



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 22.09.2005
COM(2005) 428 τελικό

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

***ΠΡΩΤΗ ΕΚΘΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 2320/2002
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ***

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΡΩΤΗ ΕΚΘΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 2320/2002 ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

1. Η παρούσα έκθεση ανταποκρίνεται στην υποχρέωση σύνταξης ετήσιας έκθεσης της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κοινών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και με την κατάσταση της ασφάλειας των αερομεταφορών στην Κοινότητα, αξιοποιώντας τα συμπεράσματα των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν από την Επιτροπή.
2. Ο κανονισμός 2320/2002 άρχισε να ισχύει στις 19 Ιανουαρίου 2003· τα κράτη μέλη έπρεπε να εγκρίνουν τα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου πριν από τις 19 Ιουλίου 2003.
3. Οι επιθεωρήσεις της Επιτροπής άρχισαν τον Φεβρουάριο 2004 και έκτοτε έχουν διενεργηθεί 43 επιθεωρήσεις της Επιτροπής (έως τις 30 Ιουνίου 2005).
4. Στη βάση αυτή, η έκθεση διαπιστώνει ότι το επίπεδο ασφάλειας στους αερολιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξήθηκε αισθητά με την εφαρμογή του κοινοτικού κανονισμού. Η συνδυασμένη επίδραση της εφαρμογής των ευρωπαϊκών προτύπων ασφάλειας και των πολλαπλών δραστηριοτήτων ποιοτικού ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων της Επιτροπής, επέτρεψε να εναρμονιστούν και να πολλαπλασιαστούν οι προσπάθειες που καταβάλλουν τα κράτη μέλη μετά τις 11 Σεπτεμβρίου 2001.
5. Οι επιθεωρήσεις της Επιτροπής που διεξάγονται στις εθνικές διοικήσεις και στους αερολιμένες αποτελούν ένα αποτελεσματικότατο εργαλείο για να επαληθεύεται η ορθή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας και για να παροτρύνονται τόσο τα κράτη μέλη όσο και οι αερομεταφορείς να λαμβάνουν μέτρα για το σκοπό αυτό. Η έκθεση παρατηρεί ότι οι βασικές απαιτήσεις εφαρμόζονται μεν ορθά, είναι όμως ακόμη αναγκαίες ορισμένες βελτιώσεις. Η Επιτροπή πρέπει να εξακολουθήσει να διαδραματίζει το ρόλο της, να παρακινεί δηλ. προς την κατεύθυνση αυτή τα κράτη μέλη και τους αερομεταφορείς.
6. Η έκθεση υπογραμμίζει τέλος, ότι είναι επίσης επιθυμητές ορισμένες βελτιώσεις στο κανονιστικό πλαίσιο. Ως εκ τούτου, την έκθεση ακολουθεί μια πρόταση τροποποίησης του κανονισμού 2320/2002.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μετά τα τραγικά γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001, πραγματοποιήθηκε στις 14 Σεπτεμβρίου 2001 επείγουσα συνεδρίαση του Συμβουλίου Μεταφορών της ΕΕ. Η Επιτροπή και οι Υπουργοί Μεταφορών των κρατών μελών συμπέραναν ότι ήταν αναγκαίο, μεταξύ άλλων, να εφαρμοστούν πλήρως τα βασικά μέτρα για την αεροπορική ασφάλεια που είχαν καταρτιστεί ως συστάσεις της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΔΠΑ)¹ από το 1989. Με βάση αυτό το πολιτικό συμπέρασμα, στις 10 Οκτωβρίου 2001 η Επιτροπή εξέδωσε νομοθετική πρόταση για ένα κανονισμό πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας². Η πρόταση αυτή εγκρίθηκε τελικά στις 16 Δεκεμβρίου 2002 με τη διαδικασία της συναπόφασης³. Άρχισε να ισχύει στις 19 Ιανουαρίου 2003.

Το άρθρο 11 του κανονισμού ορίζει ότι *με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001⁴ 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 επιθεωρήσεων.*

Δεδομένου ότι οι επιθεωρήσεις της Επιτροπής στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας άρχισαν στις αρχές του 2004, η παρούσα έκθεση είναι η έκθεση για το πρώτο έτος εφαρμογής του συνόλου των στοιχείων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002.

2. ΤΟ ΝΕΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

2.1. Το περιεχόμενο του κανονισμού 2320/2002

Τα πρότυπα ασφάλειας καθίστανται υποχρεωτικά· ανατίθενται συγκεκριμένα καθήκοντα στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή.

2.1.1. Υποχρεωτικές διατάξεις

Ο κανονισμός (ΕΚ) 2320/2002, αποτελώντας το πρώτο κοινοτικό νομοθέτημα στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, επεδίωξε να αντιμετωπίσει ταυτόχρονα πολλά διαφορετικά θέματα.

Κατά πρώτον, ο κανονισμός προσδιορίζει τις κύριες διατάξεις και τα κοινά πρότυπα που διέπουν την κοινοτική προσέγγιση σε θέματα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Υπάρχει, ειδικότερα, ένα λεπτομερές παράρτημα που καθορίζει τις τεχνικές απαιτήσεις για την αεροπορική ασφάλεια, για τις οποίες πρέπει να θεσπιστούν κοινοτικοί κανόνες. Οι διατάξεις αυτές κατέστησαν εφαρμοστέες στις 19 Ιανουαρίου 2003.

¹ Η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας περιλαμβάνει 41 ευρωπαϊκά κράτη (μεταξύ αυτών όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ και τα υποψήφια για προσχώρηση κράτη) και θέτει προαιρετικά πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων προτύπων ασφαλείας, για την αεροπορία.

² COM (2001) 575 της 10.10.2001

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. ΕΕ L 355 της 30.12.2002, σ. 1.

⁴ Ο κανονισμός 1049/2001 αφορά την πρόσβαση του κοινού σε έγγραφα και επιτρέπει περιορισμούς της πρόσβασης σε ευαίσθητες πληροφορίες. Είναι σαφές ότι ορισμένες πληροφορίες σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια είναι ευαίσθητες.

Η νομοθεσία εφαρμόζεται πλήρως σε όλους τους περίπου 700 αερολιμένες πολιτικής αεροπορίας που υπάρχουν στη διευρυμένη Ευρωπαϊκή Κοινότητα, πλην των μικρότερων. Στους μικρούς αερολιμένες δεν χορηγείται γενική απαλλαγή από την εφαρμογή των διαδικασιών αεροπορικής ασφάλειας. Αντίθετα, κάθε κράτος μέλος μπορεί να θεσπίζει επίπεδα ασφαλείας διαφορετικά από τα προβλεπόμενα στην κοινοτική νομοθεσία, αλλά μόνο βάσει τοπικών εκτιμήσεων επικινδυνότητας.

Ενώ η κοινοτική νομοθεσία θεσπίζει τα κοινά βασικά πρότυπα, επιτρέπει επίσης στα κράτη μέλη (ή σε μεμονωμένους αερολιμένες) να θέτουν αυστηρότερα πρότυπα. Δεδομένου του μεταβλητού επιπέδου κινδύνου για τρομοκρατική επίθεση, οι συγκεκριμένοι αερολιμένες ή αεροπορικές εταιρείες πρέπει πάντοτε να έχουν τη δυνατότητα να αυξάνουν το επίπεδο ασφαλείας, οποτεδήποτε αντικειμενικές εκτιμήσεις επικινδυνότητας υποδεικνύουν ότι η ενέργεια αυτή είναι απαραίτητη, είτε σε προσωρινή είτε σε μόνιμη βάση.

Επιπλέον, ο κανονισμός 2320/2002 συνέστησε επιτροπή (χρησιμοποιώντας τους τυπικούς κανόνες επιτροπολογίας που περιλαμβάνονται στην απόφαση 1999/468/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁵), η οποία καθιστά δυνατή τη γρήγορη επεξεργασία πρόσθετων, λεπτομερέστερων εναρμονισμένων τεχνικών απαιτήσεων στον τομέα της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, εάν και όταν προκύψει ανάγκη.

2.1.2. Κατανομή καθηκόντων μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής

Η νομοθεσία της ΕΚ σχετικά με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας απευθύνεται προπάντων στα κράτη μέλη. Ο κανονισμός πλαίσιο υποχρεώνει καθένα από αυτά να διαθέτει Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, ώστε να εξασφαλίζεται η εφαρμογή των κοινών προτύπων που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού. Κάθε κράτος μέλος οφείλει επίσης να μεριμνά για την εκπόνηση και εφαρμογή εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα του οικείου εθνικού προγράμματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας. Αυτό συνιστά βασική απαίτηση για τον ουσιαστικό έλεγχο της ορθής εφαρμογής του κανονισμού 2320/2002.

Ο κανονισμός εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να παρακολουθεί την εκ μέρους των κρατών μελών εφαρμογή του κανονισμού και ειδικότερα να διεξάγει επιθεωρήσεις⁶ των εθνικών υπηρεσιών και κατάλληλου δείγματος αερολιμένων, για να διασφαλίζει την τήρηση των κοινοτικών κανόνων για την αεροπορική ασφάλεια.

2.1.3. Κοινοτικό νομοθετικό έργο που επιτελέστηκε έως τον Ιούνιο 2005 σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 2320/2002

Συνολικά, μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί επτά κανονισμοί της Επιτροπής, για να συμπληρωθεί ο κανονισμός 2320/2002.

⁵ ΕΕ L 184 της 17.1.1999, σ. 23

⁶ Ιστορικά, έχει αναπτυχθεί στον τομέα της αεροπορικής ασφαλείας ένα κατά το μάλλον ή ήττον ακριβές λεξιλόγιο για την περιγραφή των ελέγχων και οι όροι ‘επιθεώρηση’, ‘έλεγχος’ (audit – control) και ‘δοκιμή’ έχουν πολύ συγκεκριμένο νόημα. Επειδή η παρούσα έκθεση απευθύνεται στο ευρύτερο κοινό που ενδέχεται να μην είναι εξοικειωμένο με αυτό το τεχνικό λεξιλόγιο και τις εννοιολογικές αποχρώσεις που έχουν οι συγκεκριμένες αυτές λέξεις, σε όλη την έκθεση θα χρησιμοποιείται ο όρος ‘επιθεώρηση’ για όλους τους τύπους ελέγχων που διενεργούνται από τις αρμόδιες αρχές.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 622/2003 της Επιτροπής για καθορισμό μέτρων για την εφαρμογή των **κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών**⁷ άρχισε να ισχύει στις 19 Απριλίου 2003. Ο κανονισμός αυτός προσθέτει λεπτομερέστερες απαιτήσεις για την ασφάλεια των αερομεταφορών, για να συμπληρωθούν οι γενικές απαιτήσεις που καθορίζονται με τον κανονισμό πλαίσιο.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1217/2003 της Επιτροπής για θέσπιση **των κοινών προδιαγραφών για τα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας**⁸ άρχισε να ισχύει στις 28 Ιουλίου 2003.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1486/2003 της Επιτροπής για καθορισμό **των διαδικασιών διεξαγωγής των επιθεωρήσεων της Επιτροπής** στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας⁹ άρχισε να ισχύει στις 12 Σεπτεμβρίου 2003.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 68/2004 της Επιτροπής¹⁰, ο οποίος άρχισε να ισχύει στις 5 Φεβρουαρίου 2004, αποτέλεσε την πρώτη τροποποίηση του κανονισμού 622/2003 και προσέθεσε λεπτομερέστερες απαιτήσεις για την ασφάλεια των αερομεταφορών, οι οποίες συμπληρώνουν τις γενικές απαιτήσεις που καθορίζονται με τον κανονισμό πλαίσιο, ιδίως όσον αφορά **τα απαγορευμένα αντικείμενα**.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1138/2004 της Επιτροπής για την καθιέρωση κοινού ορισμού των ζωτικών τμημάτων των ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας των αερολιμένων¹¹ άρχισε να ισχύει την 1^η Ιουλίου 2004. Ο κανονισμός αυτός απαιτεί, εντός πέντε ετών και σε τρεις φάσεις, **όλο το προσωπικό των αερολιμένων** που έρχεται σε επαφή με επιβάτες και αποσκευές που έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας **και το ίδιο να έχει υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας**. Η πρώτη φάση, για το προσωπικό στα κτίρια των τερματικών σταθμών των αερολιμένων, άρχισε να ισχύει αμέσως μετά την έκδοση του κανονισμού. Το πενταετές χρονοδιάγραμμα, το οποίο ενδεχομένως φαίνεται υπερβολικό, αντανακλά μια υποχρέωση που προβλέπεται στον κανονισμό 2320/2002.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 781/2005 της Επιτροπής¹², αποτέλεσε τη δεύτερη τροποποίηση του κανονισμού 622/2003 και προσέθεσε λεπτομερέστερες απαιτήσεις για την ασφάλεια των αερομεταφορών, οι οποίες συμπληρώνουν τις γενικές απαιτήσεις που καθορίζονται με τον κανονισμό πλαίσιο, ιδίως όσον αφορά **τα πρότυπα επιδόσεων για τα μηχανήματα ακτίνων Χ** που χρησιμοποιούνται για λόγους ασφαλείας στους αερολιμένες της ΕΕ. Αρχίζει να ισχύει την 1^η Ιουλίου 2006. Πρόθεση της Επιτροπής είναι να συμπεριλάβει στον κανονισμό 622/2003 πρότυπα επιδόσεων για όλους τους βασικούς τύπους εξοπλισμού ασφαλείας που χρησιμοποιούνται στους αερολιμένες της ΕΕ. Αυτά θα χρησιμεύσουν ως πρότυπα αναφοράς για τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται σε ολόκληρη την ΕΕ και θα δώσουν επίσης τη δυνατότητα στους επιθεωρητές της ΕΕ να διαθέτουν ένα αντικειμενικό μέσο αξιολόγησης του κατά πόσον ο εξοπλισμός ασφαλείας των αερολιμένων λειτουργεί επαρκώς.

⁷ EE L 89 της 5.4.2003, σ. 9

⁸ EE L 169 της 8.7.2003, σ. 44

⁹ EE L 213 της 23.8.2003, σ. 3

¹⁰ EE L 10 της 16.1.2004, σ. 14.

¹¹ EE L 221 της 22.6.2004, σ. 6

¹² EE L 131 της 25.5.2005, σ. 24

Ο κανονισμός (ΕΚ) 857/2005 της Επιτροπής¹³, αποτέλεσε την τρίτη τροποποίηση του κανονισμού 622/2003 και προσέθεσε λεπτομερέστερες απαιτήσεις για την ασφάλεια των αερομεταφορών όσον αφορά την **σωματική έρευνα των επιβατών**.

Στην περίπτωση των κανονισμών 781/2005 και 857/2005 πρέπει να σημειωθεί ότι απέρρευσαν εν μέρει από τα πορίσματα των επιθεωρήσεων της Επιτροπής στους αερολιμένες της ΕΕ, όπου οι επιθεωρητές της Επιτροπής είχαν επισημάνει ελλείψεις ή αδυναμίες της κείμενης νομοθεσίας. Από την άποψη αυτή, η ανατροφοδότηση από τους επιθεωρητές της Επιτροπής και η ανάλυση των πορισμάτων της επιθεώρησης εκ μέρους της Επιτροπής θα αποτελεί σημαντικό εργαλείο που θα διασφαλίζει ότι η κοινοτική νομοθεσία σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια είναι λυσιτελής, ενώ η διαδικασία της επιτροπολογίας αποτελεί το ορθό πλαίσιο που δίνει τη δυνατότητα οι σχετικές τεχνικές (και ευαίσθητες από άποψη ασφαλείας) τροποποιήσεις να συζητούνται λεπτομερώς και να εγκρίνονται γρήγορα.

Επιπλέον, μια σημαντική μη νομοθετική πρωτοβουλία που ολοκληρώθηκε το 2004 ήταν μια χρηματοδοτούμενη από την Επιτροπή μελέτη σχετικά με την **χρηματοδότηση των μέτρων αεροπορικής ασφάλειας**. Η μελέτη αυτή δημοσιεύθηκε μέσω του κόμβου της Επιτροπής στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Η Επιτροπή προτίθεται να ενσωματώσει τα πορίσματα της μελέτης αυτής σε μια ευρύτερη ανακοίνωση που θα αναπτύσσει το ζήτημα της χρηματοδότησης των μέτρων ασφαλείας σε όλους τους τρόπους μεταφορών. Η εν λόγω ανακοίνωση προγραμματίζεται να δημοσιευθεί το δεύτερο εξάμηνο του 2005.

3. ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟ 2004/2005

3.1. Οι επιθεωρήσεις

Το πρόγραμμα επιθεωρήσεων της Επιτροπής επέτρεψε τη διεξαγωγή 43 επιθεωρήσεων μεταξύ Φεβρουαρίου 2004 και Ιουνίου 2005 (βλ. παράρτημα 1), εκ των οποίων οι 27 διενεργήθηκαν το 2004 και οι 16 κατά το πρώτο εξάμηνο του 2005. Στις 30 Ιουνίου 2005, είχαν ήδη επιθεωρηθεί 23 κράτη μέλη τουλάχιστον μία φορά από την Επιτροπή. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ – 15 είχαν επιθεωρηθεί τουλάχιστον μία φορά το 2004. Οι επιθεωρήσεις επεκτάθηκαν στα δέκα νέα κράτη μέλη από τον Δεκέμβριο 2004.

3.1.1. Επιθεωρήσεις των εθνικών αρχών

Στόχος των επιθεωρήσεων των εθνικών αρχών που είναι επιφορτισμένες με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας είναι να εξακριβώνεται ότι κάθε κράτος μέλος εφαρμόζει ή επιβάλλει την εφαρμογή του συνόλου των κοινοτικών υποχρεώσεων του που περιλαμβάνονται στο εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου¹⁴, στο εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας¹⁵, στα προγράμματα ασφαλείας των αερολιμένων και των αερομεταφορέων¹⁶ και στο εθνικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα¹⁷. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε επίσης στις δραστηριότητες ελέγχου που διεξάγονται από τα ίδια τα κράτη μέλη στους αερολιμένες της επικράτειάς τους.

¹³ ΕΕ L 143 της 7.6.2005, σ. 9

¹⁴ Άρθρα 5 παράγραφος 2 και 7 παράγραφος 1 του κανονισμού 2320/2002 και κανονισμός 1217/2003

¹⁵ Άρθρο 5 παράγραφος 1 του κανονισμού 2320/2002

¹⁶ Άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού 2320/2002

¹⁷ Άρθρο 5 παράγραφος 5 του κανονισμού 2320/2002

Έως το τέλος Ιουνίου 2005, είχαν επιθεωρηθεί 14 εθνικές αρχές. Από τις επιθεωρήσεις αυτές προκύπτουν τα ακόλουθα βασικά συμπεράσματα:

- Τα εθνικά προγράμματα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας έχουν εγκριθεί τυπικά από τα κράτη μέλη και το περιεχόμενό τους είναι εν γένει σύμφωνο προς τις κοινοτικές απαιτήσεις· ωστόσο, ζητήθηκε από ορισμένα κράτη να συμμορφωθούν πλήρως προς τις κοινοτικές απαιτήσεις.
- Τα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου έχουν εγκριθεί στο σύνολο σχεδόν των χωρών. Εντούτοις, χρειάστηκε να αναβληθούν οι επιθεωρήσεις δύο κρατών μελών που δεν είχαν ακόμη εγκρίνει το πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου· κατά των κρατών αυτών κινήθηκαν διαδικασίες παράβασης. Το περιεχόμενο των προγραμμάτων είναι εν γένει σύμφωνο προς τις κοινοτικές απαιτήσεις και προσεγγίζει την απόλυτη συμμόρφωσή του. Για παράδειγμα, οι κατάλληλες εκτελεστικές αρμοδιότητες έχουν αποδοθεί σε όλες τις περιπτώσεις στην αρμόδια αρχή· σε μία και μόνη χώρα οι αρμοδιότητες αυτές θεωρήθηκαν ανεπαρκώς καθορισμένες.
- Η επικύρωση των προγραμμάτων ασφάλειας των αερολιμένων πραγματοποιείται με ικανοποιητικό τρόπο.
- Η επικύρωση των προγραμμάτων ασφάλειας των αεροπορικών εταιριών πραγματοποιείται κατά προτεραιότητα για τις εταιρίες που έχουν αδειοδοτηθεί από το επιθεωρούμενο κράτος.
- Η εκπόνηση και η εφαρμογή των εθνικών προγραμμάτων εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας είναι σε γενικές γραμμές ικανοποιητικές, αν και για ορισμένες λεπτομέρειες χρειάστηκαν προσαρμογές.
- Ο έλεγχος ασφαλείας των μετεπιβιβαζόμενων επιβατών με προέλευση τρίτες χώρες και των αποσκευών τους πρέπει να βελτιωθεί σε ορισμένα κράτη μέλη.
- Οι απαιτήσεις που αφορούν την κοινή μεθοδολογία των εθνικών ελέγχων (χαρακτήρας αιφνιδιαστικός ή μη, φύση του ελέγχου, ταξινόμηση των αποτελεσμάτων) εφαρμόζονται σχετικά καλά στην πλειονότητα των κρατών μελών. Ωστόσο, ελλείπει επαρκούς εναρμόνισης, είναι ακόμη αδύνατη οποιαδήποτε σύγκριση σε ευρωπαϊκό επίπεδο των αποτελεσμάτων των εθνικών δραστηριοτήτων ελέγχου· θα πρέπει άρα να εξεταστεί το ζήτημα της ενίσχυσης των εν λόγω απαιτήσεων.
- Ο αριθμός και η φύση των επιθεωρήσεων που διενεργούνται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές διαφέρει αισθητά από το ένα κράτος στο άλλο. Ορισμένες εθνικές αρχές δεν χρησιμοποιούν την αρμοδιότητα που τους έχει δοθεί, να διεξάγουν δοκιμές ή προσομοιώσεις έκνομων ενεργειών με στόχο να μετρούν την αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων μέτρων. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι δραστηριότητες ελέγχου δεν είναι αρκετά τακτικές για να είναι πλήρως αποτελεσματικές.
- Σε περισσότερα από τα μισά κράτη μέλη που επιθεωρήθηκαν, ο αριθμός εθνικών επιθεωρητών (πλήρους ή μερικής απασχόλησης) κρίθηκε ανεπαρκής για την ορθή άσκηση των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στην αρμόδια εθνική αρχή.

- Η απόδοση της διαδικασίας διόρθωσης, δηλαδή η ταχύτητα με την οποία καλύπτονται οι διαπιστωθείσες ελλείψεις, διαφέρει· ενίοτε επιβάλλονται χρηματικές κυρώσεις από ορισμένα κράτη μέλη, οι οποίες αποτελούν ισχυρό κίνητρο.

3.1.2. Επιθεωρήσεις κατάλληλου δείγματος αερολιμένων

Συνολικά διενεργήθηκαν 29 επιθεωρήσεις αερολιμένων σε 22 κράτη μέλη μεταξύ Φεβρουαρίου 2004 και Ιουνίου 2005¹⁸. Το δείγμα επιλέχθηκε σε τυχαία και αντικειμενική βάση (διαστάσεις και διάρθρωση του αερολιμένα, επίπεδο κίνησης, αριθμός αεροπορικών εταιριών που τον χρησιμοποιούν, γεωγραφική ισορροπία). Περιλαμβάνει ειδικότερα:

- 11 επιθεωρήσεις αερολιμένων με κίνηση άνω των 10 εκατ. επιβατών ετησίως, μεταξύ των οποίων πολλοί από τους μεγαλύτερους ευρωπαϊκούς αερολιμένες·
- 13 επιθεωρήσεις αερολιμένων με κίνηση μεταξύ 1 και 10 εκατ. επιβατών, μεταξύ των οποίων 2 αερολιμένες της Νότιας Ευρώπης με εντονότατη εποχική κίνηση·
- 1 επιθεώρηση ενός αερολιμένα με κίνηση κάτω του 1 εκατ. επιβατών·
- 1 επιθεώρηση ενός μικρού περιφερειακού αερολιμένα·
- 3 επιθεωρήσεις αερολιμένων όπου επικρατεί η εμπορευματική κίνηση, μεταξύ των 10 σημαντικότερων.

Σε σχέση με τα υποχρεωτικά πρότυπα που βαρύνουν τους φορείς, το επίπεδο ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι εν γένει αρκετό υψηλό, χωρίς πάντως να είναι ομοιόμορφο. Οι βασικές κοινές απαιτήσεις, όπως για παράδειγμα η αναγκαιότητα να υποβάλλεται σε έλεγχο ασφαλείας το 100% των επιβατών και των χειραποσκευών τους, καθώς και των παραδιδόμενων αποσκευών τους, εφαρμόζονται γενικώς καλά. Αυτό αντιπροσωπεύει σημαντική πρόοδο σε σχέση με την κατάσταση που υπήρχε πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού 2320/2002. Εντούτοις, οι επιθεωρήσεις επέτρεψαν να διαπιστωθεί ότι χρειάζονται ακόμη βελτιώσεις και ότι εξακολουθούν να υπάρχουν σημεία μη συμμόρφωσης με ορισμένες απαιτήσεις του κανονισμού 2320/2002.

Συνολικά, ορισμένα σημεία μη συμμόρφωσης διαπιστώθηκαν κατ' επανάληψη σε πολλούς αερολιμένες. Για παράδειγμα, ο έλεγχος ασφαλείας του προσωπικού εμφάνισε αισθητές διακυμάνσεις ως προς την έκταση των ελέγχων αυτών. Σημαντική εναρμόνιση και βελτίωση των προτύπων ασφαλείας στον τομέα αυτό μπορεί να αναμένεται με την έναρξη ισχύος, την 1^η Ιανουαρίου 2006, της δεύτερης φάσης που προβλέπεται στον κανονισμό 1138/2004, ο οποίος απαιτεί τον έλεγχο ασφαλείας όλου του προσωπικού που εισέρχεται σε οποιαδήποτε περιοχή στην οποία έχουν πρόσβαση οι υποβληθέντες σε έλεγχο ασφαλείας επιβάτες. Επιπλέον, εντοπίστηκε, κατόπιν των δοκιμών που διενεργήθηκαν στη διάρκεια των επιθεωρήσεων, έλλειψη εναρμόνισης σε ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις για τον εξοπλισμό ασφαλείας. Η διαδικασία θέσπισης εκτελεστικής νομοθεσίας για τη βελτίωση της κατάστασης αυτής προχωρεί και ο πρώτος κανονισμός που εξασφαλίζει εναρμονισμένα πρότυπα για τον εξοπλισμό ακτίνων Χ εκδόθηκε ήδη στις 24 Μαΐου 2005¹⁹. Τέλος, έχουν εντοπιστεί ορισμένα σημεία μη συμμόρφωσης στους τομείς του ελέγχου πρόσβασης σε

¹⁸ εκ των οποίων τρεις επιθεωρήσεις για τον έλεγχο της συνέχειας που δόθηκε

¹⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 781/2005

ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού έχουν κινηθεί ταχείες διαδικασίες διόρθωσης.

Ομοίως, οι επιδόσεις των αεροπορικών εταιρειών δεν είναι πάντοτε ομοιογενείς, εφόσον ορισμένες εταιρείες τηρούν καλύτερα τις απαιτήσεις από άλλες. Ειδικότερα, πρέπει να βελτιωθεί ο έλεγχος και η προστασία των αεροσκαφών.

Πρακτικές μη σύννομες παρατηρήθηκαν επίσης όσον αφορά την ασφάλεια των εμπορευμάτων, όπου φαίνεται άκρως αναγκαία μια περισσότερο εναρμονισμένη κοινή προσέγγιση.

Τέλος, ορισμένες διατάξεις της νομοθεσίας θεωρούνται ενίοτε μη αρκούντως σαφείς κατά την άποψη των ενδιαφερόμενων φορέων.

Εσωτερικοί μηχανισμοί ποιοτικού ελέγχου σε όλους τους φορείς των αερομεταφορών – και ιδίως στις αερολιμενικές αρχές, τους αερομεταφορείς, τις εταιρίες διακίνησης εμπορευμάτων, θα επέτρεπαν στους φορείς αυτούς να μετρούν την επίδοσή τους σε θέματα ασφαλείας και τη συμμόρφωσή τους προς τα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Τα κράτη μέλη, ευαισθητοποιημένα από την Επιτροπή, πρέπει επομένως να είναι ιδιαίτερα προσεκτικά, ώστε να μην εμφανίζονται ή να μην εμφανίζονται πλέον αυτές οι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης. Σε αντίθετη περίπτωση, η Επιτροπή θα χρησιμοποιεί το δικαίωμα δράσης που διαθέτει σύμφωνα με τη Συνθήκη.

3.2. Διαδικασία διόρθωσης

Η διόρθωση των διαπιστωθέντων σημείων μη συμμόρφωσης σε σχέση με την κοινοτική νομοθεσία είναι ασφαλώς ο άμεσος στόχος που επιδιώκει η Επιτροπή. Η Επιτροπή χαιρεί που τα κράτη μέλη υποδέχθηκαν ευνοϊκά τις εκθέσεις επιθεωρήσεων, των οποίων η αμφισβήτηση των πορισμάτων είναι οριακή.

Είναι ακόμη νωρίς για να αποφανθούμε με επαρκή απόσταση σχετικά με την απόδοση της διαδικασίας διόρθωσης των σημείων μη συμμόρφωσης που εντοπίζονται κατά τις επιθεωρήσεις. Ωστόσο, φαίνεται ότι ο ρυθμός των διορθώσεων επί του πεδίου επιταχύνθηκε σημαντικά στη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, επιβεβαιώνοντας ότι η καθιέρωση ενός κοινοτικού καθεστώτος επιθεώρησης για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας είναι ιδιαίτερος χρήσιμη.

4. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η διαδικασία επιθεώρησης και η κατάρτιση εκτελεστικής νομοθεσίας μέσω της επιτροπολογίας επέτρεψαν να συμβαδίζουν η πολιτική και η πρακτική στο πεδίο της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας. Η προσέγγιση αυτή επιτρέπει να βεβαιώσουμε ότι το επίπεδο ασφαλείας ενισχύθηκε αισθητά και ότι είναι σήμερα επιθυμητό να αναθεωρηθεί ο κανονισμός 2320/2002.

4.1. Το επίπεδο ασφαλείας ενισχύθηκε

Οι επιθεωρήσεις ήσαν ιδιαίτερα πολύτιμες για να εξεταστεί αντικειμενικά η εφαρμογή της νομοθεσίας. Από την άποψη αυτή, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι, κατά γενικό κανόνα, συνολικά ο κανονισμός 2320/2002 και η συναφής εκτελεστική νομοθεσία βοηθούν

να διασφαλιστεί ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας σε ολόκληρη την ΕΕ. Ελλείπει στοιχείων σχετικά με το πραγματικό επίπεδο ασφάλειας πριν από την έναρξη ισχύος της κοινοτικής νομοθεσίας, είναι βεβαίως δύσκολο να μετρηθεί το μέγεθος της προόδου που πραγματοποιήθηκε σε καθένα από τα κράτη μέλη και στους αερολιμένες που επιθεωρήθηκαν. Παρότι στη διάρκεια επιθεωρήσεων των κοινοτικών αερολιμένων εντοπίστηκαν επανειλημμένα ορισμένοι τομείς μη συμμόρφωσης, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η θέσπιση δεσμευτικής κοινοτικής νομοθεσίας στο πεδίο της αεροπορικής ασφάλειας συνέβαλε στη σημαντική βελτίωση της προστασίας των ευρωπαίων πολιτών από έκνομες ενέργειες κατά της πολιτικής αεροπορίας.

Το υφιστάμενο νομικό σύστημα, το οποίο περιλαμβάνει τις εξουσίες για την θέσπιση των κατάλληλων κανόνων εφαρμογής, καθώς και νομικές απαιτήσεις που υπερακοντίζουν τις υποχρεώσεις και τις συστάσεις του παραρτήματος 17 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, επιτρέπει το συμπέρασμα ότι η ποιότητα της αεροπορικής ασφάλειας στην ΕΕ αποτελεί πρότυπο παγκοσμίως.

Η Επιτροπή προτίθεται να συνεχίσει την άσκηση της νέας αρμοδιότητάς της σε θέματα επιθεώρησης. Η επίδοση των εθνικών αρχών από την άποψη της τακτικής παρακολούθησης των αερολιμένων και των αερομεταφορέων και από την άποψη της ταχείας κάλυψης των ελλείψεων που διαπιστώνονται κατά τους εθνικούς ελέγχους πρέπει να τύχει ιδιαίτερης προσοχής. Πρέπει επίσης να διευρυνθεί το δείγμα των επιθεωρούμενων αερολιμένων: όλα τα κράτη μέλη πρέπει να επιθεωρούνται με την κατάλληλη συχνότητα και με προτεραιότητα σε εκείνα, όπου είναι άφθονη η προσφορά αερομεταφορών, όπου η πολιτική ασφάλειας είναι ακόμη πρόσφατη και όπου έχουν διαπιστωθεί ελλείψεις.

4.2. Η ανάγκη βελτίωσης του κανονισμού 2320/2002

Συνολικά, υπάρχει ακόμη περιθώριο για την περαιτέρω ενδυνάμωση της προστασίας των ευρωπαίων πολιτών, χωρίς να τίθενται σε κίνδυνο τα θεμιτά συμφέροντα των φορέων για διευκόλυνση των διαδικασιών ασφαλείας στους ευρωπαϊκούς αερολιμένες, μέσω της βελτίωσης του κανονισμού πλαισίου (ΕΚ) αριθ. 2320/2002, καθώς και ορισμένων εκτελεστικών κανόνων. Οι βελτιώσεις αυτές πρέπει ιδίως να συμβάλλουν στην καλύτερη επίδοση του συστήματος ως συνόλου.

Οι βελτιώσεις αυτές, οι οποίες εντοπίστηκαν στο πλαίσιο της δραστηριότητας επιθεωρήσεων της Επιτροπής, πρέπει να επέλθουν μέσω αναθεώρησης του κανονισμού 2320/2002.

Η αναθεώρηση αυτή έχει καταστεί αναγκαία για την ικανοποίηση διαφόρων αναγκών σχετικών με την απλούστευση των διαδικασιών προσαρμογής των υφισταμένων προδιαγραφών, με την τεχνική εναρμόνιση, με την αποσαφήνιση ορισμένων διατάξεων, με τη βελτίωση του επίπεδου ασφάλειας και τέλος με τον προσδιορισμό μηχανισμών συνεργασίας με τις τρίτες χώρες.

**Παράρτημα 1. Συνολική εικόνα των επιθεωρήσεων της Επιτροπής ανά κράτος μέλος
(κατάσταση στις 30 Ιουνίου 2005)**

ΚΜ	Αριθμός επιθεωρήσεων
Βέλγιο	2
Τσεχική Δημοκρατία	1
Δανία	2
Γερμανία	3
Εσθονία	-
Ελλάδα	3
Ισπανία	3
Γαλλία	3
Ιρλανδία	2
Ιταλία	2
Κύπρος	1
Λετονία	1
Λιθουανία	1
Λουξεμβούργο	2
Ουγγαρία	1
Μάλτα	1
Κάτω Χώρες	2
Αυστρία	3
Πολωνία	1
Πορτογαλία	2
Σλοβενία	1
Σλοβακία	-
Φινλανδία	2
Σουηδία	2
Ηνωμ. Βασίλειο	2
ΣΥΝΟΛΟ :	43