

Η παρούσα έκθεση καλύπτει την περίοδο από 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2017.

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Το 2017 εμφανίστηκαν εκ νέου ανησυχίες σχετικά με την παγκόσμια απειλή που συνιστούν οι αυτοσχέδιοι εκρηκτικοί μηχανισμοί (IED) επιδέξια κρυμμένοι σε ηλεκτρονικές συσκευές που έχουν υποστεί παραποίηση. Οι κυβερνήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου και των ΗΠΑ απαγόρευσαν όλες τις προσωπικές ηλεκτρονικές συσκευές μεγέθους μεγαλύτερου από κινητό τηλέφωνο στους θαλάμους αεροσκαφών που αναχωρούν από αερολιμένες που βρίσκονται σε ορισμένες χώρες της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής. Χάρη στη μακρόχρονη στενή συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών, η οποία βασίζεται στην αναγνώριση των αντίστοιχων μέτρων αεροπορικής ασφάλειας, κατέστη δυνατόν να αντιμετωπιστούν τα εν λόγω προβλήματα αεροπορικής ασφάλειας με στοχευμένα μέτρα που δεν απαιτούσαν επέκταση της απαγόρευσης των εν λόγω συσκευών σε παγκόσμιο επίπεδο, ούτε την απαγόρευσή τους εντός των αεροσκαφών που αναχωρούν από την Ευρώπη.

Η Επιτροπή συνέχισε τις προσπάθειές της για την ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλειας σε παγκόσμιο επίπεδο, χάρη στη μακρόχρονη συνεργασία της με τον ΔΟΠΑ και με το οικείο έργο ανάπτυξης ικανοτήτων CASE για την Αφρική και τη Μέση Ανατολή.

Η κυβερνοασφάλεια και η προστασία των χώρων των αερολιμένων όπου επιτρέπεται η είσοδος στο κοινό εξακολούθησαν να αποτελούν προτεραιότητα.

Όπως και τα προηγούμενα έτη, η Επιτροπή συνέχισε να αποσαφηνίζει, να εναρμονίζει και να απλουστεύει τη νομοθεσία για την αεροπορική ασφάλεια σύμφωνα με τους στόχους της ΕΕ για τη βελτίωση της νομοθεσίας.

Ολοκληρώθηκαν οι προπαρασκευαστικές εργασίες που οδήγησαν στη νέα συμφωνία ενιαίας ασφάλειας με τη Σιγκαπούρη προς όφελος τόσο των επιβατών όσο και του κλάδου των αερομεταφορών, γεγονός που επέτρεψε την επίσημη έγκρισή της στις αρχές του 2018.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Επιθεωρήσεις

1. Γενικά

Στόχος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, είναι η πρόληψη έκνομων ενεργειών σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας για την προστασία προσώπων και εμπορευμάτων.

Σε επίπεδο Ένωσης, η εφαρμογή των κανόνων αεροπορικής ασφάλειας βασίζεται σε ένα σύστημα παρακολούθησης της συμμόρφωσης σε δύο επίπεδα, δηλαδή σε επιθεωρήσεις της Επιτροπής που συμπληρώνονται από την αξιολόγηση των ετήσιων εκθέσεων των κρατών μελών για τις εθνικές δραστηριότητες παρακολούθησης (έλεγχοι, επιθεωρήσεις και δοκιμές ασφάλειας), τις οποίες διενεργούν όλα τα κράτη μέλη.

Το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 προβλέπει ότι η Επιτροπή πρέπει να διενεργεί επιθεωρήσεις, καθώς και επιθεωρήσεις των αερολιμένων, των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και των φορέων που εφαρμόζουν πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας, ώστε να παρακολουθεί την εφαρμογή του κανονισμού από τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, να διατυπώνει συστάσεις με σκοπό τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας. Η Ελβετία καλύπτεται επίσης από το ενωσιακό πρόγραμμα, ενώ στη Νορβηγία και την Ισλανδία οι επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ (ΕΑΕ) με βάση παράλληλες διατάξεις.

Για τη διενέργεια των επιθεωρήσεών της το 2017, η Επιτροπή διέθετε ομάδα επτά πλήρως απασχολούμενων επιθεωρητών αεροπορικής ασφάλειας. Το έργο των επιθεωρήσεων υποστηρίζεται από μια ομάδα περίπου 100 εθνικών ελεγκτών διορισμένων από τα κράτη μέλη, την Ισλανδία, τη Νορβηγία και την Ελβετία, οι οποίοι είναι ειδικευμένοι για να συμμετέχουν στις επιθεωρήσεις της Επιτροπής μετά από εκπαίδευση που παρέχει η Επιτροπή. Από το 2016[[1]](#footnote-1), οι επιθεωρητές της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ (ΕΑΕ) και της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) έχουν ισότιμη συμμετοχή ως τελείως ολοκληρωμένοι επιθεωρητές σε αυτή τη διαδικασία. Ο σημαντικός αριθμός των εθνικών ελεγκτών που συμμετέχουν στις επιθεωρήσεις της Επιτροπής διασφαλίζει ένα σύστημα αξιολόγησης από ομοτίμους και επιτρέπει τη διάδοση μεθοδολογιών και βέλτιστων πρακτικών σε όλα τα κράτη μέλη. Στο παράρτημα 1 επισυνάπτεται πίνακας όπου συνοψίζονται όλες οι μέχρι σήμερα δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης που διενήργησαν το 2017 η Επιτροπή και η ΕΑΕ.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 72/2010 της Επιτροπής, όπως έχει τροποποιηθεί, καθορίζει τις διαδικασίες διεξαγωγής των επιθεωρήσεων της Επιτροπής στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες. Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, διατάξεις για την ειδίκευση και τις εξουσίες των επιθεωρητών της Επιτροπής και για τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων παρακολούθησης.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τη διενέργεια των εν λόγω επιθεωρήσεων αναπτύχθηκε σε στενή συνεργασία με τις αρχές αεροπορικής ασφάλειας των κρατών μελών και βασίζεται στην εξέταση της αποτελεσματικής εφαρμογής των μέτρων αεροπορικής ασφάλειας. Για την εναρμονισμένη ερμηνεία των απαιτήσεων και των διαδικασιών διεξαγωγής των επιθεωρήσεων, η μονάδα αεροπορικής ασφάλειας της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών (ΓΔ MOVE) έχει καταρτίσει και τηρεί εγχειρίδια με αντικείμενο τις επιθεωρήσεις αερολιμένων και φορτίων. Τα εγχειρίδια αυτά περιέχουν επίσης λεπτομερείς συμβουλές και οδηγίες σχετικά με όλα τα μέτρα αεροπορικής ασφάλειας που απαιτούνται βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ. Επιπλέον, περιέχουν και στοιχεία για όλες τις οργανωτικές και πρακτικές πτυχές των επιθεωρήσεων της Επιτροπής. Τα εγχειρίδια αποτελούν διαβαθμισμένες πληροφορίες της ΕΕ και διατίθενται μόνον στους επιθεωρητές της Επιτροπής και στην αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους.

Η Επιτροπή διενεργεί επιθεωρήσεις στις υπηρεσίες αεροπορικής ασφάλειας των κρατών μελών («αρμόδιες αρχές») και σε περιορισμένο αριθμό αερολιμένων, φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και φορέων που εφαρμόζουν πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας. Στόχος των επιθεωρήσεων των αρμόδιων αρχών είναι να εξακριβώνεται εάν τα κράτη μέλη έχουν τα αναγκαία μέσα —καθώς και εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου, τις αναγκαίες εξουσίες και τους κατάλληλους πόρους— ώστε να είναι σε θέση να εφαρμόζουν επαρκώς τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αεροπορική ασφάλεια. Στόχος των επιθεωρήσεων των αερολιμένων είναι να εξακριβώνεται αν η αρμόδια αρχή παρακολουθεί επαρκώς την αποτελεσματική εφαρμογή των μέτρων αεροπορικής ασφάλειας και αν είναι σε θέση να εντοπίζει και να αποκαθιστά γρήγορα τυχόν ελλείψεις. Και στις δύο περιπτώσεις, τυχόν ελλείψεις που διαπιστώνουν οι επιθεωρητές της Επιτροπής πρέπει να αποκαθίστανται εντός καθορισμένης προθεσμίας· οι εκθέσεις επιθεώρησης κοινοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη.

Μολονότι οι επιθεωρήσεις στην πλειονότητά τους διεξήχθησαν σύμφωνα με τον αρχικά προβλεπόμενο προγραμματισμό των επιθεωρήσεων, τέσσερις επιθεωρήσεις αναπρογραμματίστηκαν για διάφορους δεόντως αιτιολογημένους λόγους.

Για να λάβουν γνώση τα κράτη μέλη των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων, να προωθηθεί η διαφάνεια και να εναρμονισθούν οι μεθοδολογίες παρακολούθησης της συμμόρφωσης, η Επιτροπή συνέστησε τον Μάρτιο ομάδα εργασίας για τις επιθεωρήσεις με τους προϊσταμένους των υπηρεσιών ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών.

**1.1 Πολυετής παρακολούθηση της συμμόρφωσης από την Επιτροπή**

Προκειμένου η Επιτροπή να έχει επαρκείς διαβεβαιώσεις σχετικά με το επίπεδο συμμόρφωσης των κρατών μελών, ακολουθείται προσέγγιση πολυετούς παρακολούθησης. Βάσει αυτής, η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 και των εκτελεστικών του πράξεων από κάθε κράτος μέλος διαπιστώνεται σε διετή κύκλο, είτε με επιθεώρηση της αρμόδιας αρχής του κράτους μέλους είτε με επιθεώρηση τουλάχιστον ενός αερολιμένα του. Πέραν αυτού, η εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες διαπιστώνεται σε πενταετή κύκλο με μη προβλέψιμη επιλογή του 15 % τουλάχιστον από το σύνολο των αερολιμένων της ΕΕ που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 300/2008, καθώς και του μεγαλύτερου αερολιμένα από άποψη όγκου επιβατών σε κάθε κράτος μέλος.

Με βάση τις απαιτήσεις του κανονισμού-πλαισίου, τα κράτη μέλη έχουν την πρωταρχική ευθύνη να παρακολουθούν τη συμμόρφωση των αερολιμένων, των αερομεταφορέων και των φορέων που είναι αρμόδιοι για την ασφάλεια με την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων. Οι επιθεωρήσεις που διενεργεί η Επιτροπή σε επιλεγόμενους αερολιμένες αποτελούν ισχυρό δείκτη του συνολικού επιπέδου συμμόρφωσης σε κάθε κράτος μέλος.

Η συχνότητα και η έκταση των επιθεωρήσεων της Επιτροπής καθορίζονται στη στρατηγική της ΓΔ MOVE για την παρακολούθηση της εφαρμογής των προτύπων αεροπορικής ασφάλειας της ΕΕ. Στην εν λόγω στρατηγική λαμβάνονται υπόψη το μέγεθος της πολιτικής αεροπορίας κάθε κράτους μέλους, αντιπροσωπευτικό δείγμα του τύπου λειτουργιών των αερολιμένων, το επίπεδο εφαρμογής των κανονισμών αεροπορικής ασφάλειας, τα αποτελέσματα των προηγούμενων επιθεωρήσεων της Επιτροπής, αξιολογήσεις των εθνικών ετήσιων εκθέσεων ποιοτικού ελέγχου, περιστατικά αεροπορικής ασφάλειας (έκνομες ενέργειες), τα επίπεδα απειλής και άλλοι παράγοντες και αξιολογήσεις που επενεργούν στη συχνότητα παρακολούθησης.

Από το 2010 το ποσοστό συμμόρφωσης[[2]](#footnote-2) που διαπιστώθηκε κατά τις επιθεωρήσεις της Επιτροπής ανέρχεται περίπου στο 80 % (το 2010 80 %, το 2011 80 %, το 2012 83 %, το 2013 80 %, το 2014 81 %, το 2015 80 %, το 2016 79 %, το 2017 81 %). Ωστόσο, αυτό το σχετικά σταθερό ποσοστό δεν σημαίνει ότι τα κράτη μέλη δεν έχουν εντείνει τις προσπάθειές τους· αντίθετα, τα κράτη μέλη έχουν εντείνει τις προσπάθειές τους στο πεδίο της αεροπορικής ασφάλειας, διότι οι απαιτήσεις έχουν επίσης αυξηθεί αισθητά με την πάροδο του χρόνου, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια του φορτίου, τον έλεγχο ασφάλειας υγρών και πηκτωμάτων ή τη χρήση των τεχνικών ανίχνευσης ιχνών εκρηκτικών.

2. Επιθεωρήσεις των εθνικών αρμόδιων αρχών

Η Επιτροπή συνέχισε το 2017 τον πέμπτο της κύκλο επιθεωρήσεων των αρμόδιων αρχών. Συνολικά, μέσα σε ένα έτος διενεργήθηκαν εννέα επιθεωρήσεις των αρμόδιων αρχών. Στα περισσότερα κράτη μέλη οι επιθεωρήσεις αυτές κατέδειξαν σημαντική πρόοδο σε σύγκριση με τις προηγούμενες επιθεωρήσεις.

Οι πλέον συχνές ελλείψεις που διαπιστώθηκαν το 2017 αφορούσαν την εφαρμογή των εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου. Διαπιστώθηκε ότι είναι δύσκολο να διασφαλιστεί η επικαιροποίηση και η διατήρηση προγραμμάτων ασφάλειας σύμφωνα με τους εκτελεστικούς κανονισμούς και τις αποφάσεις της Επιτροπής από αερολιμένες, αερομεταφορείς και εγκεκριμένα μεταφορικά γραφεία που έχουν αρμοδιότητες αεροπορικής ασφάλειας. Πέραν αυτού, ορισμένα κράτη μέλη δεν παρακολούθησαν με την προσδοκώμενη συχνότητα τους ξένους αερομεταφορείς και δεν εφάρμοσαν πλήρως ορισμένες από τις μεθόδους παρακολούθησης της συμμόρφωσης που απαιτούνται από τον κανονισμό. Αυτό οφειλόταν στους περιορισμένους πόρους και στην αύξηση του αριθμού των σχετικών φορέων. Τα περισσότερα κράτη μέλη που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση ευθυγράμμισαν, ωστόσο, τα εθνικά τους προγράμματα αεροπορικής ασφάλειας με τη νομοθεσία της ΕΕ, εφάρμοσαν ως επί το πλείστον τις απαιτήσεις σχετικά με την εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας, τήρησαν την ελάχιστη συχνότητα επιθεώρησης των μέτρων αεροπορικής ασφάλειας στους αερολιμένες και εξασφάλισαν την αποκατάσταση των ελλείψεων που είχαν διαπιστωθεί εντός καθορισμένων χρονοδιαγραμμάτων.

3. Αρχικές επιθεωρήσεις αερολιμένων

Το 2017 πραγματοποιήθηκαν δεκαοκτώ αρχικές επιθεωρήσεις αερολιμένων. Καλύφθηκαν όλα τα κεφάλαια σύμφωνα με τα εφαρμοστέα πεδία ασφάλειας σε κάθε αερολιμένα. Το συνολικό ποσοστό των βασικών μέτρων που κρίθηκαν ότι ήταν σύμφωνα με τους κανόνες το2017 ανήλθε στο 81 %, ποσοστό που παρέμεινε περίπου το ίδιο με τα προηγούμενα έτη.[[3]](#footnote-3)

Μετά το όγδοο έτος εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008, τα αποτελέσματα της επιθεώρησης αποτυπώνουν τις προσπάθειες που έχουν καταβάλει οι αρμόδιες αρχές και ο κλάδος. Οι περισσότερες από τις απαιτήσεις ασφάλειας που απορρέουν από αυτή τη φιλόδοξη νομοθετική πράξη εφαρμόσθηκαν ορθά· το επίπεδο συμμόρφωσης στα σημαντικότεραπεδία αεροπορικής ασφάλειας παρέμεινε σταθερό σε ποσοστό περίπου 80 %. Ωστόσο, υπάρχουν ακόμη περιθώρια βελτίωσης ως προς την αποτελεσματική εφαρμογή ορισμένων μέτρων.

Οι περισσότερες ελλείψεις που διαπιστώθηκαν εξακολουθούν να οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα. Οι ελλείψεις αυτές σημειώθηκαν κυρίως στην πρακτική εφαρμογή ορισμένων πεδίων στα οποία υπάρχουν νέες νομικές απαιτήσεις ή απαιτήσεις που προσφάτως μεταβλήθηκαν σημαντικά. Συγκεκριμένα, για ορισμένες διατάξεις που αφορούν τον έλεγχο πρόσβασης, τον έλεγχο ασφάλειας προσωπικού και τον έλεγχο ασφάλειαςτων χειραποσκευών θα απαιτηθεί συνέχιση των προσπαθειών από τις αρμόδιες αρχές, τους φορείς του κλάδου και την Επιτροπή. Οι έρευνες ασφάλειας των αεροσκαφών ήταν ένα άλλο πεδίο στο οποίο χρειάζονται περαιτέρω προσπάθειες. Αυτά τα θέματα θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με εντατικότερες εθνικές δραστηριότητες ποιοτικού ελέγχου στα σχετικά πεδία.

Το 2017 σημειώθηκε και πάλι υψηλό επίπεδο συμμόρφωσης στον έλεγχο ασφάλειας των παραδιδόμενων αποσκευών, τις προμήθειες πτήσης, την εκπαίδευση και τον εξοπλισμό ασφάλειας μετά τα σχετικά καλά αποτελέσματα το 2015 και το 2016, τα οποία οφείλονται στην αύξηση της επίγνωσης και της πρακτικής πείρας από την εφαρμογή της αναθεωρημένης εκτελεστικής νομοθεσίας, με την οποία βελτιώθηκε η σαφήνεια και η συνοχή των μέτρων.

4. Επαναληπτικές επιθεωρήσεις

Σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 72/2010 της Επιτροπής, όπως έχει τροποποιηθεί, η Επιτροπή διεξάγει συστηματικά περιορισμένο αριθμό επαναληπτικών επιθεωρήσεων. Επαναληπτική επιθεώρηση προγραμματίζεται εφόσον στην αρχική επιθεώρηση διαπιστωθούν πολλές σοβαρές ελλείψεις, αλλά και σε δειγματοληπτική βάση για να εξακριβώνεται αν οι αρμόδιες αρχές διαθέτουν τις αναγκαίες εξουσίες για να απαιτούν την αποκατάσταση, εντός καθορισμένης προθεσμίας, τυχόν ελλείψεων που διαπιστώνονται. Κατά τη διάρκεια του 2017 πραγματοποιήθηκαν τέσσερις τέτοιες επιθεωρήσεις, κατά τις οποίες επιβεβαιώθηκε η αποκατάσταση των περισσότερων ελλείψεων που είχαν διαπιστωθεί.

5. Αξιολογήσεις των ετήσιων εκθέσεων των κρατών μελών με αντικείμενο τον ΠΟΙΟΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ

Με βάση το σημείο 18 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 18/2010 της Επιτροπής, της 8ης Ιανουαρίου 2010, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις προδιαγραφές των εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλλουν ετησίως στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνουν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους δυνάμει του κανονισμού και για την κατάσταση της αεροπορικής ασφάλειας στους αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός τους. Το περιεχόμενο της έκθεσης καθορίζεται στο προσάρτημα III, η δε έκθεση συντάσσεται με βάση τον μορφότυπο της Επιτροπής.

Η αξιολόγηση των εν λόγω εκθέσεων, επιπροσθέτως των τακτικών επιθεωρήσεων της Επιτροπής, είναι ένα από τα εργαλεία που χρησιμοποιεί η Επιτροπή για να παρακολουθεί στενά την εφαρμογή των αυστηρών εθνικών μέτρων ποιοτικού ελέγχου που επιτρέπουν ταχεία ανίχνευση και διόρθωση των ελλείψεων σε κάθε κράτος μέλος.

Η αξιολόγηση περιλαμβάνει ανάλυση της τακτικής παρακολούθησης αερολιμένων, αερομεταφορέων και άλλων φορέων αρμόδιων σε θέματα αεροπορικής ασφάλειας, των επιπέδων των ανθρωποημερών παρακολούθησης που χρειάσθηκαν, του εύρους και της συχνότητας κατάλληλου συνδυασμού δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης, των εθνικών επιπέδων συμμόρφωσης, των επαναληπτικών δραστηριοτήτων παρακολούθησης και της άσκησης των εξουσιών επιβολής της νομοθεσίας.

Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης των ετήσιων εκθέσεων του 2017 κατέδειξαν σημαντική βελτίωση σε σύγκριση με το 2016 όσον αφορά την τακτική παρακολούθηση, τα επίπεδα των ανθρωποημερών επιτόπου παρακολούθησης και τις ελάχιστες συχνότητες. Φαίνεται ότι έχει πλέον παγιωθεί η εφαρμογή σε πεδία όπως η έκταση των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και τα μέτρα επιβολής της νομοθεσίας που χρησιμοποιούνται για να διασφαλίζεται ότι οι εντοπιζόμενες ελλείψεις αποκαθίστανται και ότι δεν επαναλαμβάνονται, καθώς διατηρήθηκαν στα περισσότερα κράτη μέλη οι βελτιώσεις που διαπιστώθηκαν τα προηγούμενα έτη. Ωστόσο, από τις εκθέσεις προέκυψε ότι ορισμένα κράτη μέλη δυσκολεύονται ακόμη στην εφαρμογή των δοκιμών σε ορισμένα πεδία ασφάλειας που πρέπει να καλύπτονται βάσει του κανονισμού.

Η Επιτροπή έστειλε επίσημη διεξοδική αξιολόγηση σε κάθε κράτος μέλος, στην οποία επισήμανε τις ελλείψεις ή τις αδυναμίες και ζήτησε επαρκή διορθωτικά μέτρα που θα πρέπει να υποβάλει το κράτος μέλος. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά την εφαρμογή αυτών των σχεδίων μέτρων και, εάν κράτος μέλος επιβεβαιώσει τις ελλείψεις ή τις αδυναμίες που επισημάνθηκαν και δεν προτείνει κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, θα ληφθούν επισήμως μέτρα.

6. Αξιολογήσεις αερολιμένων τρίτων χωρών

Κατά τη διάρκεια του έτους διενεργήθηκε αξιολόγηση ενός αερολιμένα των ΗΠΑ (διεθνής αερολιμένας Charlotte-Douglas) στο πλαίσιο της συμφωνίας συνεργασίας με την Υπηρεσία Ασφάλειας των Μεταφορών (Transportation Security Administration - TSA) των ΗΠΑ, η οποία καθιερώθηκε βάσει της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΕ-ΗΠΑ[[4]](#footnote-4). Τέτοιες αξιολογήσεις πραγματοποιούνται τακτικά στο πλαίσιο της ενιαίας ασφάλειας και κατά την εν λόγω αξιολόγηση επιβεβαιώθηκε ότι η εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας των ΗΠΑ εξακολουθεί να έχει ισοδύναμα πρότυπα με την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για την αεροπορική ασφάλεια.

Σύμφωνα με τις αρχές που περιλαμβάνονται στη στρατηγική αερομεταφορών του 2015 για την Ευρώπη, η Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (ΓΔ MOVE) συνεργάστηκε εντατικά με το Υπουργείο Μεταφορών της Σιγκαπούρης για την καθιέρωση ενιαίας ασφάλειας μεταξύ της ΕΕ και της Σιγκαπούρης. Το κλιμάκιο επιθεωρητών της ΕΕ πραγματοποίησε επίσκεψη αξιολόγησης στον αερολιμένα Singapore Changi (Οκτώβριος του 2017), προκειμένου να διαπιστώσει κατά πόσο τα μέτρα αεροπορικής ασφάλειας που εφαρμόζει η Δημοκρατία της Σιγκαπούρης είναι ισοδύναμα με εκείνα που απαιτούνται από τη νομοθεσία της ΕΕ. Η επισημοποίηση της ενιαίας ασφάλειας αναμένεται στις αρχές του 2018.

7. Ανοικτές υποθέσεις, περιπτώσεις του άρθρου 15 και δικαστικές προσφυγές

Οι υποθέσεις επιθεώρησης παραμένουν ανοικτές μέχρις ότου η Επιτροπή βεβαιωθεί ότι εφαρμόσθηκαν κατάλληλα διορθωτικά μέτρα. Η διάρκεια μιας υπόθεσης εξαρτάται, συνεπώς, από την καλή συνεργασία του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους. Κατέστη δυνατόν να κλείσουν τριάντα δύο υποθέσεις επιθεώρησης (είκοσι υποθέσεις που αφορούν επιθεωρήσεις αερολιμένων και δώδεκα υποθέσεις επιθεωρήσεων των αρμοδίων αρχών). Συνολικά, στα τέλη του έτους παρέμεναν ανοικτές οι υποθέσεις επιθεώρησης δέκα αρμοδίων αρχών και δεκαεπτάαερολιμένων.

Αν κριθεί ότι οι ελλείψεις στην εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας που διαπιστώνονται σε αερολιμένα είναι αρκετά σοβαρές ώστε να επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό το συνολικό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, η Επιτροπή θα ενεργοποιήσει το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 72/2010 της Επιτροπής. Αυτό σημαίνει ότι όλες οι άλλες αρμόδιες αρχές ειδοποιούνται σχετικά και ότι πρέπει να εξεταστεί η λήψη αντισταθμιστικών μέτρων για τις πτήσεις από τον συγκεκριμένο αερολιμένα. Το 2017 δεν κινήθηκε διαδικασία βάσει του άρθρου 15.

Ανεξαρτήτως αν εφαρμόζεται ή όχι το άρθρο 15, η Επιτροπή μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο επιβολής άλλου μέτρου, ιδίως σε περιπτώσεις παρατεταμένης μη αποκατάστασης των ελλείψεων ή επανάληψής τους, και συγκεκριμένα μπορεί να κινήσει διαδικασία επί παραβάσει. Το 2017 κινήθηκαν διαδικασίες επί παραβάσει κατά δύο κρατών μελών, με την αιτιολογία ότι το εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου δεν εφαρμόστηκε επαρκώςκαι ότι οι αναθεωρημένες εκδόσεις των εθνικών προγραμμάτων ασφάλειας και των εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου δεν είχαν εγκριθεί επισήμως.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Νομοθεσία και συμπληρωματικά μέσα

1. Νομοθεσία

Η πολιτική αεροπορία εξακολουθεί να αποτελεί θελκτικό στόχο των τρομοκρατικών ομάδων και η αντιμετώπιση αυτής της απειλής απαιτεί διασφάλιση της εφαρμογής κατάλληλων μέτρων προστασίας βασιζόμενων στη διακινδύνευση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη προσαρμόζουν συνεχώς τα μέτρα μετριασμού, ώστε να επιτυγχάνουν το υψηλότερο δυνατό επίπεδο αεροπορικής ασφάλειας και, ταυτόχρονα, να ελαχιστοποιούν τις αρνητικές επιπτώσεις στις πτητικές λειτουργίες.

Τον Μάιο του 2017 η Επιτροπή εξέδωσε τον **κανονισμό (ΕΕ) 2017/815, της 12ης Μαΐου 2017, για την τροποποίηση** του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 όσον αφορά τη διευκρίνιση, την εναρμόνιση και την απλούστευση ορισμένων ειδικών μέτρων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες. Με την έκδοση της εκτελεστικής απόφασης C(2017)3030 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2017, για την τροποποίηση της απόφασης C(2015)8005 όσον αφορά τη διευκρίνιση, την εναρμόνιση και την απλούστευση ορισμένων ειδικών μέτρων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες εισάχθηκαν μη δημοσιοποιούμενες διατάξεις σχετικά με την επίγνωση της αεροπορικής ασφάλειας.

Η Επιτροπή εξέδωσε επίσης τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/837 της Επιτροπής, της 17ης Μαΐου 2017, για τη διόρθωση της πολωνικής και της σουηδικής έκδοσης του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες.

2. Βάση δεδομένων της ενωσης σχετικά με την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας (UDSCS)

Η βάση δεδομένων εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων και γνωστών αποστολέων[[5]](#footnote-5) είναι, από 1ης Ιουνίου 2010, το μόνο νομικό πρωτογενές εργαλείο που πρέπει να συμβουλεύονται τα εγκεκριμένα μεταφορικά γραφεία όταν δέχονται φορτία από άλλο εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο ή γνωστό αποστολέα. Η βάση δεδομένων επεκτάθηκε από 1ης Φεβρουαρίου 2012 για να συμπεριληφθεί ο κατάλογος των αερομεταφορέων που είναι εξουσιοδοτημένοι να μεταφέρουν φορτίο και ταχυδρομείο στην ΕΕ από αερολιμένες τρίτων χωρών (ACC3). Το 2013 η εν λόγω βάση δεδομένων διευρύνθηκε νομικά για να περιληφθεί και ο κατάλογος των επικυρωτών αεροπορικής ασφάλειας της ΕΕ που έχουν εγκριθεί από τα κράτη μέλη. Επιπλέον, μετονομάστηκε σε «Βάση δεδομένων της Ένωσης σχετικά με την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας»[[6]](#footnote-6), ώστε να ανταποκρίνεται καλύτερα στο διευρυμένο πεδίο χρήσης της. Στα τέλη του 2017η βάση δεδομένων περιείχε 14 000καταχωρίσεις εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων, γνωστών αποστολέων, ανεξάρτητων επικυρωτών, αεροπορικών εταιρειών ACC3, εγκεκριμένων προμηθευτών, καθώς και εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων και γνωστών αποστολέων τρίτων χωρών. Το επιδιωκόμενο ποσοστό διαθεσιμότητας 99,5 % τηρήθηκε σταθερά και το 2017.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

Δοκιμές, μελέτες και νέες πρωτοβουλίες

1. Δοκιμές

«Δοκιμή» κατά την έννοια της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας διεξάγεται όταν κράτος μέλος συμφωνήσει με την Επιτροπή ότι θα χρησιμοποιήσει ιδιαίτερα μέσα ή μεθόδους που δεν αναγνωρίζονται από τη νομοθεσία, προκειμένου να αντικαταστήσει έναν από τους αναγνωρισμένους ελέγχους ασφάλειας, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, με την προϋπόθεση ότι η εν λόγω δοκιμή δεν έχει αρνητική επίπτωση στα συνολικά επίπεδα αεροπορικής ασφάλειας. Ο συγκεκριμένος όρος, από νομική άποψη, δεν εφαρμόζεται όταν κράτος μέλος ή φορέας διεξάγει αξιολόγηση νέου ελέγχου ασφάλειας από έκνομες ενέργειες ο οποίος διενεργείται επιπλέον αυτού ή αυτών που προβλέπονται ήδη από τη νομοθεσία.

Κατά τη διάρκεια του 2017, ολοκληρώθηκαν δύο δοκιμές, στις Κάτω Χώρες και στη Γαλλία. Οι δοκιμές αυτές είχαν ως αντικείμενο τη χρήση του εξοπλισμού νέας γενιάς για τον έλεγχο ασφάλειας των χειραποσκευών, ο οποίος δεν απαιτεί την αφαίρεση των φορητών υπολογιστών πριν από τον έλεγχο ασφάλειας, καθώς και τη χρήση εξοπλισμού ανάλυσης υποδημάτων για την ανίχνευση μετάλλων και εκρηκτικών υλών, σε συνδυασμό με τις πύλες ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων και τους σαρωτές σώματος. Οι δύο δοκιμές είχαν θετικά αποτελέσματα και θα εξεταστεί το ενδεχόμενο να συμπεριληφθεί η δοκιμή χρήσης του εξοπλισμού ανάλυσης υποδημάτων σε τροποποίηση της νομοθεσίας το 2018. Κατά τη διάρκεια του 2017 δεν διενεργήθηκαν ούτε δρομολογήθηκαν άλλες δοκιμές.

2. Μελέτες και εκθέσεις

Τον Οκτώβριο του 2017 η Επιτροπή παρέλαβε μελέτη[[7]](#footnote-7) σχετικά με την προστασία των περιοχών δραστηριοτήτων εδάφους στους αερολιμένες της ΕΕ. Στη μελέτη αναλύθηκαν τα μέτρα που ελήφθησαν σε 11 ευρωπαϊκούς αερολιμένες για την προστασία των χώρων όπου επιτρέπεται η είσοδος στο κοινό, αξιολογήθηκε η αποτελεσματικότητά τους και διατυπώθηκαν συστάσεις, ιδίως όσον αφορά την καθοδήγηση, τις αξιολογήσεις διακινδύνευσης και την ανταλλαγή πληροφοριών.

Στα τέλη του 2017 η ΓΔ MOVE ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης για τα οικονομικά (και λοιπά) οφέλη της ενιαίας ασφάλειας, με σκοπό να αναλυθούν τα οικονομικά και λοιπά οφέλη στο πλαίσιο των υφιστάμενων συμφωνιών ενιαίας ασφάλειας μεταξύ της ΕΕ και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, της ΕΕ και του Καναδά και της ΕΕ και του Μαυροβουνίου. Η επιβεβαίωση της σημασίας των οικονομικών (και/ή λοιπών) οφελών της ενιαίας ασφάλειας από την εν λόγω μελέτη θα μπορούσε να παρέχει πρόσθετο κίνητρο για τη συνέχιση των εργασιών με σκοπό την παγκόσμια βιωσιμότητα της αεροπορικής ασφάλειας και τη διεξαγωγή συνομιλιών για την ενιαία ασφάλεια με τους σημαντικότερους εταίρους μας. Η μελέτη θα ολοκληρωθεί τον Σεπτέμβριο του 2018.

3. Νέες πρωτοβουλίες

Περαιτέρω πρόοδος σημειώθηκε όσον αφορά τον χάρτη πορείας για την ανάπτυξη των τεχνολογιών στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας. Ο χάρτης πορείας καθορίζει διάφορες δραστηριότητες που καλύπτουν όλες τις τεχνολογικές και μεθοδολογικές πτυχές της αεροπορικής ασφάλειας και χρησιμεύει ως σημείο αναφοράς για όλους τους ευρωπαϊκούς φορείς που εμπλέκονται στην έρευνα στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας.

Όσον αφορά το αεροπορικό φορτίο, η Επιτροπή συνέχισε να συνεργάζεται στενά με τα κράτη μέλη, προκειμένου να προετοιμάσει την εφαρμογή ενός συστήματος ανάλυσης της προ της φόρτωσης παροχής πληροφοριών για τα φορτία (PLACI). Εν προκειμένω, η συνεργασία με τις τελωνειακές υπηρεσίες συνεχίστηκε στο πλαίσιο του εν εξελίξει διεθνούς εγχειρήματος που έχει αναληφθεί από την κοινή ομάδα εργασίας ΔΟΠΑ/ΠΟΤ (Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων) για τις εκ των προτέρων πληροφορίες για τα φορτία, στην οποία η Επιτροπή διαδραματίζει ενεργό ρόλο συμμετέχοντας με τη ΓΔ MOVE και τη ΓΔ TAXUD. Το εν λόγω εγχείρημα, το οποίο διεξάγεται με τη συνεργασία κρατών και ενδιαφερόμενων φορέων, αποσκοπεί στον καθορισμό κοινών συμφωνημένων αρχών και πιθανών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών προς έγκριση και εφαρμογή σε περίπτωση που κράτος ή περιφέρεια αποφασίσει να εφαρμόσει αυτή τη βασική αντίληψη σε ένα ή σε όλα τα επιχειρηματικά μοντέλα στο πεδίο του αεροπορικού φορτίου και του αεροπορικού ταχυδρομείου.

**ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ**

**Διάλογος με διεθνείς φορείς και τρίτες χώρες**

**1. Γενικά**

Η Επιτροπή συνεργάζεται με διεθνείς φορείς και βασικούς εμπορικούς εταίρους και συμμετέχει σε συναφείς διεθνείς συναντήσεις, π.χ. στην ετήσια συνεδρίαση της ειδικής ομάδας του ΔΟΠΑ για την ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ώστε να εξασφαλίζει τον συντονισμό των θέσεων της ΕΕ. Ο διμερής διάλογος με ορισμένες τρίτες χώρες, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς, η Αυστραλία, η Σιγκαπούρη κ.λπ., παρέχει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να διαμορφώνει καλό κλίμα συνεννόησης και υψηλό επίπεδο εμπιστοσύνης με τις χώρες που συμμερίζονται τις ίδιες απόψεις σε θέματα ασφάλειας από έκνομες ενέργειες.

**2. Διεθνείς φορείς**

Η Επιτροπή συμμετείχε στην ετήσια συνεδρίαση της ειδικής ομάδας του ΔΟΠΑ για την ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες (AVSECP/28), η οποία πραγματοποιήθηκε στο Μόντρεαλ από τις 29 Μαΐου έως τις 2 Ιουνίου 2017, όπου παρουσιάστηκε και εγκρίθηκε για υποβολή στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ το Παγκόσμιο Σχέδιο Ασφάλειας της Αεροπορίας (GASeP), το οποίο αποτελεί ορόσημο στις πολιτικές της AVSEC.

Μετά την απόφαση A39-19 της συνέλευσης του ΔΟΠΑ το 2016 σχετικά με την κυβερνοασφάλεια, η Επιτροπή συμμετείχε στην έκθεση και στη σύνοδο κορυφής του ΔΟΠΑ για την κυβερνοασφάλεια, μια κοινή εκδήλωση για την ασφάλεια πτήσεων και την αεροπορική ασφάλεια της αεροπορίας με θέμα «Making sense of cyber» (Ντουμπάι, ΗΑΕ, Απρίλιος 2017). Η ΓΔ MOVE παρουσίασε την ολιστική προσέγγιση της ΕΕ όσον αφορά την ανάπτυξη πολυδιάστατης προσέγγισης στη στρατηγική για τον κυβερνοχώρο με σκοπό την αντιμετώπιση και την καταπολέμηση των κυβερνοαπειλών στην αεροπορία. Ο ΔΟΠΑ κλήθηκε να εντατικοποιήσει τις ενέργειες αντιμετώπισης της πρόκλησης αυτής και να εξετάσει το πρόβλημα της κυβερνοασφάλειας της αεροπορίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

**3. Τρίτες χώρες**

Στις 21 Μαρτίου 2017, οι ΗΠΑ εξέδωσαν βελτιώσεις ασφάλειας της αεροπορίας μέσω της αποκαλούμενης Emergency Amendment/Security Directive (EA/SD, διάταξη έκτακτης ανάγκης/οδηγία για την ασφάλεια), σύμφωνα με την οποία οι αερομεταφορείς που εκτελούν πτήσεις από ορισμένες χώρες προς τις ΗΠΑ υποχρεώθηκαν να μην επιτρέπουν τη μεταφορά ηλεκτρονικών συσκευών μεγέθους μεγαλύτερου από κινητό τηλέφωνο ή κινητού τηλεφώνου σε χειραποσκευές. Το Ηνωμένο Βασίλειο εφαρμόζει παρόμοιους κανόνες για τις πτήσεις που αναχωρούν από περιορισμένο αριθμό χωρών με προορισμό το Ηνωμένο Βασίλειο.

Στις 29 Μαρτίου 2017, τα κράτη μέλη και οι αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της ΕΥΕΔ (συμπεριλαμβανομένου και του Κέντρου Ανάλυσης Πληροφοριών) συναντήθηκαν για να συζητήσουν την κατάσταση διακινδύνευσης υπό το πρίσμα των περιορισμών που επιβλήθηκαν από τις αρχές των ΗΠΑ και του Ηνωμένου Βασιλείου. Η Επιτροπή προέβη σε άμεσες επαφές με τις αρχές των ΗΠΑ και ακολούθησε σειρά τεχνικών συναντήσεων με σκοπό τη συζήτηση της απειλής, των τρωτών σημείων και της διακινδύνευσης. Τα μέρη συμφώνησαν σχετικά με την ανάγκη συνεργασίας για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας και την από κοινού μεσοπρόθεσμη/μακροπρόθεσμη αντιμετώπιση των απειλών.

Λόγω του ισχυρού συστήματος ασφάλειας που εφαρμόζεται στην ΕΕ, ορισμένα μέτρα που λήφθηκαν συνεπεία της EA/SD των ΗΠΑ καλύφθηκαν από τα ισχύοντα μέτρα της ΕΕ, με αποτέλεσμα να μειωθούν οι επιπτώσεις της εν λόγω διάταξης έκτακτης ανάγκης στην ΕΕ. Οι σχετικές διαβουλεύσεις και οι κοινές εργασίες ΕΕ-ΗΠΑ συνεχίζονται, και το όλο θέμα των φορητών ηλεκτρονικών συσκευών αποτέλεσε χρήσιμη ευκαιρία για περαιτέρω ενίσχυση του διαλόγου και της δέσμευσης συνεργασίας μεταξύ των μερών.

Στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, συστάθηκε ειδική ομάδα (Task Force) για την εξέταση του θέματος της μεταφοράς φορητών ηλεκτρονικών συσκευών εντός του αεροσκάφους με την ισχυρή υποστήριξη των κρατών μελών και της Επιτροπής. Η ειδική ομάδα συνεδρίασε τον Ιούλιο στο Παρίσι και διατύπωσε σειρά συστάσεων σχετικά με τον τρόπο μετριασμού της απειλής απόκρυψης εκρηκτικών, χωρίς να είναι απαραίτητη η απαγόρευση αντικειμένων όπως οι φορητές ηλεκτρονικές συσκευές. Επιπλέον, ο ΔΟΠΑ συνέστησε πολυεπιστημονική ομάδα για την ασφάλεια του φορτίου, με σκοπό να εξετάσει εκ παραλλήλου τις πτυχές ασφάλειας και διευκόλυνσης του ζητήματος αυτού.

Όπως και τα προηγούμενα έτη, η Επιτροπή συνέχισε δραστήρια τον διάλογο σε διάφορα φόρα με τις Ηνωμένες Πολιτείες σε θέματα ασφάλειας της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ιδίως στην ομάδα συνεργασίας ΕΕ-ΗΠΑ για την ασφάλεια των μεταφορών από έκνομες ενέργειες (Transportation Security Cooperation Group/TSCG). Η TSCG αποσκοπεί στην προώθηση της συνεργασίας σε σειρά τομέων κοινού ενδιαφέροντος και στην εξασφάλιση αδιάλειπτης εφαρμογής των συμφωνιών για την ενιαία ασφάλεια, καθώς και στην αμοιβαία αναγνώριση των αντίστοιχων καθεστώτων της ΕΕ και των ΗΠΑ όσον αφορά το αεροπορικό φορτίο και το αεροπορικό ταχυδρομείο. Οι δύο αυτές πρωτοβουλίες εξοικονομούν χρόνο και κόστος και μειώνουν την επιχειρησιακή πολυπλοκότητα για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών.

Όσον αφορά την ανάπτυξη ικανοτήτων, το έργο CASE[[8]](#footnote-8) προσαρμόστηκε προσφέροντας νέες δραστηριότητες, με στόχο την καλύτερη αντιμετώπιση των αναγκών των εταίρων χωρών και της εξέλιξης της εικόνας της απειλής. Επιπλέον, στο πλαίσιο της εκπαιδευτικής συνιστώσας , δρομολογήθηκαν ορισμένες εθνικές δραστηριότητες σε υποπεριφερειακό επίπεδο. Τα κύρια ζητήματα αφορούσαν τη χρήση του εξοπλισμού ασφάλειας, την εκπαίδευση των εθνικών ελεγκτών και μια ημερίδα για τις αξιολογήσεις των τρωτών σημείων.

Επ’ ευκαιρία του διαλόγου με τη Σιγκαπούρη στον τομέα των μεταφορών (Ιούνιος του 2017), υπογράφηκε διοικητική συμφωνία ως ένδειξη της σταθερής δέσμευσης να καταστεί πραγματικότητα η ενιαία ασφάλεια μεταξύ της ΕΕ και της Σιγκαπούρης. Έπειτα από διεξοδική διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει άσκηση επί χάρτου για την ανάλυση της νομοθεσίας της Σιγκαπούρης για την ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και επίσκεψη θετικής αξιολόγησης του αερολιμένα Singapore Changi (Οκτώβριος του 2017), εκπονήθηκε σχέδιο νομοθετικής πρότασης, το οποίο αποτέλεσε αντικείμενο διαβουλεύσεων με τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της ρυθμιστικής επιτροπής ασφάλειας της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και υποβλήθηκε στο Σώμα των Επιτρόπων (Δεκέμβριος του 2017)[[9]](#footnote-9).

1. Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/472 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2016, ΕΕ L 85, σ. 28. [↑](#footnote-ref-1)
2. Για να εξασφαλιστεί συγκρισιμότητα και να καταστεί δυνατή διαχρονικά η αξιολόγηση των επιπέδων συμμόρφωσης, η Επιτροπή χρησιμοποιεί μια μέθοδο υπολογισμού του δείκτη συμμόρφωσης όταν υπεισέρχονται στον υπολογισμό μόνον οι βασικές απαιτήσεις ασφάλειας που επιθεωρούνται συχνότερα. Εν προκειμένω καλύπτονται οι απαιτήσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια των αερολιμένων, των αεροσκαφών, των επιβατών, των χειραποσκευών και των παραδιδόμενων αποσκευών από έκνομες ενέργειες. Τα μέτρα ασφάλειας ομαδοποιούνται σε δέσμες απαιτήσεων άμεσα συνδεόμενων με την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες και αξιολογούνται στο σύνολό τους. Ένας σταθερός συντελεστής στάθμισης ο οποίος αποτυπώνει το επίπεδο της εφαρμογής ανά ομάδα εφαρμόζεται ως εξής:

   ομάδα άμεσα συνδεόμενων απαιτήσεων που ταξινομείται ως «πλήρως συμμορφούμενη» σταθμίζεται 100 %·

   ομάδα άμεσα συνδεόμενων απαιτήσεων που ταξινομείται ως «συμμορφούμενη, αλλά επιθυμητή η βελτίωση» σταθμίζεται 75%·

   ομάδα άμεσα συνδεόμενων απαιτήσεων που ταξινομείται ως «μη συμμορφούμενη» σταθμίζεται 50%·

   ομάδα άμεσα συνδεόμενων απαιτήσεων που ταξινομείται ως «μη συμμορφούμενη, με σοβαρές ελλείψεις» σταθμίζεται 25%.

   Ο δείκτης συνολικής συμμόρφωσης για δεδομένο έτος αποτελεί, ως εκ τούτου, το άθροισμα των συντελεστών στάθμισης διαιρούμενο διά τον αριθμό των ταξινομημένων ομάδων άμεσα συνδεόμενων απαιτήσεων. [↑](#footnote-ref-2)
3. Βλ. κεφάλαιο 1.1. [↑](#footnote-ref-3)
4. ΕΕ L 134 της 25.5.2007, σ. 4. [↑](#footnote-ref-4)
5. Η Επιτροπή δημιούργησε την εν λόγω βάση δεδομένων, η δε χρήση της είναι υποχρεωτική για τους φορείς της εφοδιαστικής αλυσίδας, κατ’ εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 185/2010 και της απόφασης Ε(2010) 774. [↑](#footnote-ref-5)
6. Κανονισμός (EΕ) αριθ. 1116/2013 της Επιτροπής, της 6ης Νοεμβρίου 2013, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 185/2010, ΕΕ L 299 της 9.11.2013, σ. 1. [↑](#footnote-ref-6)
7. Η μελέτη εκπονήθηκε από την εταιρεία συμβούλων o&i. [↑](#footnote-ref-7)
8. Το έργο για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες στην Αφρική και την Αραβική Χερσόνησο (CASE), που χρηματοδοτείται από την ΕΕ και υλοποιείται από την Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC), δρομολογήθηκε στις αρχές του 2016, για χρονικό διάστημα τεσσάρων ετών. Σκοπός του είναι η στήριξη των προσπαθειών των εταίρων χωρών στην Αφρική και την Αραβική Χερσόνησο να περιορίσουν τις απειλές κατά της πολιτικής αεροπορίας και να βελτιώσουν τα επίπεδα συμμόρφωσης με τις διεθνείς απαιτήσεις, εστιάζοντας ιδιαιτέρως σε μέτρα ποιοτικού ελέγχου. [↑](#footnote-ref-8)
9. Η τελική εκδοθείσα πράξη είναι η εξής: ΕΕ L 10 της 13.1.2018, σ. 5· εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/55 της Επιτροπής, της 9ης Ιανουαρίου 2018, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 όσον αφορά την προσθήκη της Δημοκρατίας της Σιγκαπούρης στις τρίτες χώρες οι οποίες αναγνωρίζεται ότι εφαρμόζουν πρότυπα ασφάλειας ισοδύναμα με τα κοινά βασικά πρότυπα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ). [↑](#footnote-ref-9)