



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 25.10.2011
COM(2011) 670 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

Συγκρότηση συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2011) 1261 τελικό}

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κατά τη δημοσίευση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές¹ η Επιτροπή διατύπωσε τον σαφή στόχο ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να καταστεί η ασφαλέστερη περιοχή στην αεροπορία. Επίσης, στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για την έρευνα στον τομέα της αεροπορίας² για το 2050 τίθεται ως στόχος η μείωση του ποσοστού ατυχημάτων σε εμπορικές πτήσεις σε ένα ανά δέκα εκατομμύρια πτήσεις, ήτοι στο ήμισυ ως προς το τρέχον ποσοστό. Ωστόσο, παρόλο που το ποσοστό αεροπορικών ατυχημάτων συνεχίζει να φθίνει, από το 2004³ ο ρυθμός μείωσης των ατυχημάτων έχει επιβραδυνθεί και ταυτόχρονα παρατηρείται συνεχής αύξηση των πτήσεων, οι οποίες προβλέπεται ότι θα διπλασιασθούν μέχρι το 2030⁴. Κατά συνέπεια, για να διατηρηθεί χαμηλό το ποσοστό νεκρών από αεροπορικά ατυχήματα, πρέπει να εξασφαλισθεί ότι ο ρυθμός των ατυχημάτων θα συνεχίσει να φθίνει παρά τη συνεχιζόμενη αύξηση του αριθμού των πτήσεων.

Η ΕΕ θα είναι επομένως αντιμέτωπη τα επόμενα χρόνια με μια σοβαρή πρόκληση εάν πρόκειται να είναι παγκόσμιος πρωτοπόρος στην ασφάλεια της αεροπορίας και να μην χάνονται ζωές. Ως εκ τούτου, είναι προφανές ότι πρέπει να αναληφθεί δράση.

Στην παρούσα ανακοίνωση περιγράφεται με ποιο τρόπο θα αντιμετωπισθεί η πρόκληση αυτή και καθορίζονται ορισμένες συγκεκριμένες δράσεις. Αυτός είναι ο τρόπος με τον οποίο θα συνεισφέρει η Ευρώπη για να υποστηρίξει τον στόχο για προληπτική, τεκμηριωμένη διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορίας, τον οποίο συμφώνησε η διάσκεψη υψηλών αξιωματούχων της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ)⁵ που πραγματοποιήθηκε στο Μόντρεαλ το 2010.

Η παρούσα ανακοίνωση συνοδεύεται επίσης από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, όπου περιγράφεται το ισχύον πλαίσιο ασφάλειας της αεροπορίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Συντάχθηκε από κοινού από την Επιτροπή και τον EASA και έχει τίτλο «Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Ασφάλειας της Αεροπορίας» (EASP)⁶.

2. Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ

Το ισχύον σύστημα για την ασφάλεια της αεροπορίας στην Ευρώπη βασίζεται πρωτίστως στην εξάρτηση από μια δέσμη κανόνων, υπό την επίβλεψη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας (NAA), οι οποίοι εκπονήθηκαν μετά από χρόνια πείρας και διδαγμάτων που προέκυψαν από ενδεδειγμένες έρευνες αεροπορικών ατυχημάτων και περιστατικών. Αυτό το σύστημα αντίδρασης υπήρξε αποτελεσματικό τις περασμένες δεκαετίες, όχι μόνον με τη δημιουργία πολύ καλού ιστορικού ασφάλειας στην αεροπορία της Ευρώπης αλλά και στη σταθερή βελτίωσή του τις τελευταίες δεκαετίες.

¹ COM(2011) 144 - ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ - Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών

² ISBN 978-92-79-19724-6 - Flightpath 2050 - Europe's Vision for Aviation.

³ ISBN: 978-92-9210-097-1 - EASA Annual Safety Review

⁴ EUROCONTROL CND/STATFOR Doc415 της 17^{ης} Δεκεμβρίου 2010 - Long-Term Forecast - Flight Movements 2010 - 2030

⁵ ΔΟΠΑ Doc 9935, HLSC 2010

⁶ Η παραπομπή θα προστεθεί μόλις αποδοθεί αριθμός εγγράφου SEC.

Όπως όμως επισημαίνεται στο εγχειρίδιο διαχείρισης της ασφάλειας (SMM)⁷ της ΔΟΠΑ, η ρυθμιστική συμμόρφωση ως κεντρικός άξονας της ασφάλειας φθάνει τα όριά της, διότι το σύστημα αεροπορικών μεταφορών καθίσταται όλο και πιο πολύπλοκο και γίνονται αντιληπτά τα όρια των ανθρώπινων επιδόσεων και ο αντίκτυπος των οργανωτικών διαδικασιών. Στο εγχειρίδιο εξηγείται ότι η ασφάλεια πτήσεων θεωρείται όλο και περισσότερο ως η διαδικασία διατήρησης των κινδύνων ασφαλείας υπό οργανωτικό έλεγχο και, για το λόγο αυτό, η ΔΟΠΑ καθιέρωσε την ανάγκη συστημικής προσέγγισης της ασφάλειας πτήσεων στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές της, δηλαδή καθιέρωση συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων (SMS).

Είναι σαφές επομένως ότι, για να συνεχισθεί η πρόοδος, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να κινηθεί πέραν της θέσπισης κανόνων, όσο σημαντική και εάν είναι η συγκεκριμένη δραστηριότητα, και να δώσει μεγαλύτερη έμφαση στην αντιμετώπιση των κινδύνων στην ασφάλεια της αεροπορίας με συστηματικό τρόπο. Πρέπει να στραφούμε από ένα αντιδραστικό σύστημα στο οποίο οι κανονισμοί αλλάζουν με βάση την εμπειρία προς ένα σύστημα προδραστικό που αποπειράται να προλάβει ενδεχόμενους κινδύνους κατά της ασφάλειας ώστε να μειωθεί ακόμη περισσότερο η πιθανότητα ατυχήματος.

Επίσης, με την αύξηση του καταμερισμού των ρυθμιστικών αρμοδιοτήτων στην ασφάλεια της αεροπορίας μεταξύ εθνικών και ευρωπαϊκών αρχών, δεν είναι πλέον εφικτό και σκόπιμο για τα κράτη μέλη ή την Επιτροπή ή τον EASA να ενεργούν μεμονωμένα όταν επιδιώκονται προδραστικές λύσεις σε κοινά προβλήματα. Όλοι οι παράγοντες ασφάλειας της αεροπορίας στην ΕΕ πρέπει να εργασθούν από κοινού για να εξασφαλισθεί ότι το όλο σύστημα είναι μεγαλύτερο από το άθροισμα των τμημάτων του. Αυτό τονίσθηκε στη Δήλωση της Μαδρίτης⁸ κατά την εξέταση των πτυχών ασφαλείας του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Στα συμπεράσματα αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι η επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA στην πιστοποίηση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και των αερολιμένων έως το 2012 και το 2013 πρέπει να συμπληρωθεί με τον καθορισμό κατάλληλης διοίκησης, η οποία θα συντονίζει τις δραστηριότητες και την εμπειρογνομοσύνη του EASA και του Eurocontrol.

Η Επιτροπή, μαζί με τον EASA, εξετάζει από καιρού τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ενεργήσει και τον Ιανουάριο του 2011 πραγματοποίησε διάσκεψη ασφάλειας ανοικτή σε όλους τους παράγοντες της αεροπορίας, για να συζητηθούν τα θέματα γύρω από τη διαχείριση της ασφάλειας πτήσεων. Οι λεπτομέρειες της διάσκεψης και οι περιλήψεις των συζητήσεων διατίθενται στον ιστότοπο Europa⁹.

Στην παρούσα ανακοίνωση, η οποία βασίζεται στις εισηγήσεις που έγιναν στη διάσκεψη, καθορίζονται οι παράμετροι ενός ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, τι εικόνα θα έχει το σύστημα αυτό και εξετάζονται τα εμπόδια που πρέπει να αντιμετωπισθούν ώστε το σύστημα να είναι αποτελεσματικό.

⁷ Έγγραφο ΔΟΠΑ 9859 AN/474 Δεύτερη έκδοση - 2009

⁸ Συμπεράσματα της Διάσκεψης υψηλού επιπέδου για τον οδικό χάρτη για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

⁹ http://ec.europa.eu/transport/air/events/2011_01_26_aviation_safety_conference_en.htm

3. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

3.1. Τι είναι ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων;

Πριν εξετασθεί πώς πρέπει να είναι ένα ενωσιακό σύστημα και ποια προβλήματα πρέπει να επιλυθούν στον καθορισμό των διαφόρων συστατικών του, είναι αναγκαίο να κατανοηθούν οι θεμελιώδεις διαδικασίες που συνιστούν ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων.

Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων είναι ένα προδραστικό σύστημα που εντοπίζει τους κινδύνους της δραστηριότητας, εκτιμά την επικινδυνότητά τους και λαμβάνει μέτρα ώστε να μειωθεί σε αποδεκτό επίπεδο. Στη συνέχεια ελέγχει για να επιβεβαιώσει την αποτελεσματικότητα των ενεργειών. Το σύστημα είναι συνεχώς σε λειτουργία, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι εντοπίζονται γρήγορα νέοι ενδεχόμενοι ή επικείμενοι κίνδυνοι και ότι τα μέτρα μετριασμού τους είναι τα κατάλληλα και ότι αναθεωρούνται εφόσον διαπιστωθούν ότι αναποτελεσματικά.

Αυτό το προδραστικό σύστημα σε ενωσιακό επίπεδο πρέπει να έχει ως στόχο να στηρίζει τις προσπάθειες των κρατών μελών και όχι να τις υποκαταστήσει. Δεν πρόκειται για αλλαγή των αρμοδιοτήτων στην ανάληψη δράσης αλλά για την ανάγκη αυξημένης συνεργασίας στην επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων. Θα πρέπει να αυξήσει την αξία των πρωτοβουλιών των κρατών μελών για την ασφάλεια πτήσεων με τη συγκέντρωση πληροφοριών πανευρωπαϊκά ώστε να καταστεί ευκολότερος ο εντοπισμός των κινδύνων στην ασφάλεια πτήσεων ανά την Ευρώπη. Το σύστημα πρέπει να κοινοποιεί τις πληροφορίες και να ενεργεί ως μοχλός που θα διευκολύνει τη συντονισμένη δράση. Προς το σκοπό αυτό, είναι σαφές ότι είναι καθοριστική η συνδρομή και η συνεισφορά των κρατών μελών και του αεροπορικού κλάδου. Ευρωπαϊκά οφέλη για τα κράτη μέλη και τον αεροπορικό κλάδο θα προκύψουν από μια συλλογική προσέγγιση για τη λειτουργία των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων. Τα πρόσφατα γεγονότα με την έκρηξη ηφαιστειών στην Ευρώπη έδειξαν πόσο σημαντική είναι η από κοινού δράση, η αξιοποίηση των πληροφοριών και των συνεισφορών από όλες τις πλευρές, για την επίτευξη συμφωνίας για κοινή αντιμετώπιση αυτού του νέου μείζονος κινδύνου κατά της ασφάλειας.

3.2. Επίκεντρο

Για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της οργάνωσης ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων που θα λειτουργεί σε περιφερειακό επίπεδο χρειάζεται ένα εστιακό σημείο. Το 2004, η ΕΕ ίδρυσε τον EASA, ο οποίος συγκεντρώνει την τεχνική εμπειρογνωμοσύνη στην ασφάλεια πτήσεων σε επίπεδο ΕΕ. Συνεπώς, είναι λογικό ο EASA, ο οποίος διαθέτει τους πόρους και τα βοηθήματα για την ασφαλή λειτουργία του συστήματος, να αποτελέσει το επίκεντρο ενός ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων.

Ωστόσο, δεν πρέπει να ανατεθούν στον EASA όλες οι δραστηριότητες που συνδέονται με τη λειτουργία του συστήματος. Μια συστημική προσέγγιση απαιτεί να ενεργούν από κοινού όλοι οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες, ήτοι η Επιτροπή, EASA, τα κράτη μέλη, ο Eurocontrol και οι ιθύνοντες του κλάδου, και να μεταδίδουν μεταξύ τους την πείρα τους. Ο EASA, πάντως, είναι ο μόνος οργανισμός στην ΕΕ που ασχολείται 100% με την ασφάλεια πτήσεων και μπορεί επομένως να συγκεντρώσει τις διάφορες συνιστώσες που θα συντελέσουν στην επιτυχία των εργασιών.

3.3. Εντοπισμός των κινδύνων

Η πρώτη δραστηριότητα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων είναι ο εντοπισμός των κινδύνων στην αεροπορία. Για τον εντοπισμό των κινδύνων χρειάζονται πληροφορίες. Οι πληροφορίες αυτές είναι ζωτικής σημασίας συστατικό κάθε συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, διότι χωρίς σωστές πληροφορίες κάθε απόπειρα εντοπισμού των κινδύνων θα ήταν απλώς εικασία. Σήμερα υπάρχει σειρά πηγών πληροφοριών, όπως εκθέσεις ατυχημάτων, εκθέσεις επιθεωρήσεων διαδρόμου με βάση το πρόγραμμα Εκτίμησης της Ασφαλείας των Ξένων Αεροσκαφών (SAFA), η διερεύνηση ατυχημάτων και οι δράσεις συνεπεία αυτών, δεδομένα από εκθέσεις περιστατικών του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αρχείου (ECR), εποπτικοί έλεγχοι και επιθεωρήσεις τυποποίησης του EASA και ανταλλαγή πληροφοριών. Καμία πηγή δεν παρέχει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες και στη διαδικασία εντοπισμού των κινδύνων της ΕΕ πρέπει να χρησιμοποιηθούν ταυτόχρονα όλες αυτές οι πηγές, για τον σχεδιασμό του τρόπου αντίδρασης, προδραστικά και προληπτικά, και με τη διάδοση πληροφοριών οι οποίες για τους πολιτικούς ιθύνοντες θα είναι αναλυτικές «πληροφορίες» ασφάλειας πτήσεων. Στους συνήθεις κινδύνους στο αεροπορικό περιβάλλον περιλαμβάνονται στοιχεία όπως κακές καιρικές συνθήκες, ορεινό έδαφος γύρω από αερολιμένα ή βλάβη σε κινητήρα αεροσκάφους.

Ωστόσο, ενώ η ΕΕ έχει πρόσβαση σε όλες αυτές τις πηγές πληροφοριών, υπάρχουν ακόμη μεγάλα κενά ιδίως στο πεδίο της αναφοράς περιστατικών. Παρά την έκδοση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ¹⁰, η αναφορά περιστατικών στην ΕΕ και η χρήση του ECR εξακολουθούν να παρουσιάζουν ελλείψεις, οι οποίες περιορίζουν την αξιοποίηση του συστήματος αναφοράς περιστατικών για την πρόληψη ατυχημάτων. Τα προβλήματα αυτά είναι κυρίως οι κακής ποιότητας πληροφορίες, τα ατελή δεδομένα, η ανεπαρκής σαφήνεια των υποχρεώσεων αναφοράς και των ροών πληροφόρησης και τα νομικά και οργανωτικά εμπόδια στην εξασφάλιση κατάλληλης πρόσβασης στις πληροφορίες του ECR για να επιτραπεί η διάδοσή τους. Επιπλέον το ίδιο το σύστημα είναι σήμερα σε μεγάλο βαθμό κατακερματισμένο. Ο Eurocontrol έχει, όπως και η ΕΕ, δικό του αρχείο για την ασφάλεια πτήσεων και προς το παρόν δημιουργεί τη δική του εσωτερική βάση δεδομένων. Θα ήταν επωφελής ο συνδυασμός αυτών των πληροφοριών για τα περιστατικά. Τέλος, είναι δύσκολη η συλλογή όλων των περιστατικών και το πρόβλημα αυτό δημιουργεί την ανάγκη λήψης μέτρων στην εφαρμογή της «νοοτροπίας δικαίου»¹¹. Χρειάζεται να ενθαρρυνθεί περισσότερο η νοοτροπία της ανοικτής αναφοράς στον αεροπορικό κλάδο και να υποστηριχθεί η διαμόρφωση ενός περιβάλλοντος μέσα στο οποίο τα άτομα θα αισθάνονται ότι μπορούν να αναφέρουν σημαντικά γεγονότα χωρίς τον φόβο αντιποιίνων.

Δράση 1:

Η Επιτροπή θα υποβάλει προτάσεις το 2012 για την επικαιροποίηση του ενωσιακού συστήματος αναφοράς περιστατικών μέσω της αναθεώρησης της οδηγίας 2003/42/ΕΚ και των εκτελεστικών κανόνων της¹².

¹⁰ Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13^{ης} Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία.

¹¹ Η νοοτροπία δικαίου όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο ια) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής, της 29^{ης} Ιουλίου 2010.

¹² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής της 24^{ης} Σεπτεμβρίου 2007 & κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής, της 12^{ης} Νοεμβρίου 2007.

3.4. Ανάλυση των δεδομένων ασφαλείας πτήσεων

Η ύπαρξη δεδομένων για την ασφάλεια είναι ένα θέμα και άλλο θέμα είναι η ερμηνεία τους. Ακόμη και τώρα, με τις ελλείψεις που προαναφέρθηκαν, το ECR περιέχει περισσότερες από 450.000 εκθέσεις περιστατικών και ο αριθμός αυτός συνεχίζει να αυξάνεται. Η πρόκληση επομένως είναι να διαμορφωθεί μια διαδικασία που θα επιτρέψει την εξαγωγή ουσιαστικών πληροφοριών.

Σήμερα, ορισμένα κράτη μέλη, ο EASA, ο Eurocontrol και άλλοι κάνουν τις δικές τους αναλύσεις. Μολονότι αυτό καθιστά δυνατό σε κάθε ενδιαφερόμενο παράγοντα να αντιμετωπίζει τα δικά του προβλήματα, η επικάλυψη των προσπαθειών είναι πιθανή τη στιγμή που, και αυτό είναι το αξιοσημείωτο, υποβόσκει σημαντικό θέμα ασφαλείας. Ένα περιστατικό το οποίο φαίνεται να αποτελεί «έκτακτο» περιστατικό σε ένα κράτος μέλος, εάν εξετασθεί σε επίπεδο Ένωσης στο σύνολό της, μπορεί να δείξει την ανάγκη να ληφθούν μέτρα. Αυτό αναγνωρίστηκε στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010¹³ της Επιτροπής, με βάση το άρθρο 19 του οποίου απαιτείται ο EASA και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να συνεργάζονται για την τακτική ανταλλαγή και ανάλυση των πληροφοριών. Ωστόσο, το πλαίσιο και τα μέσα που απαιτούνται για να επιτευχθεί αυτό δεν έχουν διαμορφωθεί ακόμη.

Για να επιτευχθούν οι συγκεκριμένοι στόχοι, έχουν δρομολογηθεί από τον EASA εργασίες προκειμένου να δημιουργηθεί ένα δίκτυο αναλυτών που θα αξιοποιεί την εμπειρογνομosύνη του EASA, των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών και των εθνικών αρχών διερεύνησης ατυχημάτων. Το δίκτυο αναλυτών θα μπορεί να βοηθά στον εντοπισμό προβλημάτων ασφαλείας ώστε να ανιχνεύονται έγκαιρα οι τάσεις και να συνεισφέρει στη δημιουργία κοινών μέσων, μεθόδων και τεχνικών ανάλυσης. Θα είναι, π.χ., δυνατόν να ζητηθεί από το δίκτυο να εξετάζει τα διαθέσιμα δεδομένα για να διαπιστώνει εάν αποτρέπονται αποτελεσματικά οι κίνδυνοι που σχετίζονται με τις χειμερινές πτητικές λειτουργίες ή εάν υπάρχουν στοιχεία που δείχνουν ότι χρειάζεται η λήψη μέτρων.

Τέλος, η Επιτροπή έχει αρχίσει να διερευνά δραστήρια δυνατότητες δημιουργίας συστημάτων ανταλλαγής πληροφοριών ασφαλείας σε διεθνές επίπεδο, ιδίως μετά την πρόσφατη υπογραφή του μνημονίου συμφωνίας για την παγκόσμια ανταλλαγή πληροφοριών για την ασφάλεια (GSIE) μεταξύ Επιτροπής, ΔΟΠΑ, FAA και IATA. Η πρωτοβουλία αυτή αποβλέπει στην προώθηση μιας προσέγγισης περισσότερο προδραστικής και πιο τεκμηριωμένης στη διαχείριση της ασφαλείας σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρέχει το πλαίσιο συνεργασίας για την ανταλλαγή πληροφοριών ασφαλείας και θα διευκολύνει επίσης τη διάδοση, μέσω της ΔΟΠΑ, πληροφοριών σχετικών με τους κινδύνους ή την επικινδυνότητα και με αντίστοιχες λύσεις βελτίωσης της ασφαλείας, οι οποίοι θα εντοπίζονται με βάση πληροφορίες που θα ανταλλάσσονται από το GSIE.

Οι διαδιδόμενες πληροφορίες θα συντελέσουν επίσης στη διασταύρωση του καταλόγου με τους κύριους κινδύνους που εντοπίζονται στην ΕΕ με εκείνους που εντοπίζονται σε άλλες περιοχές του κόσμου.

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ.

Δράση 2:

Ανάλογα με τα αποτελέσματα της εκτίμησης επιπτώσεων που διεξάγεται στο πλαίσιο της επανεξέτασης της νομοθεσίας για την αναφορά περιστατικών, η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση για την περαιτέρω βελτίωση της ανάλυσης της ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ.

3.5. Προσδιορισμός των κινδύνων

Μολονότι ο εντοπισμός των κινδύνων έχει ουσιαστική σημασία, το κρίσιμο στοιχείο για τη λήψη αποφάσεων για μέτρα μετριασμού τους είναι η κατανόηση των κινδύνων αυτών, και ιδιαίτερα η ιεράρχηση των μέτρων.

Την πτυχή αυτή, γνωστή ως εκτίμηση κινδύνου για την ασφάλεια, αναλαμβάνουν μεμονωμένα ορισμένα κράτη μέλη όταν προσδιορίζουν εάν χρειάζεται να εστιάσουν σε μέτρα σε εθνικό επίπεδο. Παραδείγματος χάριν, ένα κράτος μέλος που έχει χαρακτηρίσει το πρόβλημα των ασταθών προσεγγίσεων¹⁴ ως μείζονα κίνδυνο με βάση τη δική του εκτίμηση επιπτώσεων και λαμβάνει μέτρα για τη μείωση τέτοιων περιστατικών. Παρόμοια διαδικασία θα μπορούσε να διεξάγεται σε επίπεδο ΕΕ με χρήση της ανάλυσης του EASA, του δικτύου αναλυτών των κρατών μελών και του αεροπορικού κλάδου, ώστε να προσδιορίζεται καλύτερα σε ποια κατεύθυνση πρέπει να γίνουν οι προσπάθειες σε αυτό ή άλλα προβλήματα.

Δεν υφίσταται όμως ακόμη καθολικά αποδεκτή μεθοδολογία εκτίμησης των κινδύνων σε κοινή χρήση στην Ευρωπαϊκή Ένωση για όλα τα πεδία του αεροπορικού κλάδου, η οποία να επιτρέπει τυποποιημένη προσέγγιση και καλύτερη ιεράρχηση στην αντιμετώπιση των κινδύνων που θέτουν μεγαλύτερη απειλή κατά της ασφάλειας. Αυτή η έλλειψη πρέπει να καλυφθεί.

Τέλος, για να εκτιμώνται λεπτομερώς οι κίνδυνοι και να εξάγονται συμπεράσματα για τη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων, η ΕΕ θα χρειασθεί να εντάξει τις πληροφορίες για τα περιστατικά σε ένα στατιστικό πλαίσιο. Θα χρειασθούν αξιόπιστες και συνεκτικές πληροφορίες για το επίπεδο των αεροπορικών δραστηριοτήτων στην ΕΕ. Αυτό δεν ισχύει ακόμη, ειδικά για τη γενική αεροπορία για την οποία σήμερα, λόγω έλλειψης δεδομένων, είναι δύσκολο να υπολογισθούν τα ποσοστά, ακόμη και για καίριες κατηγορίες ατυχημάτων.

Δράση 3:

Η Επιτροπή θα εξετάσει, με βάση τα αποτελέσματα της εκτίμησης επιπτώσεων της αναφοράς περιστατικών, εάν είναι σκόπιμο να υποβάλει προτάσεις για τη θέσπιση κοινής ταξινόμησης της εκτίμησης των κινδύνων. (Βλ. δράση 1).

3.6. Ανάλυση δράσης

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν, σε ποικίλο βαθμό, μεμονωμένα μέτρα για την αντιμετώπιση ζητημάτων ασφάλειας που διαπιστώνουν, ορισμένα από τα προβλήματα αυτά είναι όμως κοινά σε ολόκληρη την ΕΕ. Είναι συνεπώς δυνατόν να αποβεί επωφελής μια πιο συντονισμένη προσέγγιση σε όλη την Ένωση, η οποία θα επιτρέψει να

¹⁴ Ασταθής προσέγγιση είναι όταν, για κάποιο λόγο, το αεροσκάφος δεν είναι για την προσγείωση στην ιδεώδη διάταξη με την ορθή ταχύτητα, ύψος και θέση.

αλληλοσυμπληρώνονται τα μέτρα που λαμβάνουν μεμονωμένα κράτη μέλη, η Επιτροπή και ο EASA. Η αξία αυτού του συντονισμού των προσπαθειών θα έγκειται στο ότι θα εστιάζεται η δράση στους σημαντικούς κινδύνους σε όλα τα επίπεδα της αεροπορικής δραστηριότητας εντός της ΕΕ.

Πριν όμως αποφασίσουν να αναλάβουν δράση είναι ουσιαστικό τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα να συζητήσουν επίσημα και να συμφωνούν ποιοι κίνδυνοι είναι σημαντικοί. Η Επιτροπή επικουρείται προς το παρόν από επιτροπή για τις πτυχές που αφορούν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹⁵. Η επιτροπή αυτή, γνωστή ως επιτροπή EASA, συγκεντρώνει τους σχετικούς εμπειρογνώμονες ασφάλειας πτήσεων των κρατών μελών και συνεπώς μπορεί να παρέχει την αναγκαία εμπειρογνωμοσύνη για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τους κινδύνους της ασφάλειας πτήσεων.

Δράση 4:

Η Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει την επιτροπή EASA ως το κύριο όργανο για τη διεξαγωγή διεξοδικών συζητήσεων με τα κράτη μέλη σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν.

3.7. Το ευρωπαϊκό σχέδιο ασφάλειας της αεροπορίας

Δεδομένης της τεχνικής φύσης των προβλημάτων, ο EASA πρέπει να διαβιβάσει στην Επιτροπή την άποψή του σχετικά με την καλύτερη πορεία μετριασμού των κινδύνων, τα χρονοδιαγράμματα εφαρμογής των μέτρων και, τέλος, τη μέτρηση της επιτυχίας τους. Η άποψη αυτή, η οποία θα βασίζεται στις εισηγήσεις όλων των ενδιαφερομένων παραγόντων, μεταξύ των οποίων και του αεροπορικού κλάδου, πρέπει να κατατεθεί με τη μορφή σχεδίου δράσης, γνωστού ως ευρωπαϊκού σχεδίου ασφάλειας της αεροπορίας¹⁶.

Το σχέδιο αυτό πρέπει να περιέχει λεπτομερή περιγραφή των συγκεκριμένων προβλημάτων ασφαλείας και των δράσεων που πρέπει να αναληφθούν για τον μετριασμό των κινδύνων και τα σαφή αναμενόμενα αποτελέσματα των δράσεων αυτών, σε μορφή κατανοητή για τους Ευρωπαίους πολίτες.

Ο EASA δημοσίευσε στις αρχές του 2011 μια αρχική έκδοση αυτού του σχεδίου, το οποίο βασίζεται στα σχέδια και τις προτεραιότητες των κρατών μελών. Περιέχει δράσεις για ποικίλα προβλήματα, όπως παραδείγματος χάρη την ανάγκη αντιμετώπισης του προβλήματος εξόδου από τον διάδρομο, ένα θέμα που διαπιστώθηκε και το 2010 στη διάσκεψη υψηλών αξιωματούχων της ΔΟΠΑ.

Μετά τη δημοσίευση του σχεδίου ασφαλείας, είναι αναγκαίο να τηρούνται ενήμεροι οι Ευρωπαίοι πολίτες για την πρόοδο που θα σημειώνεται στην αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφαλείας. Προς το σκοπό αυτό, το σχέδιο ασφαλείας θα χρειασθεί να επικαιροποιείται τακτικά, όχι μόνον για να προστίθενται δράσεις που αναλαμβάνονται αλλά και για να υπάρχει

¹⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 Του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ

¹⁶ <http://easa.europa.eu/sms/>

η δυνατότητα, εφόσον απαιτείται, να προστίθενται τυχόν νέοι κίνδυνοι που διαπιστώνονται και να τροποποιούνται τα μέτρα που αποδεικνύονται αναποτελεσματικά.

Δράση 5:

Ο EASA θα δημοσιεύει ετησίως τις επικαιροποιήσεις του ευρωπαϊκού σχεδίου ασφάλειας της αεροπορίας, στις οποίες θα περιγράφεται η πρόοδος που σημειώνεται στην αντιμετώπιση των κινδύνων που διαπιστώνονται σε επίπεδο ΕΕ.

3.8. Μέτρηση των επιτευγμάτων

Θα είναι σημαντικό για όλους τους ενδιαφερόμενους να γνωρίζουν την αποτελεσματικότητα των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται για την ασφάλεια πτήσεων. Εν προκειμένω πολύτιμο εργαλείο είναι οι δείκτες επιδόσεων στην ασφάλεια πτήσεων. Ένα απλό και γενικά αποδεκτό παράδειγμα τέτοιου δείκτη είναι η μέτρηση που υιοθετήθηκε το 2010 από τον EASA στην ετήσια εξέταση της ασφάλειας πτήσεων με τη σύγκριση των αντίστοιχων επιδόσεων σε άλλες περιοχές του κόσμου. Ο EASA χρησιμοποιεί τον δείκτη του ετήσιου ποσοστού θανατηφόρων ατυχημάτων ανά 10 εκατομμύρια πτήσεις. Αυτός ο δείκτης επιτρέπει τις συγκρίσεις με επιδόσεις του παρελθόντος για την επιβεβαίωση της προόδου, όπως επίσης επιτρέπει τη σύγκριση με άλλες περιοχές του κόσμου. Η ΕΕ συνέβαλε πολύ στο θέμα αυτό στη Γενική Συνέλευση της ΔΟΠΑ, στην οποία παρουσίασε την ευρωπαϊκή άποψη για τους συγκεκριμένους δείκτες, πρέπει όμως να αποφασίσει ακόμη σχετικά με αυτούς και να επιτελεσθεί περαιτέρω έργο ώστε να επιτευχθεί συμφωνία για δέσμη δεικτών, αποδεκτών από όλους τους ενδιαφερόμενους.

Δράση 6:

Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τον EASA, θα συνεχίσει να εργάζεται για τη διαμόρφωση δεικτών επιδόσεων ασφαλείας και θα συμβουλευθεί τους ενδιαφερόμενους πριν υποβάλει προτάσεις για μια κοινή δέσμη δεικτών που θα καλύπτουν όλα τα πεδία της αεροπορίας.

3.9 Συνεργασία με τους γείτονές μας

Τα θέματα που προκύπτουν στην ασφάλεια της αεροπορίας δεν περιορίζονται γεωγραφικά στην ΕΕ αλλά τα αντιμετωπίζουν και οι γείτονές μας. Η ΕΕ έχει προβεί σε πολλές ρυθμίσεις προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία μεταξύ της ΕΕ και των γειτόνων της σε θέματα αεροπορικών μεταφορών. Στις εν λόγω ρυθμίσεις συμπεριλαμβάνονται ο Ευρωπαϊκός Κοινός Αεροπορικός Χώρος με ορισμένες βαλκανικές χώρες¹⁷ και ο Ευρω-Μεσογειακός Κοινός Αεροπορικός Χώρος¹⁸, καθώς και τα προγράμματα παροχής συνδρομής και αναβαθμισμένης συνεργασίας στο πλαίσιο του προγράμματος Εκτίμησης της Ασφαλείας των Ξένων Αεροσκαφών (SAFA). Παραδείγματος χάρη, στο πρόγραμμα SAFA συμμετέχουν 15 χώρες που δεν ανήκουν στην ΕΕ, είναι δε εξαιρετικό παράδειγμα συνεργασίας της ΕΕ με τους γείτονές της στην παροχή και διάδοση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια, προς όφελος όλων.

¹⁷ Κροατία, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κοσσυφοπέδιο, Σερβία, Μαυροβούνιο.

¹⁸ Στο έργο «Euromed Aviation» συμμετέχουν οι εξής χώρες: Αλγερία, Αίγυπτος, Ισραήλ, Ιορδανία, Λίβανος, Μαρόκο, Παλαιστινιακή Αρχή, Συρία, Τунησία.

Οι εργασίες και τα αποτελέσματα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της ΕΕ πρέπει επίσης να διαδοθούν ώστε να ωφεληθούμε από την πείρα των γειτόνων μας και να συμβάλουν στις προσπάθειές τους για βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας, και άρα στους αμοιβαίους στόχους μας για υψηλού επιπέδου ασφάλεια.

Δράση 7:

Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τον EASA, θα συνεχίσει να διαδίδει το έργο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και να ενθαρρύνει την αμοιβαία συνεργασία με τους γείτονές μας για τον εντοπισμό προβλημάτων στην ασφάλεια.

4. ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Με βάση τα πρότυπα που περιλαμβάνουν τα διάφορα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου¹⁹ απαιτείται από τα συμβαλλόμενα μέρη να εφαρμόζουν κρατικό πρόγραμμα ασφαλείας. Κρατικό πρόγραμμα ασφαλείας είναι ένα σύστημα για τη διαχείριση της ασφάλειας από το κράτος, το οποίο συνήθως περιγράφεται σε έγγραφο όπου καθορίζονται η πολιτική και οι στόχοι του κράτους, η διαχείριση των κινδύνων, η παροχή εγγυήσεων για την ασφάλεια και οι δραστηριότητες προώθησης της ασφάλειας.

Ωστόσο, τα κράτη μέλη στηρίζονται προς το παρόν, σε μεγάλο βαθμό, σε δραστηριότητες που ήδη έχουν αναληφθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Συνεπώς, μεταβιβάζοντας τις υποχρεώσεις τους στη ΔΟΠΑ, και περιγράφοντας επίσης τις καθαρά εθνικές δραστηριότητές τους, τα κράτη μέλη πρέπει να περιγράφουν επίσης τα πεδία αρμοδιότητας που επαφίενται πλέον στην ΕΕ και τις δραστηριότητες που αναλαμβάνονται σε επίπεδο ΕΕ και υποστηρίζονται από τα κράτη μέλη. Ενώ και τα 27 κράτη μέλη και 4 χώρες ΕΟΧ/ΕΖΕΣ θα μπορούσαν να το πράξουν αυτό μεμονωμένα, η εκπλήρωση της απαίτησης αυτής δεν είναι ούτε επαρκές ούτε διαφανές μέσο. Η εκπόνηση ενωσιακού ισοδύναμου δείκτη των επιδόσεων, ήτοι ενός Ευρωπαϊκού Προγράμματος Ασφάλειας της Αεροπορίας, είναι αποτελεσματικότερο μέσο ανάθεσης της υποχρέωσης και θα στηρίζει τα κράτη μέλη στην κατάρτιση των δικών τους προγραμμάτων.

Επίσης, με τον καθορισμό του τρόπου διαχείρισης της ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ, θα καταστούν σαφή τα πεδία των διαφόρων αρμοδιοτήτων εντός της ΕΕ όσον αφορά την ασφάλεια και ο τρόπος με τον οποίο η ΕΕ στο σύνολό της μπορεί να επιτύχει και στη συνέχεια να διατηρήσει ικανοποιητικές επιδόσεις ασφαλείας. Παρέχει επίσης διαφάνεια σε όλους όσους ασχολούνται με την ασφάλεια. Η ΕΕ είναι πρωτοπόρα στην οργάνωση της ασφάλειας της αεροπορίας σε περιφερειακή βάση, για πρώτη φορά μάλιστα θα συνταχθεί έγγραφο όπου θα περιγράφεται πώς ένας περιφερειακός φορέας διαχειρίζεται την ασφάλεια της αεροπορίας.

Οι εργασίες για ένα Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Ασφάλειας της Αεροπορίας συνεχίζονται εντός της ΕΕ επί αρκετό καιρό και τώρα είναι πλέον έτοιμο να δημοσιευθεί. Η Επιτροπή δράττεται λοιπόν της ευκαιρίας της παρούσας ανακοίνωσης για να δημοσιεύσει ταυτόχρονα το έγγραφο αυτό ως έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής. Στο έγγραφο περιγράφεται το ισχύον πλαίσιο ασφαλείας της αεροπορίας σε επίπεδο ΕΕ, καθώς και πώς εντοπίζονται και αντιμετωπίζονται ειδικά θέματα ασφαλείας, όπως περιγράφονται στο ευρωπαϊκό σχέδιο

¹⁹ Υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

ασφάλειας της αεροπορίας (βλ. παράγραφο 3.7). Το έγγραφο ανταποκρίνεται στον μορφότυπο που έχει καθορίσει η ΔΟΠΑ στο εγχειρίδιό της για τη διαχείριση της ασφάλειας ώστε να προκύψει προσέγγιση συνεκτική με τις διεθνείς κατευθύνσεις, η οποία είναι συμπληρωματική των προγραμμάτων των κρατών μελών. Η Επιτροπή θα επικαιροποιεί το έγγραφο όποτε χρειάζεται ώστε να ενσωματώνονται τυχόν αλλαγές στο ευρωπαϊκό σύστημα ασφάλειας της αεροπορίας.

Δράση 8:

Η Επιτροπή, με τη συνδρομή των κρατών μελών και του EASA, θα επικαιροποιεί το ευρωπαϊκό πρόγραμμα ασφάλειας της αεροπορίας, όποτε επέρχονται στην ΕΕ αλλαγές στη διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορίας.

5. ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

5.1. Καθορισμός στόχων επιδόσεων

Ένα σημαντικό στοιχείο στην αντιμετώπιση των κινδύνων κατά της ασφάλειας και στην επίτευξη συνεχούς βελτίωσης των επιδόσεων ασφαλείας είναι ο καθορισμός στόχων επιδόσεων ασφαλείας. Πρόκειται για συγκεκριμένους στόχους για την επίτευξη ενός επιπέδου ασφαλείας. Παράδειγμα τέτοιων στόχων θα μπορούσε να είναι η μείωση κατά 50% του αριθμού εξόδων από τον διάδρομο στην ΕΕ τα επόμενα πέντε έτη. Οι στόχοι πρέπει να είναι ρεαλιστικοί και εφικτοί.

Ο κανονισμός αριθ. 691/2010²⁰ της Επιτροπής καθορίζει μηχανισμό επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Σκοπός του μηχανισμού επιδόσεων είναι, μεταξύ άλλων, η δημιουργία δεικτών και δεσμευτικών στόχων σε καίρια πεδία επιδόσεων ώστε να καταστεί δυνατόν να επιτευχθούν και να διατηρούνται επίπεδα ασφάλειας. Μολονότι έγιναν τα πρώτα βήματα με τη δημιουργία μηχανισμού επιδόσεων της ασφάλειας, περιορίζεται σήμερα στην ευρωπαϊκή διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και δεν περιλαμβάνει άλλα πεδία της ασφάλειας της αεροπορίας. Δεν θα είναι εύκολο να αποφασισθούν μηχανισμοί επιδόσεων για αυτά τα υπόλοιπα πεδία (π.χ. πτητικές λειτουργίες, αξιοπλοΐα κλπ.), το έργο θα είναι σύνθετο και θα χρειασθεί καινοτόμος προσέγγιση. Συνεπώς, αν και πρέπει να προηγηθεί της υποβολής προτάσεων ολοκληρωμένη διαδικασία διαβουλεύσεων, είναι ωστόσο ένα πεδίο που πρέπει να εξετασθεί στο μέλλον ώστε να επιτυγχάνεται συνεχής βελτίωση.

Δράση 9:

Η Επιτροπή θα συμβουλευθεί τους ενδιαφερόμενους και θα πραγματοποιήσει εκτίμηση επιπτώσεων πριν υποβάλει προτάσεις για μηχανισμούς επιδόσεων σε άλλα πεδία της ασφάλειας της αεροπορίας.

²⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής, της 29^{ης} Ιουλίου 2010, για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

5.2. Τυποποίηση με βάση τους κινδύνους

Η καθιέρωση αρχών για τη διαχείριση της ασφάλειας στο αεροπορικό σύστημα της ΕΕ θα αλλάξει τον τρόπο θεώρησης της ασφάλειας και θα οδηγήσει σε αισθητή βελτίωση του τρόπου ελέγχου των κινδύνων κατά της ασφάλειας. Ωστόσο, η χρήση τέτοιων αρχών δεν πρέπει να περιορισθεί στην εκπόνηση μόνον σχεδίου ασφαλείας αλλά ολόκληρου του συστήματος. Το έργο του EASA στη διεξαγωγή επιθεωρήσεων τυποποίησης, οι οποίες απαιτούνται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 για να παρακολουθείται η εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού, πρέπει να υπερβεί την παρακολούθηση της συμμόρφωσης και να στραφεί προς μια αντιμετώπιση που θα έχει ως άξονα περισσότερο τον εντοπισμό των κινδύνων κατά της ασφάλειας από το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Αυτή η αντιμετώπιση με βάση τους κινδύνους θα αποβεί επωφελής εάν στοχοθετηθούν τα προβλήματα εκείνα στα οποία τα μέτρα μετριασμού ωφελούν πραγματικά στην ασφάλεια.

5.3. Αντιμετώπιση με βάση τις επιδόσεις ασφαλείας

Επιπλέον, ενώ οι προσπάθειες λήψης αποφάσεων προς το παρόν εστιάζονται στη μεταφορά νομοθεσίας και, όπου είναι αναγκαίο, στην επικαιροποίηση των υφιστάμενων απαιτήσεων των κανονισμών της ΕΕ, η μελλοντική ανάπτυξη κανόνων πρέπει να εστιασθεί στις επιδόσεις για να επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα με βάση συμφωνημένες επιδόσεις ασφαλείας. Η αντιμετώπιση αυτή, γνωστή ως ρύθμιση με βάση τις επιδόσεις, θα στηριχθεί στη χρήση των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας, και η ανάπτυξη και η καθιέρωσή τους στους κανονισμούς της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας πρέπει να αποτελέσουν πιο μακροπρόθεσμο στόχο.

5.4. Επισημοποίηση του συστήματος

Τέλος, το σύστημα που περιγράφεται στην παρούσα ανακοίνωση βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε ρυθμίσεις χωρίς να στηρίζεται σε κανονισμό. Θα χρειασθεί ίσως, όταν αποκτηθεί περισσότερη πείρα και αποτελεσματικότητα, ή ειδάλλως, όταν καταστεί σαφής αυτή η αντιμετώπιση, να εξετασθεί εάν είναι αναγκαία η επισημοποίηση του αεροπορικού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της ΕΕ, ώστε να είναι συνεχής η επιτυχία του. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί επομένως την πρόοδο που σημειώνεται με την ανάπτυξη του συστήματος και θα εξετάσει εάν πρέπει να προτείνει ειδική ρυθμιστική δράση για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματικότητα του συστήματος στο μέλλον.

Δράση 10:

Η Επιτροπή θα εξετάσει, όταν αποκτηθεί πείρα και εκτιμηθούν οι ενδεχόμενες επιπτώσεις, εάν θα υποβάλει ρυθμιστικές προτάσεις για να επισημοποιηθεί το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της ΕΕ.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η ΕΕ θα αντιμετωπίσει σοβαρές προκλήσεις τα επόμενα χρόνια σε ό,τι αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας. Για να αποφευχθεί η αύξηση των νεκρών από αεροπορικά ατυχήματα συνεπεία της συνεχόμενης ανάπτυξης των αερομεταφορών και για να εξασφαλισθεί η παγκόσμια πρωτοπορία από άποψη ασφάλειας, η ΕΕ πρέπει σημειώσει παραδειγματική στροφή στη θεώρηση που έχει για την ασφάλεια. Παρά το γεγονός ότι το ισχύον σύστημα ασφαλείας ήταν πολύ επιτυχημένο στο παρελθόν, φαίνεται ότι η αποτελεσματικότητά του

φθάνει στα όριά της στη μείωση του ποσοστού των ατυχημάτων. Η Επιτροπή πιστεύει, επομένως, ότι πρέπει, να στραφεί από την αντίδραση στην πρόληψη με την υιοθέτηση προδραστικής προσέγγισης για την ασφάλεια της αεροπορίας, με έμφαση στη συστηματική στόχευση των δράσεων, ώστε να αντιμετωπίζονται σημαντικοί κίνδυνοι με βάση τα αποτελέσματα προσεκτικής ανάλυσης των πληροφοριών που συλλέγονται από όλη την Ένωση.

Αυτή η κοινή προσπάθεια και συγκέντρωση σε διαπιστωμένα προβλήματα θα οδηγήσει σε ανάληψη δράσης σε όλη την Ένωση με συντονισμένο τρόπο, και άρα σε «συνδυασμένη» θεώρηση της διαχείρισης της ασφάλειας. Μια τέτοια θεώρηση θα οδηγήσει σε νομοθεσία και καθοδηγητικό υλικό που θα εστιάζονται στα σημαντικά προβλήματα, σε εποπτεία των πλέον σοβαρών για την ασφάλεια πεδίων και στην έρευνα και συστάσεις που θα έχουν ως άξονα ακριβώς τα πεδία με τον υψηλότερο κίνδυνο. Θα εξασφαλίσει επίσης βέλτιστη χρήση των περιορισμένων πόρων, οι οποίοι θα επικεντρωθούν κυρίως στα πεδία όπου είναι δυνατόν να υπάρξει μεγαλύτερο όφελος για την ασφάλεια.

Με τη βελτίωση της ποιότητας των πληροφοριών για την ασφάλεια, τη διάδοση των πληροφοριών και των αποτελεσμάτων της ανάλυσης, την επίτευξη συμφωνίας σχετικά με τους κινδύνους κατά των οποίων η συντονισμένη δράση θα έχει τα μεγαλύτερα οφέλη και με την ανάληψη συμφωνημένων δράσεων, η Επιτροπή πιστεύει ότι η ΕΕ θα καταστεί παγκοσμίως πρωτοπόρα περιοχή στην ασφάλεια της αεροπορίας προς όφελος όλων των πολιτών της ΕΕ.