

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα: Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας

COM(2005) 429 τελικό — 2005/0191 (COD)

(2006/C 185/03)

Στις 16 Νοεμβρίου 2005, και σύμφωνα με το άρθρο 80(2) της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την ανωτέρω πρόταση

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών» στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του στις 24 Μαρτίου 2006, με βάση εισηγητική έκθεση του κ. McDonogh.

Κατά την 426^η σύνοδο ολομέλειάς της, της 20^{ης} και 21^{ης} Απριλίου 2006 (συνεδρίαση της 20^{ης} Απριλίου 2006), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 134 ψήφους υπέρ και 2 ψήφους κατά την ακόλουθη γνωμοδότηση:

1. Συστάσεις

1.1 Τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα, με βάση την σχετική εκτίμηση κινδύνων, να εφαρμόζουν αυστηρότερα μέτρα από αυτά που θα έχουν καθοριστεί, υπό την προϋπόθεση ότι θα τα χρηματοδοτούν από τον εθνικό προϋπολογισμό.

1.2 Κάθε κράτος μέλος πρέπει να ορίζει μία και μόνο αρμόδια αρχή η οποία να έχει την ευθύνη του συντονισμού και της παρακολούθησης της τήρησης των προτύπων ασφαλείας.

1.3 Κάθε κράτος μέλος πρέπει να καταρτίζει ένα εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

1.4 Για την παρακολούθηση της εφαρμογής της νέας πράξης εκ μέρους των κρατών μελών και προκειμένου να προσδιοριστούν τα τρωτά σημεία στον τομέα της αεροπορικής ασφαλείας, η Επιτροπή πρέπει να διεξάγει ελέγχους, στους οποίους να περιλαμβάνονται και αφηνίδιοι έλεγχοι.

1.5 Για να μπορούν να εξαιρούνται οι μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες και οι μεταφορτώνόμενες αποσκευές από τον έλεγχο ασφαλείας κατά την άφιξή τους με πτήση από τρίτη χώρα (έννοια της «ενιαίας ασφαλείας» ή «one-stop security»), καθώς και για να καθίσταται δυνατή η συνένωση των επιβατών που αφικνούνται με πτήση από τρίτη χώρα με τους αναχωρούντες επιβάτες που έχουν ήδη περάσει από έλεγχο, είναι σκόπιμο να ενθαρρυνθεί η σύναψη, μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών, εναρμονισμένων συμφωνιών με τις οποίες να αναγνωρίζεται η ισοδυναμία των προτύπων ασφαλείας που εφαρμόζονται στην τρίτη χώρα με τα κοινοτικά πρότυπα.

1.6 Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει την πρωτοβουλία της Επιτροπής και υποστηρίζει πλήρως τις θεμελιώδεις αρχές της πρότασης.

1.7 Επικροτεί επίσης την εισαγωγή κοινών κανόνων καθώς η ασφάλεια στους αερολιμένες και οι διαδικασίες ποικίλλουν εξαιρετικά από χώρα σε χώρα της Ευρώπης και είναι σημαντικό οι κανόνες να εναρμονιστούν.

1.8 Σε ό,τι αφορά το σημείο 1.2, 5^η παράγραφος, της 1^{ης} ενότητας και την ενότητα 11 του Παραρτήματος, δεδομένης της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων στο εσωτερικό της Κοινότητας και της διαθεσιμότητας εργατικού δυναμικού από τρίτες χώρες, η Κοινότητα θα ήταν σκόπιμο να παρέχει βοήθεια στις εθνικές αρχές, στους αερολιμένες, στις αεροπορικές εταιρείες, κτλ, σε ό,τι αφορά την επικύρωση των προσωπικών δεδομένων

υποψηφίων εργαζομένων προκειμένου να καταστεί δυνατή η τήρηση των απαιτήσεων που προβλέπονται για τους «ελέγχους ιστορικού».

1.9 Ο στόχος που εκτίθεται στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 1 της πρότασης κανονισμού πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να καταστεί σαφές ότι τα αναφερόμενα μέτρα ασφαλείας αποβλέπουν στην προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες οι οποίες υπονομεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Τα αναφερόμενα μέτρα δεν αφορούν άλλους τύπους έκνομων ενεργειών όπως η κλοπή και το λαθρεμπόριο.

1.10 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να καταρτίσει και να θέσει σε εφαρμογή μία γενική πολιτική για τη χρηματοδότηση των μέτρων αεροπορικής ασφαλείας με τα οποία τα κράτη μέλη εκπληρώνουν την υποχρέωσή που έχουν αναλάβει στο πλαίσιο της εθνικής ασφαλείας να προστατεύουν τους πολίτες τους από την απειλή της τρομοκρατίας.

1.11 Ο κανονισμός πρέπει να συμπεριλάβει έναν μηχανισμό για την αξιολόγηση των επιπτώσεων που κάθε μελλοντική πρόταση θα έχει στη βιομηχανία. Με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί ότι το κόστος και ο αντίκτυπος ενός δεδομένου μέτρου δεν θα είναι δυσανάλογα υψηλά σε σχέση με την αποτελεσματικότητά του.

2. Εισαγωγή

2.1 Η νομοθετική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποσκοπεί στην αποσαφήνιση του νομικού πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (το οποίο έχει θεσπιστεί με τον υφιστάμενο κανονισμό αριθ. 2320/2002), στην καθιέρωση μιας βάσης για την ενιαία ερμηνεία των διεθνών απαιτήσεων που έχει θεσπίσει η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας, στην παύση της δημοσιοποίησης ευαίσθητων πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια και στην απόδοση μεγαλύτερης σημασίας στην ανάπτυξη απαιτήσεων για την ασφάλεια στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας μέσω της εφαρμογής των σχετικών κανονισμών, δηλαδή μέσω της εφαρμογής της απόφασης 1999/468/EK για την επιτροπολογία: η απόφαση αυτή καθορίζει μία νομοθετική διαδικασία λήψης αποφάσεων η οποία προβλέπει τη συμμετοχή εκπροσώπων από τα κράτη μέλη της ΕΕ και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

2.2 Η πρόταση επιδιώκει την αντικατάσταση του υφιστάμενου κανονισμού με σκοπό τη βελτίωση της νομοθεσίας σύμφωνα με τέσσερις αρχές: απλοποίηση, εναρμόνιση, αποσαφήνιση και αύξηση των επιπέδων ασφαλείας.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Στόχος της υπό εξέταση πρότασης είναι η περαιτέρω αποσαφήνιση, απλούστευση και εναρμόνιση των νομικών απαιτήσεων ώστε να ενισχυθεί γενικά η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

3.2 Η πείρα που αποκτήθηκε συν τω χρόνω κατέδειξε ότι ο κανονισμός περιέχει πάρα πολλές λεπτομέρειες και πρέπει να απλοποιηθεί.

3.3 Ενώ αναγνωρίζει την αρχή της επικουρικότητας, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να διασφαλιστεί ένας μεγαλύτερος βαθμός εναρμόνισης σε ό,τι αφορά τα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας.

3.4 Αποτέλεσμα της τρέχουσας κατάστασης είναι η ύπαρξη σήμερα 25 εθνικών συστημάτων, πράγμα που θα μπορούσε να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού και να μην επιτρέψει στον κλάδο να επωφεληθεί από τις ελευθερίες της ενιαίας αγοράς.

3.5 Η ενίσχυση της εναρμόνισης αποτελεί επίσης αναπόσπαστο μέρος της έννοιας της ενιαίας ασφαλείας («one-stop security»), με βάση την οποία τόσο οι μετεπιβιβαζόμενοι και οι διερχόμενοι επιβάτες, όσο και οι αποσκευές και το σχετικό φορτίο, δεν χρειάζεται να υποβάλλονται εκ νέου σε έλεγχο ασφαλείας, εφόσον υπάρχει βεβαιότητα ότι τηρήθηκαν τα βασικά επίπεδα ασφαλείας στον αρχικό αερολιμένα αναχώρησης. Αυτό αποτελεί ένα ακόμα επωφελές στοιχείο για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε μία εξαιρετικά ανταγωνιστική αγορά, όπως επίσης και για τους επιβάτες.

3.6 Η Επιτροπή φρονεί ότι, για να βελτιωθεί το συνολικό επίπεδο της ασφαλείας, είναι απαραίτητο να παρέχεται η δυνατότητα ταχείας δράσης/αντίδρασης έναντι των κινδύνων που συν τω χρόνω συνεχώς αναπτύσσονται.

3.7 Κατά την άποψη της Επιτροπής, η δημοσιοποίηση λεπτομερών μέτρων ασφαλείας και διαδικασιών δεν είναι σκόπιμη. Το πρόβλημα αυτό μπορεί να λυθεί με την ενσωμάτωση των επιχειρησιακών λεπτομερών διατάξεων στις εκτελεστικές πράξεις. Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να τονίσει ότι είναι σημαντικό οι νέοι αυτοί κανόνες να λάβουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες των ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα και να ευθυγραμμιστούν με τις συστάσεις που περιλαμβάνει η νέα γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για το θέμα. Οι έλεγχοι ασφαλείας και άλλα μέτρα που συνδέονται με την ασφάλεια, μολονότι είναι θεμιτά και απαραίτητα, ενδέχεται να θέσουν περαιτέρω εμπόδια και να περιορίσουν τα δικαιώματα των ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα, πράγμα που αντιτίθεται στις πρόσφατες προσπάθειες της Επιτροπής να εξασφαλίσει στα άτομα με αναπηρίες ή με περιορισμένη κινητικότητα ίσες ευκαιρίες, κατά τις αεροπορικές μετακινήσεις τους, με αυτές των οποίων απολαύει ο υπόλοιπος πληθυσμός.

3.8 Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου θεσπίζει κοινούς κανόνες στο πεδίο της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας. Στόχος της υπό εξέταση πρότασης είναι η αντικατάσταση της ανωτέρω νομοθετικής πράξης.

3.9 Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 θα αντικατασταθεί συνεπώς με έναν απλούστερο, σαφέστερο κανονισμό που θα καθορίζει γενικές αρχές.

3.10 Η μόνη επιπλέον αρμοδιότητα τον προσδιορισμό της οποίας επιδιώκει η Επιτροπή αφορά τα μέτρα ασφαλείας κατά τη πτήση. Καλύπτει ποικίλα θέματα, όπως την πρόσβαση στο θάλαμο

διακυβέρνησης, τους απειθαρχητους επιβάτες και τους συνοδούς ασφαλείας πτήσης («sky marshals»). Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η παρουσία συνοδών ασφαλείας πτήσης πρέπει να προβλέπεται μόνον σε εξαιρετικές περιπτώσεις.

3.11 Η απαίτηση που αφορά τα προγράμματα ασφαλείας αντικατοπτρίζει την ισχύουσα βέλτιστη πρακτική στον τομέα των αερομεταφορών και, από την άποψη αυτή, δεν επιβαρύνει σημαντικά τον κλάδο ή τις διοικήσεις. Σε ό,τι αφορά τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, αυτοί πρέπει να έχουν την έγκριση των αρχών της χώρας του αερομεταφορέα και να έχουν επίσης αναγνωριστεί αμοιβαία από τα άλλα κράτη μέλη και τις αντίστοιχες ρυθμιστικές αρχές.

3.12 Το άρθρο 13 προβλέπει για κάθε κράτος μέλος την υποχρέωση να ελέγχει τη συμμόρφωση μέσω εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου.

3.13 Το άρθρο 14 προβλέπει ότι η Επιτροπή θα επιθεωρεί, μεταξύ άλλων, τους κοινοτικούς αερολιμένες.

3.14 Το άρθρο 17 αντικαθιστά το ισχύον άρθρο 10, το οποίο αφορά τις πτήσεις που προέρχονται από τρίτες χώρες. Προβλέπει τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών, με βάση τις οποίες θα είναι δυνατή η μετεπιβίβαση επιβατών και η μεταφόρτωση αποσκευών και φορτίου στους κοινοτικούς αερολιμένες χωρίς να απαιτείται να υποβάλλονται εκ νέου σε ελέγχους ασφαλείας ή/και σε πρόσθετες διαδικασίες ασφαλείας.

3.15 Ο στόχος αυτός πρέπει να επιτευχθεί με τον καθορισμό κοινών κανόνων και κοινών προτύπων για την αεροπορική ασφάλεια καθώς και μηχανισμών για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης.

3.16 Το περιεχόμενο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 πρέπει να αναθεωρηθεί με βάση την κτηθείσα πείρα, ο ίδιος δε ο κανονισμός πρέπει να αντικατασταθεί με μία νέα πράξη με την οποία θα επιδιώκεται η απλούστευση, η εναρμόνιση και η αποσαφήνιση των εν ισχύ κανόνων καθώς και η αναβάθμιση του επιπέδου ασφαλείας.

3.17 Δεδομένου ότι κατά την έκδοση μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας χρειάζεται μεγαλύτερη ευελιξία που να επιτρέπει την προσαρμογή τους στις εξελίξεις των εκτιμήσεων κινδύνων και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, η νέα πράξη πρέπει να καθορίζει τις βασικές αρχές που θα διέπουν τη λήψη μέτρων για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες χωρίς να υπεισέρχεται σε τεχνικές και διαδικαστικές λεπτομέρειες σχετικές με τον τρόπο εφαρμογής τους.

3.18 Η νέα πράξη πρέπει να καλύπτει τα μέτρα ασφαλείας που θα εφαρμόζονται στα αεροσκάφη ή κατά τη διάρκεια πτήσης αεροσκαφών των κοινοτικών αερομεταφορέων.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1 Είναι σημαντικό να θεσπιστούν κοινά πρότυπα σε ό,τι αφορά τα απαγορευμένα αντικείμενα ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο σύγχυσης και διενέξεων κατά τους ελέγχους ασφαλείας.

4.2 Ο όρος «δειγματοληπτικός έλεγχος ασφαλείας σε συνεχή βάση» χρησιμοποιείται στο Παράρτημα της πρότασης κανονισμού, δίχως να δίδεται ο ορισμός του. Έχει ουσιαστική σημασία να δοθεί ακριβώς ο ορισμός της έννοιας «δειγματοληπτικός έλεγχος ασφαλείας σε συνεχή βάση» ώστε να καταστεί δυνατή η ομοιόμορφη ερμηνεία της αρχής αυτής σε όλη την Ευρώπη όταν θα εφαρμόζεται στο πλαίσιο των ελέγχων ασφαλείας.

4.3 Αυστηρότερα μέτρα πρέπει να εφαρμόζονται αποκλειστικά στις περιπτώσεις όπου απαιτείται να αντιμετωπιστούν τρομοκρατικές απειλές τις οποίες έχουν εντοπίσει οι αρχές των κρατών μελών μέσω μιας εκτίμησης κινδύνων. Η εισαγωγή αυστηρότερων μέτρων έρχεται σε αντίθεση με τους στόχους της εναρμόνισης των μέτρων αεροπορικής ασφαλείας που λαμβάνονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και της καθιέρωσης ενός χώρου ενιαίας ασφαλείας. Οιαδήποτε άλλα αποτρεπτικά ή προληπτικά μέτρα ασφαλείας που ενδέχεται να χρειαστεί να λάβει ένα κράτος μέλος πρέπει να λαμβάνονται μετά από μία πλήρη διαδικασία διαβουλεύσεων με τον αντίστοιχο φορέα εκμετάλλευσης, το δε κόστος των επιπρόσθετων μέτρων ασφαλείας πρέπει να το αναλαμβάνει το αντίστοιχο κράτος μέλος ως μέρος της υποχρέωσής του, στο πλαίσιο της εθνικής ασφαλείας, να προστατεύει τους πολίτες του από τρομοκρατικές ενέργειες.

4.4 Ορισμένες εταιρείες δεν επιτρέπουν τη χρήση μεταλλικών μαχαροπήρουνων, ενώ άλλες την επιτρέπουν, και συνεπώς πρέπει να ενθαρρυνθεί η εναρμόνιση των κανόνων που ισχύουν σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες.

4.5 Ενώ τα ψαλίδια, οι νυχοκόπτες, κτλ, θεωρούνται απαγορευμένα αντικείμενα, επιτρέπεται να μεταφέρονται στο αεροσκάφος γυάλινα μπουκάλια. Αυτά είναι θανατηφόρα όπλα, ιδιαίτερα όταν σπάσουν. Προτείνεται όλα τα αφορολόγητα είδη και τα μπουκάλια που μεταφέρονται στο αεροσκάφος να είναι πλαστικά. Σε αντίθετη περίπτωση, θα πρέπει να αποθηκεύονται στον χώρο αποσκευών του αεροσκάφους μαζί με τις υπόλοιπες αποσκευές. Αυτό θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο συμφωνίας σε διεθνή κλίμακα πριν τεθεί σε εφαρμογή.

4.6 Είναι σημαντικό ο εξοπλισμός διάσωσης, όπως οι πυροσβεστήρες και οι πελέκες ασφαλείας, να ασφαρίζεται στα ερμάρια του πληρώματος και οι επιβάτες να μην έχουν πρόσβαση σε αυτόν.

4.7 Οι αεροπορικές εταιρείες πρέπει, όπου αυτό είναι εφικτό, να χρησιμοποιούν ενισχυμένα κιβώτια για τις αποσκευές ώστε να

προστατεύεται το αεροσκάφος από εκρήξεις βομβών όπως αυτή που συνέβη σε πτήση της αεροπορικής εταιρείας EL AL.

4.8 Για λόγους ασφαλείας, οι εθνικές αρχές πρέπει να παρακολουθούν στενά την ποσότητα των οισοπνευματωδών ποτών που επιτρέπεται να σερβίρεται στους επιβάτες, εξαιτίας της οποίας σημειώνονται επεισόδια που απειλούν την ασφαλεία.

4.9 Μολονότι ο θάλαμος διακυβέρνησης προστατεύεται με ενισχυμένη θύρα, ένας αεροπειρατής μπορεί να έχει πρόσβαση σε αυτόν μέσα από τα ισχνά τοιχώματα της τουαλέτας που συχνά είναι εγκατεστημένη δίπλα στον θάλαμο διακυβέρνησης. Τα τοιχώματα αυτά πρέπει να ενισχυθούν.

4.10 Το άρθρο 11 πρέπει να περιλαμβάνει αναφορά και στους υπαλλήλους των αεροπορικών εταιρειών και στους αντιπροσώπους επίγειας εξυπηρέτησης που συχνά παρέχουν υπηρεσίες ασφαλείας.

4.11 Σε ό,τι αφορά την ενότητα 11 του Παραρτήματος, όλοι οι εκπαιδευτές πρέπει να εκπαιδεύονται σε εγκεκριμένα κέντρα κατάρτισης, όπως, π.χ., το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Κατάρτισης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASTI), ώστε να μπορεί να τυποποιηθεί η παρουσίαση των ενοτήτων των προγραμμάτων κατάρτισης της ΔΟΠΑ στον τομέα της ασφαλείας. Πρέπει να απαιτείται οι εθνικές αρχές να θεσπίζουν εθνικά προγράμματα κατάρτισης σε συνεργασία με εκπαιδευτές που είναι διπλωματούχοι του EASTI.

4.12 Σε ό,τι αφορά το σημείο 4.3, της ενότητας 4 του Παραρτήματος (λόγω της αύξησης του αριθμού των ατόμων που απελευνούνται, κτλ) πρέπει να απαιτείται οι εθνικές αρχές να καθορίζουν μία ελάχιστη περίοδο προειδοποίησης προκειμένου οι εταιρείες αεροπορικών μεταφορών, τα αεροδρόμια και τα πληρώματα των αεροσκαφών να έχουν το χρόνο να προετοιμάζονται για την προτεινόμενη μεταφορά δυνητικά ταραχοποιών επιβατών, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες γίνεται χρήση τακτικής εμπορικής πτήσης.

Βρυξέλλες, 20 Απριλίου 2006

Η Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Anne-Marie SIGMUND