



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 3.8.2007
COM(2007) 475 τελικό

2005/0191 (COD)

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο στοιχείο γ) της Συνθήκης ΕΚ,
σχετικά με τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην κοινή θέση του
Συμβουλίου που αφορά την πρόταση**

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας**

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο στοιχείο γ) της Συνθήκης ΕΚ,
σχετικά με τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην κοινή θέση του
Συμβουλίου που αφορά την πρόταση**

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας**

**που τροποποιεί την πρόταση της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 250 παράγραφος 2
της συνθήκης ΕΚ**

1. Εισαγωγή

Το άρθρο 251 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο στοιχείο γ) της Συνθήκης ΕΚ απαιτεί η Επιτροπή να γνωμοδοτεί επί των τροπολογιών που προτείνονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε δεύτερη ανάγνωση. Η Επιτροπή γνωμοδοτεί κατωτέρω επί των τροπολογιών που προτείνει το Κοινοβούλιο.

2. Ιστορικό

Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο ΕΚ και το Συμβούλιο
(έγγραφο COM(2005) 0429 τελικό – C6-0290/2005 - 2005/0191(COD): 22.09.2005

Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής: 20.04.2006

Ημερομηνία γνωμοδότησης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη
ανάγνωση: 15.06.2006

Ημερομηνία έγκρισης της κοινής θέσης: 11.12.2006

Ημερομηνία γνωμοδότησης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε δεύτερη
ανάγνωση: 25.04.2007

3. Αντικείμενο της πρότασης της Επιτροπής

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας άρχισε να ισχύει τον Ιανουάριο του 2003. Η πείρα που αποκτήθηκε από τις επιθεωρήσεις της Επιτροπής και την καθημερινή εφαρμογή του κανονισμού από τα κράτη μέλη δείχνει ότι η ταχεία μετατροπή σειράς μη δεσμευτικών συστάσεων που εκπόνησαν τα κράτη μέλη σε νομοθεσία προκάλεσε, λόγω της ταχύτητας με την οποία συντάχθηκε και εγκρίθηκε ο κανονισμός μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001, ορισμένα προβλήματα που επηρεάζουν πιο απτά την εφαρμογή του.

Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή πρότείνει να αναθεωρηθεί ο κανονισμός αυτός, έτσι ώστε να διευκρινισθούν, να απλουστευθούν και να εναρμονισθούν περισσότερο οι νομικές απαιτήσεις

για να ενισχυθεί εν γένει η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Ο νέος κανονισμός-πλαίσιο πρέπει να καθορίζει μόνο τις βασικές αρχές που θα διέπουν τη λήψη μέτρων για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ενώ οι εκτελεστικές πράξεις θα καθορίζουν τις τεχνικές και διαδικαστικές αποφάσεις για τον τρόπο επίτευξης του στόχου αυτού.

4. Γνώμη της Επιτροπής σχετικά με τις τροπολογίες τις οποίες ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί εξ ολοκλήρου, εν μέρει ή επί της αρχής τις περισσότερες τροπολογίες που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε δεύτερη ανάγνωση. Οι τροπολογίες στις οποίες συμφωνεί η Επιτροπή επιβεβαιώνουν την αρχική πρότασή της, εισάγουν ελάσσοнос σημασίας αλλαγές διατύπωσης χωρίς να επηρεάζουν αρνητικά την πρόταση, προσθέτουν απαιτήσεις υποβολής έκθεσης και εισάγουν λίαν ευπρόσδεκτη διάταξη σχετικά με τη συνεργασία με τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί πλήρως (ενδεχομένως μετά από αναδιατύπωση) τις τροπολογίες 1, 4, 5, 9, 11, 14, 16, 18, 19, 24, 27, 28, 30, 35, 40, 41, 42, 43, 45, 48, 50, 52, 53, 55, 58, 59, 61, 64, 65, 69, 71, 76, 80, 83, 91 και 93. Μπορεί να αποδεχθεί επί της αρχής τις τροπολογίες 12, 17, 20, 23, 25, 26, 38, 46, 49, 56, 68, 92, 94 και 96, και εν μέρει τις τροπολογίες 6, 7, 13, 15, 29, 34, 51, 54, 70 και 72. Οι υπόλοιπες τροπολογίες 2, 3, 8, 10, 21, 22, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 44, 47, 57, 60, 62, 63, 66, 67, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 95 και 97 απορρίπτονται.

Τροπολογίες αποδεκτές επί της αρχής

Η **τροπολογία 12** για τη δημιουργία μηχανισμού αλληλεγγύης για την παροχή βοήθειας σε περίπτωση τρομοκρατικών ενεργειών είναι μια νέα ιδέα, η οποία αναφέρεται μόνον στο προοίμιο. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το θέμα είναι σημαντικό, παράλληλα όμως αναγνωρίζει ότι οι συνέπειες υπερβαίνουν τον τομέα των μεταφορών.

Η **τροπολογία 17**, η οποία προσθέτει ορισμό του "αερολιμένα", δεν είναι απόλυτα αναγκαία στον παρόντα κανονισμό, μπορεί όμως να γίνει δεκτή επί της αρχής από την Επιτροπή.

Η **τροπολογία 20**, η οποία αλλάζει τον ορισμό της "οριοθετημένης περιοχής" δεν είναι αναγκαία, διότι δεν επιτρέπεται η πρόσβαση του κοινού σε καμία ελεγχόμενη περιοχή αερολιμένα. Για διευκρινιστικούς λόγους, θα ήταν προτιμότερο να προστεθεί ο όρος "ελεγχόμενη" πριν τον όρο "περιοχή".

Η **τροπολογία 23** που αλλάζει τον ορισμό του "ταχυδρομείου" γίνεται δεκτή, πρέπει όμως να διευκρινιστεί ότι εξαιρείται το "ταχυδρομείο αερομεταφορέων".

Οι **τροπολογίες 25 και 26** που αλλάζουν τον ορισμό του "γνωστού αποστολέα" και του "συμβεβλημένου αποστολέα" συμβαδίζουν με την αρχική πρόταση της Επιτροπής. Ωστόσο, θα ήταν σκόπιμο να προστεθεί "για ίδιο λογαριασμό", ώστε το κείμενο να καταστεί σαφέστερο. Στην **τροπολογία 26**, επίσης, θα ήταν σκόπιμο να προστεθεί η φράση "ή ταχυδρομείου με αεροσκάφη αποκλειστικής μεταφοράς ταχυδρομείου", διότι εξασφαλίζεται μεγαλύτερη συνοχή με τον υπόλοιπο κανονισμό.

Η **τροπολογία 38** για τη διαφάνεια χρέωσης ορίζει ότι το κόστος ασφαλείας πρέπει να κοινοποιείται στον επιβάτη. Μολονότι δεν σχετίζεται άμεσα με τον κανονισμό, αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μέσο που εξασφαλίζει μεγαλύτερη διαφάνεια για τους πολίτες.

Η **τροπολογία 46** για τη συνεργασία με τη ΔΟΠΑ είναι ευπρόσδεκτη, πρέπει όμως να εισαχθεί σε χωριστό άρθρο, διότι το άρθρο 6 αφορά μόνον τις τρίτες χώρες και όχι οργανώσεις όπως είναι η ΔΟΠΑ.

Η **τροπολογία 49** για τα προγράμματα ασφαλείας της αεροπορίας, ακόμα και αν θεωρηθεί περιττή, μπορεί να γίνει δεκτή.

Η **τροπολογία 56** για την αναγνώριση των προγραμμάτων ασφαλείας της αεροπορίας κοινοτικών αερομεταφορέων μπορεί να γίνει δεκτή αλλά η διατύπωση πρέπει να αλλάξει για να περιληφθούν οι κατά τόπους απαιτήσεις.

Η **τροπολογία 68** για την ημερομηνία εφαρμογής θα εξαρτηθεί από την ημερομηνία έκδοσης του κανονισμού.

Η **τροπολογία 92** σχετικά με την αρχή ότι θεωρείται ασφαλής η μεταφορά όπλων στον χώρο αποσκευών (χώρο φορτίου) του αεροσκάφους μπορεί να γίνει δεκτή αλλά με καλύτερη διατύπωση.

Η **τροπολογία 94** για σαφή καθορισμό των αρμοδιοτήτων σε περίπτωση έκνομης πράξης μπορεί να γίνει δεκτή.

Η **τροπολογία 96** για τον εξοπλισμό ασφαλείας μπορεί να γίνει δεκτή μόνον αντικατασταθεί η λέξη "σύμφωνος" από τη λέξη "καθορισμένος", καθώς δεν υπάρχει κοινοτικό σύστημα έγκρισης.

Τροπολογίες αποδεκτές εν μέρει:

Η **τροπολογία 6** που εισάγει ελάσσοнос σημασίας αλλαγές μπορεί να γίνει δεκτή, όχι όμως η αλλαγή των λέξεων "τον παρόντα κανονισμό" από τις λέξεις "τη νέα πράξη".

Η **τροπολογία 7** μπορεί να γίνει δεκτή, όχι όμως η αλλαγή των λέξεων "τον παρόντα κανονισμό" από τις λέξεις "τη νέα πράξη".

Η **τροπολογία 13** περιορίζει το περιεχόμενο του παραρτήματος 17 στο ήδη υπάρχον παράρτημα. Μολονότι αυτή ήταν η αρχική πρόταση της Επιτροπής, η Επιτροπή αποδέχθηκε το επιχείρημα του Συμβουλίου, έτσι ώστε να διατηρήσει την αρμοδιότητα αυτή όποτε υπάρξουν νέες εκδόσεις. Το ίδιο επιχείρημα ισχύει και για την **τροπολογία 15** όσον αφορά την αναφορά της σύμβασης του Σικάγου.

Η **τροπολογία 29** για το 'συνοδό ασφαλείας πτήσης' πρέπει να περιλαμβάνει τους συνοδούς τόσο των κρατών μελών όσο και των τρίτων χωρών, οπότε η λέξη 'μελών' πρέπει να διαγραφεί.

Οι **τροπολογίες 34 και 51**, οι οποίες αίρουν τη δυνατότητα προσφυγής στη διαδικασία επείγοντος για την έγκριση μέτρων εφαρμογής μέσω της διαδικασίας επιτροπής, δεν μπορούν να γίνουν δεκτές.

Η **τροπολογία 54** για τα προγράμματα ασφάλειας των αερομεταφορέων πρέπει να αφορά ταυτόχρονα τις κοινοτικές νομικές υποχρεώσεις και τις υποχρεώσεις βάσει των εθνικών προγραμμάτων ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, και όχι μόνον τις τελευταίες. Επίσης, η αρχική πρόταση θέτει σε αερομεταφορείς, αερολιμένες και άλλες οντότητες παρεμφερείς υποχρεώσεις, οι οποίες θα άλλαζαν με την τροπολογία αυτή.

Η **τροπολογία 70**, η οποία αντικαθιστά τις λέξεις "τα πρόσωπα" από τις λέξεις "όλα τα μέλη του προσωπικού" απορρίπτεται, διότι δεν πρέπει να είναι δυνατόν να εκδίδεται δελτίο ταυτότητας αερολιμένα, το οποίο επιτρέπει την πρόσβαση χωρίς συνοδεία σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας, σε πρόσωπο, μη μέλος του προσωπικού, χωρίς να έχει περάσει επιτυχώς έλεγχο ιστορικού.

Η **τροπολογία 72** που αφαιρεί τις λέξεις "το ταχυδρομείο" δημιουργεί ασυνέπεια με το τμήμα του κειμένου που αφορά το φορτίο και το ταχυδρομείο.

Τροπολογίες που απορρίφθηκαν από την Επιτροπή :

Η **τροπολογία 2**, η οποία αντικαθιστά τις λέξεις "ο παρών κανονισμός" από τις λέξεις "η νέα πράξη" δεν μπορεί να γίνει δεκτή, καθώς σε δύο χρόνια περίπου η παρούσα πράξη δεν θα είναι πλέον νέα.

Με τις **τροπολογίες 3, 31, 39 και 44** για τη χρηματοδότηση της ασφάλειας επιζητείται να υποχρεωθούν τα κράτη μέλη να καταβάλλουν μέρος του κόστους της ασφάλειας – για τα μέτρα που απαιτούνται από τα κράτη μέλη πέραν εκείνων του κοινοτικού κανονισμού (‘των αυστηρότερων μέτρων’, όπως προβλέπεται σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού). Καίτοι η Επιτροπή συμφωνεί ως ένα βαθμό με το θέμα, θεωρεί ότι αυτό δεν πρέπει να ενταχθεί στον προτεινόμενο κανονισμό, ο οποίος αφορά τεχνικά πρότυπα.

Οι **τροπολογίες 8 και 60** για τον EASA απαιτούν να εκτελούνται οι επιθεωρήσεις ασφαλείας από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας. Δεν κρίνεται σκόπιμο να μεταβληθεί με μια τέτοια τροπολογία το πεδίο εφαρμογής του EASA και να του δοθούν αρμοδιότητες ασφαλείας.

Με τις **τροπολογίες 10, 67, 77, 78, 79 και 81** για τις συμφωνίες με τρίτες χώρες επιζητείται να επιτυγχάνεται ο στόχος της "ενιαίας ασφαλείας" για τις πτήσεις μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών. Μολονότι οι τροπολογίες είναι καλοπροαίρετες, θα είχαν ως αποτέλεσμα να αποβεί δυσχερέστερο το έργο και άρα όχι εύκολο, όπως ήταν η πρόθεση. Επειδή οι κανόνες για τους μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες και τις μεταφορτωνόμενες αποσκευές πρέπει να εφαρμόζονται στους κοινοτικούς αερολιμένες, δεν υφίστανται εκτός εδάφους στοιχεία και επομένως δεν χρειάζονται συμφωνίες. Πρέπει να καταστεί δυνατόν να αναγνωρίζονται πρότυπα ασφαλείας τρίτων χωρών με τη διαδικασία της 'επιτροπολογίας'.

Με τις **τροπολογίες 21 και 32** για τον έλεγχο του ιστορικού επιδιώκεται η εναρμόνιση των κανόνων που διέπουν τον έλεγχο του ιστορικού των μελών του προσωπικού των αερολιμένων και των μελών ιπτάμενου προσωπικού. Αυτό υπερβαίνει το πεδίο του παρόντος νομοθετήματος, διότι θα περιλαμβανόταν και το έργο των εθνικών υπηρεσιών πληροφοριών (επικουρικότητα).

Η **τροπολογία 22** για τους διερχόμενους επιβάτες δεν μπορεί να γίνει δεκτή, διότι οι επιβάτες που αναχωρούν με το ίδιο αεροσκάφος αλλά με αλλαγή του αριθμού πτήσης θα ήταν εκτός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού.

Η **τροπολογία 33** εισάγει 'ρήτρα λήξης ισχύος', σύμφωνα με την οποία απαιτείται να επανεξετάζονται και να επανεκδίδονται όλες οι εκτελεστικές νομικές πράξεις μετά από 6 μήνες. Αυτό θα δημιουργούσε νομοθετική αβεβαιότητα, διότι δεν θα υπήρχε πλέον σταθερότητα όσον αφορά τα εφαρμοστέα μέτρα, ο δε κλάδος θα ήταν εκείνος που θα υπέφερε περισσότερο.

Η **τροπολογία 36** εισάγει εκτίμηση της επικινδυνότητας, των επιπτώσεων και του κόστους: εφόσον ο καθορισμός των προτύπων και η γενικότερη πολιτική θα υπόκειται σε εκτίμηση της επικινδυνότητας και των επιπτώσεων, δεν θα ήταν σκόπιμο να πραγματοποιείται αυτό για μεμονωμένα μέτρα και διαδικασίες. Επίσης, η ομάδα ενδιαφερομένων (τροπολογία 65 που αποδέχεται η Επιτροπή) θα μπορεί να αποτελέσει το όργανο λεπτομερούς εκτίμησης των εφαρμοστέων μέτρων και διαδικασιών.

Η **τροπολογία 37** εισάγει τη δυνατότητα για τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν 'ρήτρα εξαίρεσης' για τα μέτρα που κρίνουν δυσανάλογα. Αυτό θα κατέστρεφε όλη την ιδέα της εναρμονισμένης βάσης ασφάλειας της αεροπορίας στην Κοινότητα και θα σήμαινε επιστροφή στην παλαιά κατάσταση, στην οποία ίσχυαν ασυντόνιστα σύνολα κανόνων.

Η **τροπολογία 47**, η οποία απαιτεί να συμβουλευτεί η Επιτροπή τρίτη χώρα πριν διατυπώσει απάντηση προς τη χώρα αυτή, δεν αρμόζει σε κοινοτικό κανονισμό.

Η **τροπολογία 57**, η οποία περιορίζει το πεδίο εφαρμογής στα εγκεκριμένα μεταφορικά γραφεία, δεν μπορεί να γίνει δεκτή, διότι ο κανόνας πρέπει να εφαρμόζεται σε περισσότερα και όχι μόνον στα εγκεκριμένα μεταφορικά γραφεία.

Η **τροπολογία 62**, η οποία προβλέπει να υπόκειται σε επιθεώρηση τουλάχιστον μια φορά ανά τετραετία από την έναρξη ισχύος του κανονισμού κάθε ευρωπαϊκός αερολιμένας που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, δεν είναι ρεαλιστική. Αυτό θα σήμαινε είτε ότι η Επιτροπή θα αναλάμβανε 200 επιθεωρήσεις ανά έτος, είτε, αντιθέτως, ότι η Επιτροπή θα υποχρέωνε τα κράτη μέλη να εκτελούν επιθεωρήσεις στους αερολιμένες ανά τετραετία, συχνότητα που δεν επαρκεί.

Με την **τροπολογία 63** επιζητείται να μειωθεί ο αριθμός των σχετικών διατάξεων. Ωστόσο, για τα μέτρα και τις διαδικασίες που περιλαμβάνουν ευαίσθητες πληροφορίες για την ασφάλεια της αεροπορίας, πρέπει να καταστεί δυνατόν να θεωρούνται ως "διαβαθμισμένες πληροφορίες ΕΕ".

Η **τροπολογία 66** επαναλαμβάνει την τροπολογία 64 που έχει γίνει ήδη δεκτή από την Επιτροπή.

Οι **τροπολογίες 73, 75, 86 και 90** είναι τόσο λεπτομερείς ώστε θα έπρεπε να περιληφθούν σε εκτελεστική πράξη.

Η **τροπολογία 74** επαναλαμβάνει κανόνες διότι το θέμα καλύπτεται ήδη από την παράγραφο 4.1.3β) του παραρτήματος. Η **τροπολογία 82** για το χαρακτηρισμό μιας αποσκευής ως συνοδευόμενης ή ως ασυνόδευτης επαναφέρει την αρχική πρόταση της Επιτροπής, πρέπει όμως να αλλαχθεί διότι δεν υπάρχει συμφωνία με το παράρτημα 17 της ΔΟΠΑ (καθοδήγηση).

Οι **τροπολογίες 84, 85, 87, 88 και 89** που αφαιρούν τις λέξεις "το ταχυδρομείο" δημιουργούν ασυνέπεια με το τμήμα του κειμένου που αφορά το φορτίο και το ταχυδρομείο. Επίσης, όσον αφορά την τροπολογία 85, το κείμενο που προτείνει η Επιτροπή είναι σαφέστερο.

Η **τροπολογία 95** για την εκπαίδευση αφορά μόνον το προσωπικό που διαθέτει δελτίο ταυτότητας αερολιμένα/πληρώματος, δελτίο το οποίο δεν εκδίδεται σε προσωρινό προσωπικό ή επισκέπτες.

Η **τροπολογία 97** για τον έλεγχο του ιστορικού πριν την έκδοση αδείας κυβερνήτη υπερβαίνει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

5. Συμπέρασμα

Σύμφωνα με το άρθρο 250 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, η Επιτροπή τροποποιεί την πρότασή της ως ανωτέρω.