για τη διεθνή αεροναυτιλία σύμφωνα με το Παράρτημα 6 της ΔΟΠΑ.

- Πιστοποιητικό αερομεταφοράς (AOC)
- Πιστοποιητικό εκπομπών και θορύβου
- Εγχειρίδιο λειτουργίας (και του MEL¹⁰) και εγχειρίδιο πτήσης
- Εξοπλισμός ασφαλείας
- Εξοπλισμός ασφαλείας θαλάμου επιβατών
- Εξοπλισμός απαραίτητος για τη συγκεκριμένη πτήση συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας και ραδιοπλοΐας
- Καταγραφείς πτήσεως

5. Ελέγχεται εάν η κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (συμπεριλαμβανομένων βλαβών και επισκευών) διασφαλίζει τη συνεχή συμμόρφωση προς τα πρότυπα του Παραρτήματος 8 της ΔΟΠΑ.

II. Μετά την επιθεώρηση διαδρόμου συντάσσεται έκθεση επιθεώρησης διαδρόμου η οποία περιλαμβάνει τις τυπικές γενικές πληροφορίες που περιγράφονται κατωτέρω και κατάλογο των ελεγχθέντων στοιχείων όπου αναφέρεται, για καθένα από τα εν λόγω στοιχεία, εάν παρατηρήθηκε έλλειψη ή όποια συγκεκριμένη παρατήρηση κρίνεται απαραίτητη.

¹⁰

Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού



Εθνική Αεροπορική Αρχή (Ονομασία)
(Χώρα)

SAFA

Αναφορά επιθεώρησης διαδρόμου

¹ΑΡΙΘ.:-.....-.....

²Πηγή:SI

³Ημερομηνία:-.....-.....

⁵ (Δεν χρησιμοποιείται)

⁴ Τόπος:-.....-.....

⁶Αερομεταφορέας:-.....-.....

⁷ Αριθ. AOC:-.....-.....

⁸Χώρα:-.....-.....

⁹Δρομολόγιο από.....-.....-.....

¹⁰Αριθ. πτήσης:.....-.....-.....

¹¹Δρομολόγιο προς.....-.....-.....

¹²Αριθ. πτήσης:.....-.....-.....

¹³Ναυλωμένο από τον αερομεταφορέα*:-.....-.....

* (όπου ισχύει)

¹⁴Χώρα ναύλωσης:-.....-.....

¹⁵Τύπος αεροσκάφους-.....-.....

¹⁶Στίγμα καταγραφής-.....-.....

¹⁷Αριθ. κατασκευής-.....-.....

¹⁸Πλήρωμα πτήσης:-.....-.....

¹⁹Παρατηρήσεις:

Κωδικός/Πρότυπο/Παρατήρηση

.....-.....-.....

.....-.....-.....

.....-.....-.....

.....-.....-.....

.....-.....-.....

.....-.....-.....

.....-.....-.....

.....-.....-.....

.....-.....-.....

²⁰Ληφθέντα μέτρα:

.....

.....

.....

²¹Ονοματεπώνυμο επιθεωρητών:

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

²²Ονοματεπώνυμο εθνικού συντονιστή

²³Υπογραφή

**Εθνική Αεροπορική Αρχή (Ονομασία)
(Χώρα)**

Στοιχείο	Ελέγχθηκε		Παρατηρήση	
A. Θάλαμος διακυβέρνησης				
Γενικά				
1. Γενική κατάσταση	1		1	
2. Έξοδος κινδύνου.....	2		2	
3. Εξοπλισμός.....	3		3	
Έγγραφα				
4. Εγχειρίδια	4		4	
5. Συγκεντρωτικοί πίνακες.....	5		5	
6. Χάρτες ραδιοπλοήγησης.....	6		6	
7. κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού	7		7	
8. Πιστοποιητικό νηολόγησης	8		8	
9. Πιστοποιητικό θορύβου (εφόσον εφαρμόζεται)	9		9	
10. Πιστοποιητικό αερομεταφοράς ή ισοδύναμο έγγραφο.....	10		10	
11. Άδεια ασυρμάτου.....	11		11	
12. Πιστοποιητικό πλοιομότητος.....	12		12	
Στοιχεία πτήσης				
13. Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.....	13		13	
14. Κατανομή φορτίου	14		14	
Εξοπλισμός ασφαλείας				
15. Πυροσβεστήρες χειρός.....	15		15	
16. Σωσίβια /σχεδία επίπλευσης.....	16		16	
17. Ιμάντες.....	17		17	
18. Εξοπλισμός οξυγόνου ..	18		18	
19. Αναλάμποντες φανοί	19		19	
Πλήρωμα πτήσης				
20. Πλήρωμα πτήσης	20		20	
Ημερολόγιο πτήσης / Τεχνικό ή ισοδύναμο ημερολόγιο				
21. Ημερολόγιο πτήσης.....	21		21	
22. Πιστοποιητικό συντήρησης.....	22		22	
23. Ελάττωμα εν αναμονή επισκευής	23		23	
24. Επιθεώρηση πριν την πτήση.....	24		24	
B. Ασφάλεια / Θάλαμος επιβατών				
1. Γενική εσωτερική κατάσταση	1		1	
2. Κάθισμα υπευθύνου θαλάμου	2		2	
3. Κουτί πτώτων βοηθειών / Κουτί επείγουσας ιατρικής βοήθειας	3		3	
4. Πυροσβεστήρες χειρός.....	4		4	
5. Σωσίβια / Σχεδίες επίπλευσης.....	5		5	
6. Ζώνες ασφαλείας.....	6		6	
7. Έξοδοι κινδύνου, φωτισμός και επιγραφές, Ηλεκτρικοί φακοί	7		7	
8. Ολισθητήρες / Σωσίβιες λέμβοι (εφόσον απαιτούνται)	8		8	
9. Παροχή οξυγόνου (Πλήρωμα και επιβάτες)	9		9	
10. Οδηγίες ασφαλείας.....	10		10	
11. Ικανός αριθμός μελών πληρώματος	11		11	
12. Πρόσβαση στις εξόδους κινδύνου	12		12	
13. Ασφάλεια αποσκευών επιβατών	13		13	
14. Ικανός αριθμός θέσεων καθημένων	14		14	
Γ. Κατάσταση αεροσκάφους				
1. Γενική εξωτερική κατάσταση	1		1	
2. Θύρες και ανοίγματα.....	2		2	
3. Χειριστήρια πτήσης.....	3		3	
4. Τροχοί και ελαστικά.....	4		4	
5. Σύστημα προσεδάφισης	5		5	
6. Φωλεά τροχού	6		6	
7. Ακροφύσια εισαγωγής και εξαγωγής	7		7	
8. Πτερύγια στροβίλου	8		8	
9. Έλικες.....	9		9	
10. Εμφανείς επισκευές.....	10		10	
11. Εμφανείς μη επισκευασθείσες βλάβες.....	11		11	
12. Διαρροή	12		12	
Δ. Φορτίο				
1. Γενική κατάσταση διαμερίσματος φορτίου	1		1	
2. Επικίνδυνα εμπορεύματα	2		2	
3. Ασφάλεια φορτίου κατά την πτήση	3		3	

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλεια αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες.

2. ΣΧΕΤΙΚΟ ΚΟΝΔΥΛΙ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

B2.702 Ασφάλεια μεταφορών και A-7031 Υποχρεωτικές επιτροπές

3. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Άρθρο 80 παράγραφος 2

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

4.1 Γενικός στόχος

Συμβολή στη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας με την αξιολόγηση της ασφάλειας των αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν τους κοινοτικούς αερολιμένες.

4.2 Καλυπτόμενη χρονική περίοδος και ρυθμίσεις ανανέωσης

Αόριστη

5. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΔΑΠΑΝΩΝ Ή ΕΣΟΔΩΝ

5.1 Μη υποχρεωτική δαπάνη

5.2 Διαφοροποιημένες πιστώσεις

6. ΕΙΔΟΣ ΔΑΠΑΝΩΝ Ή ΕΣΟΔΩΝ

Επιδότηση για από κοινού χρηματοδότηση με άλλους πόρους από το δημόσιο τομέα.

7. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

7.1 Μέθοδος υπολογισμού του συνολικού κόστους της δράσης (σχέση μεταξύ επί μέρους και συνολικών εξόδων)

Το κόστος του όλου προγράμματος για τα προσεχή πέντε έτη υπολογίστηκε με τα πρότυπα των Εθνικών Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας στην Ευρώπη, τα οποία χρησιμοποιούν και άλλοι διεθνείς οργανισμοί όπως η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) και οι Κοινές Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) για να εκτιμήσουν τις ανάγκες προϋπολογισμού. Αυτό συμβαίνει επειδή οι δραστηριότητες που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία θα αναπτυχθούν σε στενή συνεργασία με τους δύο ανωτέρω οργανισμούς.

Τα πρότυπα είναι τα εξής: -προσωπικό: 400 Ευρώ ανά ανθρωπο/ημέρα· -επίδομα διαμονής 200 Ευρώ ανά ημέρα· -έξοδα ταξιδιού κατά μέσο όρο: 1.000 Ευρώ ανά ταξίδι.

Το ετήσιο κόστος λειτουργίας όλου του προγράμματος υπολογίζεται σε 728.950 Ευρώ. Προτείνεται η χρηματοδοτική συμμετοχή της Επιτροπής να περιορισθεί στο 12% περίπου, δηλαδή σε 85.000 Ευρώ.

7.2 Κατανομή κόστους ανά θέμα

Το μέσο ετήσιο κόστος, ύψους 85.000 € θα ανανεώνεται ετησίως.

7.3 Λειτουργικές δαπάνες για μελέτες, εμπειρογνώμονες, κ.ά. περιλαμβανόμενων στο Μέρος Β του προϋπολογισμού

Βλέπε κατωτέρω.

7.4 Χρονοδιάγραμμα πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων και πληρωμών

Το μέσο ετήσιο κόστος, ύψους 85.000 € θα ανανεώνεται ετησίως.

8. ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Έλεγχος δικαιολογητικών από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής και, εφόσον χρειασθεί, επί τόπου έλεγχος.

9. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ/ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ

9.1 Ειδικοί και ποσοτικοί στόχοι, πληθυσμός στόχου

- Στόχος είναι να βελτιωθεί η ασφάλεια στις αεροπορικές μεταφορές με 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 πληροφοριών σχετικά με τα εν λόγω αεροσκάφη και η λήψη μέτρων για την εφαρμογή διορθωτικών δράσεων.

- Η επιδότηση θα χορηγηθεί στο διεθνή οργανισμό (JAA), ο οποίος θα οργανώσει και θα συντονίσει το όλο πρόγραμμα εκ μέρους κάθε μεμονωμένου κράτους.

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

9.2 Αιτιολόγηση της δράσης

Κάθε κράτος μέλος θα είναι υπεύθυνο για τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται στους αερολιμένες του, ένα όμως συντονισμένο πρόγραμμα που θα περιλαμβάνει την αποθήκευση και διάδοση των δεδομένων και θα διαθέτει έκτακτους πρόσθετους επιθεωρητές θα είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος για να εξασφαλιστεί 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 παρακάμπτουν τις επιθεωρήσεις.

9.3 Παρακολούθηση και αξιολόγηση της δράσης

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

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

Η ενεργός κινητοποίηση του απαραίτητου διοικητικού δυναμικού θα εξαρτάται από την ετήσια απόφαση της Επιτροπής σχετικά με τη διάθεση των πόρων, λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των μελών προσωπικού και των πρόσθετων ποσών που θα επιτρέπει η επί του προϋπολογισμού αρχή.

10.1 Επιπτώσεις στον αριθμό θέσεων

Είδος θέσης		Προσωπικό διορισμένο στη διαχείριση της δράσης		Πηγή		Διάρκεια
		Μόνιμες θέσεις	Προσωρινές θέσεις	Υπάρχον δυναμικό στις αντίστοιχες ΓΔ ή Διευθύνσεις	Πρόσθετο προσωπικό	
Μόνιμοι ή προσωρινοί υπάλληλοι	A B C	1 1		1 1		αόριστος αόριστος
Λοιποί πόροι						
Σύνολο		2		2		

10.2 Συνολικές δημοσιονομικές επιπτώσεις του πρόσθετου δυναμικού

Ευρώ

	Ποσά	Μέθοδος υπολογισμού
Μόνιμοι υπάλληλοι	216.000	2 ανθρωποέτη x 108.000 € (κόστος ανά μονάδα) = 216.000 € Βαθμοί Α1, Α2, Α4 και Α5.
Έκτακτοι υπάλληλοι		
Λοιποί πόροι (σημειώσατε το κονδύλι του προϋπολογισμού)		
Σύνολο	216.000	

Τα αναγραφόμενα ποσά αντιστοιχούν στο συνολικό κόστος των πρόσθετων θέσεων για όλη τη διάρκεια της δράσης, εφόσον είναι ορισμένης διάρκειας, ή στο κόστος των θέσεων για 12 μήνες εφόσον η δράση είναι αορίστου διάρκειας.

10.3 Αύξηση των υπολοίπων διοικητικών δαπανών εξαιτίας της δράσης

Ευρώ

Κονδύλι του προϋπολογισμού	Ποσά	Μέθοδος υπολογισμού
A-07031 (υποχρεωτικές επιτροπές)	19.500	2 συνεδριάσεις της επιτροπής απαρτιζόμενης από 15 εθνικούς εμπειρογνώμονες με μέσο όρο 650 Ευρώ.
Σύνολο	19.500	

Οι δαπάνες του ανωτέρω πίνακα που υπάγονται στο κονδύλι Α-7 (υποχρεωτικές επιτροπές) θα καλυφθούν από τις πιστώσεις του γενικού προϋπολογισμού της ΓΔ Μεταφορών.