



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 31.10.2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον
Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την αναθεώρηση του
παραρτήματος 17 («Ασφάλεια Αερομεταφορών») (τροποποίηση 17η) της σύμβασης για
τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία**

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά την απόφαση για καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) σε σχέση με την προβλεπόμενη έγκριση της τροποποίησης 17 του παραρτήματος 17 («Ασφάλεια Αερομεταφορών») της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία με την οποία προτείνονται τροποποιήσεις των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (η «σύμβαση του Σικάγου»)

Η σύμβαση του Σικάγου έχει ως στόχο τη ρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Άρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947 και με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Σικάγου.

2.2. Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ («ΔΟΠΑ»)

Ο ΔΟΠΑ είναι ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών. Στόχοι του ΔΟΠΑ είναι η ανάπτυξη των αρχών και των τεχνικών της διεθνούς αεροναυτιλίας και η προώθηση του σχεδιασμού και της ανάπτυξης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών.

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ είναι μόνιμο όργανο του ΔΟΠΑ, με μέλη 36 συμβαλλόμενα κράτη που εκλέγονται από τη Συνέλευση του ΔΟΠΑ για περίοδο τριών ετών. Για την περίοδο 2016-2019, επτά κράτη μέλη της ΕΕ εκπροσωπούνται στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ.

Οι υποχρεωτικές λειτουργίες του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, που απαριθμούνται στο άρθρο 54 της σύμβασης του Σικάγου, περιλαμβάνουν την έγκριση διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών («SARP»), που έχουν οριστεί ως παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου.

Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ συγκαλεί επίσης τη Συνέλευση, η οποία αποτελεί κυρίαρχο όργανο του ΔΟΠΑ. Η Συνέλευση του ΔΟΠΑ συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά κάθε τρία έτη και καθορίζει την πολιτική κατεύθυνση του ΔΟΠΑ για την επόμενη τριετία. Η 40ή σύνοδος της Συνέλευσης του ΔΟΠΑ πραγματοποιήθηκε από τις 24 Σεπτεμβρίου έως τις 4 Οκτωβρίου 2019 στο Μόντρεαλ του Καναδά.

2.3. Η προβλεπόμενη πράξη του ΔΟΠΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 54 σημείο 1 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ εγκρίνει πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές. Τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές που τροποποιούν το παράρτημα 17 για την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες συνίστανται σε σειρά άρθρων τα οποία πρόκειται να τροποποιηθούν, να βελτιωθούν ή να αναβαθμιστούν από συνιστώμενες πρακτικές σε πρότυπα.

Στις 4 Ιουλίου 2019 ο ΔΟΠΑ απέστειλε την επιστολή AS8/2.1-19/48 προς τα κράτη για να ενημερώσει τα συμβαλλόμενα κράτη του ότι η προτεινόμενη τροποποίηση 17 του παραρτήματος 17 θα υποβληθεί στο Συμβούλιο προς έγκριση κατά τη διάρκεια της 218ης συνόδου του (18 έως 29 Νοεμβρίου 2019) και προβλέπεται να τεθεί σε εφαρμογή τον Ιούλιο του 2020. Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, νέες και/ή αναθεωρημένες διατάξεις σχετικά με: τις αξιολογήσεις τρωτότητας· την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών και των ενδιαφερόμενων μερών· τα προγράμματα εκπαίδευσης και τα συστήματα πιστοποίησης· τον έλεγχο πρόσβασης· τον έλεγχο ασφαλείας του προσωπικού· και άλλες συντακτικές

τροποποιήσεις. Με την ως άνω επιστολή προς τα κράτη, ο ΔΟΠΑ ξεκίνησε το στάδιο διαβούλευσης που θα λήξει στις 4 Οκτωβρίου 2019.

Οι τροποποιήσεις του παραρτήματος 17 εκπονήθηκαν από την ειδική ομάδα του ΔΟΠΑ για την ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, στην οποία συμμετέχουν ως ενεργά μέλη εμπειρογνώμονες από οκτώ κράτη μέλη της ΕΕ (Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία, Κάτω Χώρες και Ηνωμένο Βασίλειο), και στη συνέχεια υποβλήθηκαν προς έγκριση στη 217η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ. Σε συνέχεια της εν εξελίξει διαβούλευσης, οι τροποποιήσεις αυτές πιθανότατα θα εγκριθούν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ στη 218η σύνοδό του.

Μόλις οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις εγκριθούν, θα είναι δεσμευτικές για όλα τα κράτη του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων όλων των κρατών μελών της ΕΕ, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και εντός των ορίων που τέθηκαν σε αυτή. Το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου απαιτεί από τα συμβαλλόμενα κράτη να κοινοποιούν στον ΔΟΠΑ την πρόθεσή τους να αποκλίνουν από κάποιο πρότυπο, στο πλαίσιο του μηχανισμού κοινοποίησης διαφορών.

2.4. Το νομικό πλαίσιο της ΕΕ και οι προτεινόμενες αλλαγές στο παράρτημα 17

1) Τροποποίηση του ορισμού του ελέγχου του ιστορικού.

Αρχικό κείμενο:

Έλεγχος του ιστορικού. Έλεγχος των στοιχείων ταυτότητας και της προηγούμενης εμπειρίας προσώπου, συμπεριλαμβανομένου, εφόσον επιτρέπεται από τον νόμο, τυχόν ποινικού ιστορικού του, ως μέρος της εκτίμησης της καταλληλότητας του προσώπου να εφαρμόζει διαδικασία ασφάλειας και/ή να έχει πρόσβαση χωρίς συνοδεία σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφάλειας

Νέο κείμενο:

Έλεγχος του ιστορικού. Έλεγχος των στοιχείων ταυτότητας και της προηγούμενης εμπειρίας προσώπου, συμπεριλαμβανομένου του ποινικού ιστορικού και τυχόν άλλων σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών που είναι χρήσιμες για την αξιολόγηση της καταλληλότητας του προσώπου, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

Η παρούσα πρόταση ανταποκρίνεται στην ανάγκη να συμπεριληφθούν όλες οι σημαντικές και σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες στους ελέγχους ιστορικού. Το ενωσιακό σύστημα ελέγχου του ιστορικού ενισχύθηκε με το σημείο 11.1.3 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/103 της Επιτροπής, της 23ης Ιανουαρίου 2019, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 όσον αφορά τη διευκρίνιση, την εναρμόνιση, την απλούστευση και την ενίσχυση ορισμένων ειδικών μέτρων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες¹.

2) Φορτίο ή ταχυδρομείο υψηλού κινδύνου.

Αρχικό κείμενο:

Φορτίο ή ταχυδρομείο υψηλού κινδύνου. Φορτίο ή ταχυδρομείο που παρουσιάζεται από άγνωστο φορέα ή φέρει σημεία παραβίασης θεωρείται υψηλού κινδύνου εάν, επιπλέον, πληροί ένα από τα ακόλουθα κριτήρια:

α) συγκεκριμένες πληροφορίες υποδεικνύουν ότι το φορτίο ή το ταχυδρομείο συνιστά απειλή για την πολιτική αεροπορία· ή

β) το φορτίο ή το ταχυδρομείο εμφανίζει ανωμαλίες που γεννούν υπόνοιες· ή

¹ ΕΕ L 21 της 24.1.2019.

γ) η φύση του φορτίου ή του ταχυδρομείου είναι τέτοια ώστε τα βασικά μέτρα ασφάλειας από μόνα τους να είναι απίθανο να ανιχνεύσουν απαγορευμένα αντικείμενα που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος.

Νέο κείμενο:

Φορτίο ή ταχυδρομείο υψηλού κινδύνου. Το φορτίο ή το ταχυδρομείο θεωρείται υψηλού κινδύνου εάν

α) συγκεκριμένες πληροφορίες υποδεικνύουν ότι το φορτίο ή το ταχυδρομείο συνιστά απειλή για την πολιτική αεροπορία· ή

β) το φορτίο ή το ταχυδρομείο εμφανίζει ανωμαλίες ή φέρει σημεία παραβίασης που γεννούν υπόνοιες.

Ανεξάρτητα από το αν το φορτίο ή το ταχυδρομείο προέρχεται από γνωστό ή άγνωστο φορέα, αποστολή μπορεί να χαρακτηριστεί υψηλού κινδύνου λόγω συγκεκριμένων πληροφοριών που διαθέτει κράτος σχετικά με αυτή.

Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στην παροχή σαφέστερου ορισμού του φορτίου ή του ταχυδρομείου υψηλού κινδύνου και συνάδει με τον σχετικό ορισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3) Γενικές Αρχές

Αρχικό κείμενο:

2.1 Στόχοι

2.1.4 Σύσταση. – Κάθε συμβαλλόμενο κράτος θα πρέπει να εξασφαλίζει κατάλληλη προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες.

Νέο κείμενο:

2.1 Στόχοι

2.1.4 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος εξασφαλίζει κατάλληλη προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες.

Η παρούσα πρόταση έχει ως στόχο να εξασφαλίσει τη δημιουργία κατάλληλων μηχανισμών για την προστασία έναντι μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή δημοσιοποίησης ευαίσθητων πληροφοριών σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, μεταξύ άλλων όσον αφορά την απειλή εκ των έσω από πρόσωπα που αποκτούν πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες στις οποίες δεν έχουν δικαίωμα πρόσβασης.

Η προστασία (και η διάδοση ευαίσθητων πληροφοριών σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες) είναι αρμοδιότητα των κρατών μελών. Οι μη δημόσιες και οι διαβαθμισμένες νομοθετικές διατάξεις που περιλαμβάνονται στη νομοθεσία της ΕΕ εμπίπτουν, σε κάθε περίπτωση, στο άρθρο 18 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 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002², και στην απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/444 της Επιτροπής, της 15ης Μαρτίου 2015.

4) Διεθνής συνεργασία (2.4.1, 2.4.1α)

Αρχικό κείμενο:

2.4 Διεθνής συνεργασία

² ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72.

2.4.1 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διασφαλίζει ότι τα αιτήματα, από άλλα συμβαλλόμενα κράτη για πρόσθετα μέτρα ασφαλείας σε σχέση με συγκεκριμένη/-ες πτήση/-εις από αερομεταφορείς αυτών των κρατών, πληρούνται στο μέτρο που είναι πρακτικά εφικτό. Το κράτος που υποβάλλει το αίτημα πρέπει να εξετάζει τα εναλλακτικά μέτρα του άλλου κράτους που είναι ισοδύναμα με εκείνα που ζητήθηκαν.

Νέο κείμενο:

2.4 Διεθνής συνεργασία

2.4.1 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος που ζητά πρόσθετα μέτρα ασφαλείας σχετικά με συγκεκριμένη/-ες πτήση/-εις, μεριμνά για κατάλληλη διαβούλευση και λαμβάνει υπόψη εναλλακτικά μέτρα του άλλου κράτους τα οποία είναι ισοδύναμα με εκείνα που ζητήθηκαν.

2.4.1α Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διασφαλίζει ότι τα αιτήματα, από άλλα συμβαλλόμενα κράτη για πρόσθετα μέτρα ασφαλείας σχετικά με συγκεκριμένη/-ες πτήση/-εις από φορείς εκμετάλλευσης αυτών των κρατών, πληρούνται στο μέτρο που είναι πρακτικά εφικτό.

Οι προτάσεις έχουν στόχο να τονίσουν τη σημασία της κατάλληλης διαβούλευσης όταν ένα κράτος ζητά πρόσθετα μέτρα ασφαλείας από άλλο κράτος. Το υφιστάμενο πρότυπο διαχωρίζεται σε δύο πρότυπα, ώστε να καταστεί σαφής η διάκριση μεταξύ των απαιτήσεων για τα κράτη που ζητούν τη λήψη πρόσθετων μέτρων και τα κράτη υποδοχής που λαμβάνουν τα αιτήματα αυτά.

Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 ορίζει διατάξεις σχετικά με την κοινοποίηση στην Επιτροπή των μέτρων που ζητούνται από τρίτη χώρα, εάν τα εν λόγω μέτρα διαφέρουν από τα κοινά βασικά πρότυπα. Ο μηχανισμός διαβούλευσης και η εφαρμογή εναλλακτικών μέτρων είναι δυνατόν να καλυφθούν και να ρυθμιστούν στο πλαίσιο των διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της ΕΕ (ή κράτους μέλους) και τρίτης χώρας.

- 5) Πρότυπο 3.1.4 σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών και των ενδιαφερόμενων μερών.

Αρχικό κείμενο:

3.1.4 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασίες για την ανταλλαγή, κατά περίπτωση και με πρακτικό και έγκαιρο τρόπο, σχετικών πληροφοριών με τους οικείους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή άλλους ενδιαφερόμενους φορείς, προκειμένου να τους συνδράμει στη διενέργεια αποτελεσματικών αξιολογήσεων διακινδύνευσης όσον αφορά την ασφάλεια των δραστηριοτήτων τους από έκνομες ενέργειες.

Νέο κείμενο:

3.1.4 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασίες για την ανταλλαγή, κατά περίπτωση και με πρακτικό και έγκαιρο τρόπο, σχετικών πληροφοριών με σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή άλλους ενδιαφερόμενους φορείς, προκειμένου να τους συνδράμει στη διενέργεια αποτελεσματικών αξιολογήσεων διακινδύνευσης όσον αφορά την ασφάλεια των δραστηριοτήτων τους από έκνομες ενέργειες.

Η παρούσα πρόταση έχει ως στόχο να αποσαφηνίσει το πρότυπο, έτσι ώστε τα κράτη να έχουν μεγαλύτερη ευελιξία στον προσδιορισμό των σχετικών φορέων εκμετάλλευσης στους οποίους διαβιβάζουν τις αναγκαίες πληροφορίες για να τους συνδράμουν στη διενέργεια αποτελεσματικής αξιολόγησης διακινδύνευσης σχετικά με τις δραστηριότητές τους.

Το πρότυπο αυτό ενσωματώθηκε στη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/1583 της Επιτροπής για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998, της 5ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες, όσον αφορά τα μέτρα για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο³.

6) Πρότυπο 3.1.8 για την ανάπτυξη και εφαρμογή προγραμμάτων εκπαίδευσης

Αρχικό κείμενο:

3.1.8 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος μεριμνά για την ανάπτυξη και την εφαρμογή προγραμμάτων εκπαίδευσης και συστήματος πιστοποίησης εκπαιδευτών σύμφωνα με το εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

Νέο κείμενο:

3.1.8 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος μεριμνά για την ανάπτυξη και την εφαρμογή προγραμμάτων εκπαίδευσης και συστήματος πιστοποίησης που να εξασφαλίζει ότι οι εκπαιδευτές είναι ειδικευμένοι στο σχετικό αντικείμενο σύμφωνα με το εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

Η προτεινόμενη τροποποίηση έχει ως στόχο να δώσει έμφαση στο αποτέλεσμα που πρέπει να επιτευχθεί στον τομέα της ασφάλειας και όχι σε μια ενιαία μέθοδο. Αναγνωρίζει ότι θα πρέπει να δοθεί έμφαση στα «αποτελέσματα» της εκπαίδευσης που παρέχεται από ειδικευμένους εμπειρογνώμονες επί του αντικειμένου, οι οποίοι διαθέτουν τις γνώσεις και την ικανότητα να διδάσκουν, και ιδίως την απαραίτητη γνώση του διδασκόμενου αντικειμένου. Η πιστοποίηση αυτή καθαυτή, ή οποιαδήποτε άλλη μέθοδος που εφαρμόζεται εναλλακτικά, θα πρέπει να επικεντρώνεται και στα δύο απαιτούμενα στοιχεία.

Οι αρχές που επιδιώκονται με την παρούσα τροποποίηση (δηλαδή να είναι οι εκπαιδευτές ειδικευμένοι στα σχετικά αντικείμενα) είναι μέρος της νομοθεσίας της ΕΕ και ορίζονται στο κεφάλαιο 11 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 και στους κανόνες εφαρμογής του.

7) Αναβάθμιση της σύστασης 3.1.11 σε πρότυπο

Αρχικό κείμενο:|

3.1.11 Σύσταση. – Κάθε συμβαλλόμενο κράτος θα πρέπει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό όλων των φορέων που συμμετέχουν στην εφαρμογή των διαφόρων πτυχών του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ή είναι αρμόδιοι γι' αυτή, καθώς και τα πρόσωπα που έχουν εξουσιοδοτηθεί να έχουν πρόσβαση χωρίς συνοδεία σε περιοχές δραστηριοτήτων αεροσκαφών, λαμβάνουν περιοδική εκπαίδευση ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφάλειας.

Νέο κείμενο:

3.1.11 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διασφαλίζει ότι το προσωπικό όλων των φορέων που συμμετέχουν στην εφαρμογή των διαφόρων πτυχών του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ή είναι αρμόδιοι γι' αυτή, καθώς και τα πρόσωπα που έχουν εξουσιοδοτηθεί να έχουν πρόσβαση χωρίς συνοδεία σε περιοχές δραστηριοτήτων

³ ΕΕ L 246 της 26.9.2019, σ. 15.

αεροσκαφών, λαμβάνουν αρχική και ανανεωτική εκπαίδευση ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφάλειας.

Η σύσταση 3.1.11 έχει αναβαθμιστεί σε πρότυπο και, ως εκ τούτου, είναι νομικά δεσμευτική. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διασφαλίζει ότι το προσωπικό όλων των φορέων που συμμετέχουν στην εφαρμογή των διαφόρων πτυχών του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ή είναι αρμόδιοι γι' αυτή, καθώς και τα πρόσωπα που έχουν εξουσιοδοτηθεί να έχουν πρόσβαση χωρίς συνοδεία σε περιοχές δραστηριοτήτων αεροσκαφών, λαμβάνουν περιοδικά αρχική και ανανεωτική εκπαίδευση ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφάλειας. Η παρούσα πρόταση αναγνωρίζει τη σημασία της εκπαίδευσης ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφάλειας και, παράλληλα, τονίζει την ανάγκη τόσο για αρχική όσο και για ανανεωτική εκπαίδευση ευαισθητοποίησης όσον αφορά την ασφάλεια.

Οι υποχρεώσεις αρχικής και ανανεωτικής εκπαίδευσης περιλαμβάνονται στη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ για την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, και συγκεκριμένα στα σημεία 11.4.1 και 11.4.3 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής.

8) 3.4 Έλεγχος ποιότητας και προσόντα

Αρχικό κείμενο:

3.4.1 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διασφαλίζει ότι τα πρόσωπα που εφαρμόζουν διαδικασίες ασφαλείας υπόκεινται σε έλεγχο ιστορικού και διαδικασίες επιλογής.

Νέο κείμενο:

3.4.1 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διασφαλίζει ότι:

α) πραγματοποιούνται έλεγχοι ιστορικού όσον αφορά τα πρόσωπα που εφαρμόζουν διαδικασίες ασφαλείας, τα πρόσωπα που έχουν πρόσβαση χωρίς συνοδεία σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας και τα πρόσωπα που έχουν πρόσβαση σε ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες πριν από την ανάληψη των σχετικών καθηκόντων τους ή την πρόσβασή τους στις εν λόγω περιοχές ή πληροφορίες·

β) εφαρμόζονται περιοδικοί έλεγχοι ιστορικού όσον αφορά τα εν λόγω πρόσωπα σε χρονικά διαστήματα που καθορίζει η αρμόδια αρχή· και

γ) τα πρόσωπα που κρίνονται ακατάλληλα έπειτα από έλεγχο ιστορικού στερούνται αμέσως τη δυνατότητα να εφαρμόζουν διαδικασίες ασφαλείας, να έχουν πρόσβαση χωρίς συνοδεία σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας, καθώς και πρόσβαση σε ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες.

Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι να αποσαφηνιστεί ποιος θα πρέπει να υποβάλλεται σε ελέγχους ιστορικού, τότε θα πρέπει να διενεργούνται έλεγχοι ιστορικού, και ποιες θα είναι οι περαιτέρω ενέργειες εάν πρόσωπο κριθεί ακατάλληλο έπειτα από έλεγχο ιστορικού. Ειδικότερα, το πρότυπο ορίζει πλέον την ανάγκη για περιοδικούς ελέγχους ιστορικού και για τις απαιτούμενες ενέργειες όταν πρόσωπο κρίνεται ακατάλληλο για τα σχετικά καθήκοντα έπειτα από έλεγχο ιστορικού. Επισημαίνεται ότι η αναφορά στις «διαδικασίες επιλογής» έχει ενσωματωθεί στο σημείο 3.4.2.

Όλες οι αρχές περιλαμβάνονται ήδη στη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ για την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, δηλαδή στα σημεία 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 και

11.6.3.5 στοιχείο α) του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2019/103 της 23ης Ιανουαρίου 2019.

Η παρούσα πρόταση συμπληρώνει την τροποποίηση του προτύπου 3.4.1. Το αρχικό πρότυπο 3.4.1 περιλάμβανε αναφορά τόσο στους ελέγχους ιστορικού όσο και στις διαδικασίες επιλογής. Δεδομένου ότι η πρόταση σχετικά με το πρότυπο 3.4.1 περιλαμβάνει πλέον και άλλα στοιχεία σχετικά με το πεδίο εφαρμογής και την τακτικότητα των ελέγχων ιστορικού, η παρούσα πρόταση προσθέτει το στοιχείο σχετικά με τις διαδικασίες επιλογής.

Τα κριτήρια για την επιλογή του προσωπικού που εφαρμόζει διαδικασίες ασφαλείας και σχετικά καθήκοντα περιλαμβάνονται στη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ για την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, και συγκεκριμένα στα σημεία 11.1.6, 11.1.7 και 11.1.8 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής.

9) Αναβάθμιση της σύστασης 3.4.9 σε πρότυπο

Αρχικό κείμενο:

3.4.9 Σύσταση. – Κάθε συμβαλλόμενο κράτος θα πρέπει να διασφαλίζει ότι κάθε φορέας που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή των σχετικών στοιχείων του εθνικού προγράμματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας επαληθεύει σε τακτά χρονικά διαστήματα ότι η εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας που ανατίθενται σε εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών είναι σύμφωνη με το πρόγραμμα ασφαλείας του φορέα.

Νέο κείμενο:

3.4.9 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διασφαλίζει ότι κάθε φορέας που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή των σχετικών στοιχείων του εθνικού προγράμματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας επαληθεύει σε τακτά χρονικά διαστήματα ότι η εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας που ανατίθενται σε εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών είναι σύμφωνη με το πρόγραμμα ασφαλείας του φορέα.

Η παρούσα σύσταση έχει αναβαθμιστεί σε νομικά δεσμευτικό πρότυπο. Η παρούσα πρόταση επιδιώκει να διασφαλίσει ότι οι εξωτερικοί πάροχοι υπηρεσιών τηρούν τους κανόνες του κράτους για την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, προκειμένου να αντιμετωπίζεται η απειλή εκ των έσω που μπορεί να προκύψει από εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών.

Σύμφωνα με την πολιτική της ΕΕ στον τομέα της αεροπορικής ασφαλείας από έκνομες ενέργειες, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008:

- Κάθε κράτος μέλος καταρτίζει, εφαρμόζει και διατηρεί ένα εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στο οποίο καθορίζονται οι αρμοδιότητες για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων και περιγράφονται τα μέτρα που απαιτούνται από τους φορείς εκμετάλλευσης και τους φορείς.
- Οι φορείς εκμετάλλευσης, οι αεροπορικές εταιρείες και οι φορείς που καλύπτονται από το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας οφείλουν να καταρτίζουν, να εφαρμόζουν και να διατηρούν πρόγραμμα ασφαλείας σύμφωνα με τις διατάξεις που περιγράφονται σε αυτό.
- Το πρόγραμμα περιγράφει τις μεθόδους και τις διαδικασίες που ακολουθούν ο φορέας εκμετάλλευσης, ο αερομεταφορέας ή ο φορέας για να συμμορφωθούν με τη νομοθεσία και το ίδιο το πρόγραμμα ασφαλείας, όπου συμπεριλαμβάνονται και οι εσωτερικοί έλεγχοι ποιότητας.

- Τα μέτρα και οι ενέργειες ασφαλείας που αναλαμβάνονται από εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών θα πρέπει να καλύπτονται από το πρόγραμμα ασφάλειας του ανωτέρω φορέα εκμετάλλευσης, αεροπορικής εταιρείας ή φορέα που διατηρεί την ευθύνη για τα εν λόγω μέτρα και ενέργειες, εκτός εάν ο εξωτερικός πάροχος υπηρεσιών είναι ο ίδιος ρυθμιζόμενος ή εγκεκριμένος φορέας για τις δραστηριότητες που παρέχει, ο οποίος, ως εκ τούτου, οφείλει να καταρτίσει δικό του πρόγραμμα ασφαλείας.

Το πρότυπο αυτό περιλαμβάνεται στη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ, και συγκεκριμένα στο άρθρο 10 παράγραφος 1, το άρθρο 12 παράγραφος 1, το άρθρο 13 παράγραφος 1 και το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 και στα σημεία 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 και 12.0.1 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής. Πρόσθετες διατάξεις προβλέπονται στα σημεία 6.3.1.1, 6.3.1.2 στοιχείο α), 6.4.1.2, 6.6.1.1 στοιχείο γ), 6.8.5.1 στοιχείο α), 6-E, 8.1.3.2 στοιχείο α), 8.1.4.1, 8.1.4.2, 8.1.4.3, 8.1.4.5, 8.1.4.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 9.1.3.2, 9.1.3.3, 9.1.3.5, 9.1.3.6 και 9.1.4.2 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής.

10) Αναβάθμιση της σύστασης 4.1.2 σε πρότυπο

Αρχικό κείμενο:

4.1.2 Σύσταση. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος θα πρέπει να προωθεί τη χρήση τυχαίων και μη προβλέψιμων μέτρων ασφαλείας. Η αδυναμία πρόβλεψης θα μπορούσε να συμβάλει στο αποτρεπτικό αποτέλεσμα των μέτρων ασφαλείας.

Νέο κείμενο:

4.1.2 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος μεριμνά ώστε τα μέτρα ασφαλείας να εφαρμόζονται κατά τρόπο τυχαίο και μη προβλέψιμο, ανάλογα με την περίπτωση.

Η σύσταση 4.1.2 σχετικά με τον τυχαίο και απρόβλεπτο χαρακτήρα της εφαρμογής έχει αναβαθμιστεί σε νομικά δεσμευτικό πρότυπο. Ο στόχος ασφάλειας που επιδιώκεται με το νέο πρότυπο 4.1.2, ήτοι η ενίσχυση του μετριασμού των απειλών εκ των έσω, είναι σύμφωνος με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους ακόλουθους τομείς:

- έλεγχος ασφαλείας άλλων προσώπων, πέραν των επιβατών, και των αντικειμένων που μεταφέρουν,
- έλεγχος ασφαλείας οχημάτων,
- επιτήρηση και περιπολίες τόσο στην περιοχή δραστηριοτήτων εδάφους όσο και στην περιοχή δραστηριοτήτων αεροσκαφών/αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας και σχετικά μέτρα,
- έλεγχος ασφαλείας των προμηθειών.

Η αρχή αυτή αποτυπώνεται στη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ, και συγκεκριμένα στα σημεία 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 και 9.1.5 του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης C(2015) 8005 της Επιτροπής.

11) 4.2.3 Μέτρα σχετικά με τον έλεγχο πρόσβασης

Αρχικό κείμενο:

4.2.3 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος μεριμνά ώστε να καθιερώνονται συστήματα αναγνώρισης προσώπων και οχημάτων προκειμένου να αποτρέπεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε περιοχές δραστηριοτήτων αεροσκαφών και σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας. Η

ταυτότητα επαληθεύεται σε καθορισμένα σημεία ελέγχου πριν επιτραπεί η πρόσβαση σε περιοχή δραστηριοτήτων αεροσκαφών και σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας.

Νέο κείμενο:

4.2.3 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος μεριμνά ώστε να καθιερώνονται και να εφαρμόζονται συστήματα αναγνώρισης προσώπων και οχημάτων προκειμένου να αποτρέπεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε περιοχές δραστηριοτήτων αεροσκαφών και σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας. Η πρόσβαση παρέχεται μόνο σε πρόσωπα των οποίων η παρουσία υπαγορεύεται από λόγους επιχειρησιακής ανάγκης ή άλλους νόμιμους λόγους. Η ταυτότητα και η εξουσιοδότηση επαληθεύονται σε καθορισμένα σημεία ελέγχου πριν επιτραπεί η πρόσβαση σε περιοχή δραστηριοτήτων αεροσκαφών και σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας.

Το πρότυπο 4.2.3, στο σημείο «Μέτρα σχετικά με τον έλεγχο της πρόσβασης», έχει ως στόχο να ενισχύσει τα μέτρα που αφορούν τον έλεγχο της πρόσβασης σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας, με την καθιέρωση περιορισμού, ώστε να επιτρέπεται η πρόσβαση μόνο σε πρόσωπα των οποίων η παρουσία υπαγορεύεται από επιχειρησιακό ή άλλο θεμιτό λόγο, καθώς και να επεκτείνει το εύρος της επαλήθευσης στα σημεία πρόσβασης στην εξουσιοδότηση και στην ταυτότητα.

Σύμφωνα με τη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ, η πρόσβαση προσώπων και οχημάτων σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας μπορεί να επιτραπεί μόνον εφόσον συντρέχουν νόμιμοι λόγοι. Το δελτίο ταυτότητας αερολιμένα ελέγχεται πριν επιτραπεί η πρόσβαση του προσώπου, ώστε να εξασφαλίζεται ότι είναι έγκυρο και αντιστοιχεί στον κάτοχο. Η άδεια εισόδου οχήματος ελέγχεται πριν επιτραπεί η πρόσβαση του οχήματος, ώστε να εξασφαλίζεται ότι είναι έγκυρη και αντιστοιχεί στο όχημα. Στη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ, η αρχή αυτή αποτυπώνεται στα σημεία 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6, 1.2.6.1 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής.

- 12) Πρότυπο 4.2.6 («Έλεγχος ασφαλείας σε ποσοστό 100 % άλλων προσώπων πέραν των επιβατών»)

Αρχικό κείμενο:

4.2.6 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος καθιερώνει μέτρα για να διασφαλίσει ότι τα άλλα πρόσωπα, πέραν των επιβατών, καθώς και τα αντικείμενα που μεταφέρουν, υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας και διαδικασίες ασφαλείας πριν από την είσοδό τους σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας αερολιμένων που εξυπηρετούν πτήσεις διεθνούς πολιτικής αεροπορίας.

Νέο κείμενο:

4.2.6 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος καθιερώνει μέτρα για να διασφαλίσει ότι τα άλλα πρόσωπα, πέραν των επιβατών, καθώς και τα αντικείμενα που μεταφέρουν, υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας πριν από την είσοδό τους σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας αερολιμένων.

Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι να αρθεί κάθε ασάφεια και να καταστεί σαφές ότι όλα τα άλλα πρόσωπα, πέραν των επιβατών, πρέπει να υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας πριν από την είσοδό τους σε αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας, ώστε να αντιμετωπίζεται η απειλή εκ των έσω.

Η νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ συνάδει πλήρως με τη νέα διατύπωση του προτύπου 4.2.6, και συγκεκριμένα στο σημείο 1.3 των παραρτημάτων του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής και στην εκτελεστική απόφαση C(2015) 8005 της Επιτροπής.

13) Νέο πρότυπο 4.2.6α ικανότητα ανίχνευσης εκρηκτικών

Προστίθεται νέο κείμενο μετά το 4.2.6, ως εξής:

4.2.6α Κάθε συμβαλλόμενο κράτος μεριμνά ώστε να χρησιμοποιούνται κατάλληλες μέθοδοι ελέγχου ασφαλείας ικανές να ανιχνεύουν την παρουσία εκρηκτικών και εκρηκτικών μηχανισμών τους οποίους άλλα πρόσωπα, πέραν των επιβατών, φέρουν μαζί τους ή στα αντικείμενα που μεταφέρουν. Όταν οι μέθοδοι αυτές δεν εφαρμόζονται συνεχώς, χρησιμοποιούνται με μη προβλέψιμο τρόπο.

Η παρούσα πρόταση αναγνωρίζει ότι για τον μετριασμό των απειλών εκ των έσω απαιτείται ισορροπημένη και συντονισμένη προσέγγιση μεταξύ των διαδικασιών ελέγχου του ιστορικού και των μέτρων υλικής ασφάλειας και αντιμετωπίζει την ανάγκη κατάλληλων μεθόδων ελέγχου ασφαλείας ικανών να ανιχνεύουν εκρηκτικά και σε άλλα πρόσωπα πέραν των επιβατών.

Η νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ απαιτεί τη διενέργεια πρόσθετων και συνεχών ελέγχων ασφαλείας, με τυχαίο και μη προβλέψιμο τρόπο, σε ποσοστό άλλων προσώπων, πέραν των επιβατών, και των αντικειμένων που μεταφέρουν, είτε έχουν είτε δεν έχουν προκαλέσει συναγερμό. Ο στόχος ασφάλειας του εν λόγω πρόσθετου ελέγχου ασφαλείας είναι η ανίχνευση εκρηκτικών και εκρηκτικών μηχανισμών. Ο εν λόγω έλεγχος ασφαλείας διενεργείται με τη χρήση μέσων και μεθόδων που από τη φύση τους εντοπίζουν εκρηκτικά (σκύλοι ανίχνευσης εκρηκτικών, εξοπλισμός ανίχνευσης ιχνών εκρηκτικών, εξοπλισμός ανίχνευσης εκρηκτικών σε υποδήματα και σαρωτές ασφάλειας) ή, εναλλακτικά, με τον έλεγχο με τα χέρια. Η τρέχουσα μεθοδολογία που απαιτείται στην ΕΕ για τη διενέργεια ελέγχου με τα χέρια στα πρόσωπα και στα αντικείμενα που μεταφέρουν θεωρείται εύλογα ικανή να ανιχνεύσει εκρηκτικούς μηχανισμούς κρυμμένους στο σώμα και στα μεταφερόμενα αντικείμενα. Επιπλέον, ο έλεγχος με τα χέρια ενισχύει την πιθανότητα εντοπισμού άλλων μη μεταλλικών (και μη εκρηκτικών) απαγορευμένων αντικειμένων. Η διάταξη αυτή μεταφέρθηκε με το σημείο 1.3 του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης C(2015) 8005 της Επιτροπής.

14) Πρότυπο 4.6.5 — αναφορά σε γνωστό αποστολέα ως φορέα στην αλυσίδα ασφαλούς εφοδιασμού

Αρχικό κείμενο:

4.6.5 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διασφαλίζει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης δεν αποδέχονται φορτίο ή ταχυδρομείο για μεταφορά σε αεροσκάφος που εκτελεί εμπορικές αερομεταφορές, εκτός εάν η εφαρμογή του ελέγχου ασφαλείας ή άλλων διαδικασιών ασφαλείας επιβεβαιώνεται και τεκμηριώνεται από εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο ή από φορέα εγκεκριμένο από αρμόδια αρχή. Φορτίο και ταχυδρομείο τα οποία δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο επιβεβαίωσης και τεκμηρίωσης από εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο ή από φορέα εγκεκριμένο από αρμόδια αρχή υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας.

Νέο κείμενο:

4.6.5 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διασφαλίζει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης δεν αποδέχονται φορτίο ή ταχυδρομείο για μεταφορά σε αεροσκάφος που εκτελεί εμπορικές αερομεταφορές, εκτός εάν η εφαρμογή του ελέγχου ασφαλείας ή άλλων διαδικασιών ασφαλείας επιβεβαιώνεται και τεκμηριώνεται από εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο, γνωστό αποστολέα ή από φορέα εγκεκριμένο από αρμόδια αρχή. Φορτίο και ταχυδρομείο τα οποία δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο επιβεβαίωσης και τεκμηρίωσης από εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο, γνωστό αποστολέα ή φορέα εγκεκριμένο από αρμόδια αρχή υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας.

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι να εναρμονίσει το παρόν πρότυπο με το πρότυπο 4.6.2 και να εξασφαλίσει ότι σε αμφότερα τα πρότυπα υπάρχει σαφής αναφορά στους γνωστούς αποστολείς ως φορείς στην αλυσίδα ασφαλούς εφοδιασμού.

Η νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ συνάδει πλήρως με τη νέα διατύπωση του προτύπου 4.6.5, και συγκεκριμένα με το σημείο 6.1.1 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 και το σημείο 6.1.1 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

Το αντικείμενο της προβλεπόμενης πράξης αφορά τομέα ο οποίος εμπίπτει στην αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα της Ένωσης δυνάμει του τελευταίου σκέλους του άρθρου 3 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι η προβλεπόμενη πράξη ενδέχεται να «επηρεάσει τους κοινούς κανόνες ή να μεταβάλει την εμβέλειά τους», δηλαδή το νομικό πλαίσιο της ΕΕ για την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες που αναφέρεται κατωτέρω. Επομένως, είναι αναγκαίο να καθοριστεί η θέση της Ένωσης.

Εν προκειμένω, είναι σημαντικό να αναγνωριστεί ότι η τροποποίηση 17 του παραρτήματος 17, όπως παρουσιάστηκε στα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ και υποβλήθηκε προς έγκριση από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ στη 218η σύνοδό του, αποτυπώνεται (ήδη) πλήρως στη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ για την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Ωστόσο, είναι επιθυμητό τα εν λόγω ενισχυμένα πρότυπα να εφαρμόζονται σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να καθοριστεί σύμφωνα με το ισχύον νομικό πλαίσιο της ΕΕ για την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, και συγκεκριμένα τον κανονισμό (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 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002, καθώς και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής, της 5ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες.

3.1. Διαδικαστική νομική βάση

3.1.1. Αρχές

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) προβλέπει την έκδοση αποφάσεων για τον καθορισμό *«των θέσεων που θα πρέπει να ληφθούν, εξ ονόματος της Ένωσης, σε όργανο που συνιστάται από δεδομένη συμφωνία, όταν το εν λόγω όργανο καλείται να θεσπίσει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, με εξαίρεση τις πράξεις που συμπληρώνουν ή τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας.»*

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εφαρμόζεται ανεξάρτητα από το αν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή συμβαλλόμενο μέρος στη σχετική συμφωνία⁴.

Η έννοια των *«πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα»* περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εν λόγω όργανο. Περιλαμβάνει επίσης πράξεις που δεν έχουν δεσμευτική ισχύ βάσει του

⁴ Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»⁵.

3.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Ο ΔΟΠΑ είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, και συγκεκριμένα με τη σύμβαση του Σικάγου.

Κάθε μελλοντική τροποποίηση του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου θα αποτελεί πράξη που παράγει έννομα αποτελέσματα.

Συνεπώς, η διαδικαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

3.2. Ουσιαστική νομική βάση

3.2.1. Αρχές

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον σκοπό και το περιεχόμενο της προβλεπόμενης πράξης σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης.

3.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Η προβλεπόμενη πράξη επιδιώκει στόχους και έχει συνιστώσες στον τομέα της πολιτικής για την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες η οποία εγκρίθηκε από διεθνή οργανισμό και επηρεάζει τις πολιτικές της ΕΕ για την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες.

Συνεπώς, η ουσιαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

3.3. Συμπέρασμα

Το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ, θα πρέπει να αποτελέσουν τη νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης.

⁵ Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61 έως 64.

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την αναθεώρηση του παραρτήματος 17 («Ασφάλεια Αερομεταφορών») (τροποποίηση 17η) της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («η σύμβαση του Σικάγου»), η οποία έχει ως στόχο τη ρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, άρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947. Με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).
- (2) Τα κράτη μέλη της Ένωσης είναι συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης του Σικάγου και μέλη του ΔΟΠΑ, ενώ η Ένωση έχει καθεστώς παρατηρητή σε ορισμένα όργανα του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένης της Συνέλευσης και άλλων τεχνικών οργάνων.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 54 σημείο 1) της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ μπορεί να εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές.
- (4) Στις 4 Ιουλίου 2019 ο ΔΟΠΑ απέστειλε την επιστολή AS8/2.1-19/48 προς τα κράτη για να ενημερώσει τα συμβαλλόμενα κράτη του ότι η προτεινόμενη τροποποίηση 17 του παραρτήματος 17 θα υποβληθεί στο Συμβούλιο προς έγκριση κατά τη διάρκεια της 218ης συνόδου του (18 έως 29 Νοεμβρίου 2019) και προβλέπεται να τεθεί σε εφαρμογή τον Ιούλιο του 2020. Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, νέες και/ή αναθεωρημένες διατάξεις σχετικά με: τις αξιολογήσεις τρωτότητας· την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών και των ενδιαφερόμενων μερών· τα προγράμματα εκπαίδευσης και τα συστήματα πιστοποίησης· τον έλεγχο πρόσβασης· τον έλεγχο ασφαλείας του προσωπικού· και άλλες συντακτικές τροποποιήσεις. Το στάδιο διαβούλευσης ξεκίνησε με την προαναφερόμενη επιστολή του ΔΟΠΑ προς τα κράτη και έληξε στις 4 Οκτωβρίου 2019.
- (5) Οι τροποποιήσεις του παραρτήματος 17 εκπονήθηκαν από την ειδική ομάδα του ΔΟΠΑ για την ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, στην οποία συμμετέχουν ως ενεργά μέλη εμπειρογνώμονες από οκτώ κράτη μέλη, και στη συνέχεια υποβλήθηκαν προς έγκριση στη 217η σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ. Οι τροποποιήσεις αυτές, σε συνέχεια της διαβούλευσης, πιθανότατα θα εγκριθούν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ στη 218η σύνοδό του.
- (6) Μόλις οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις εγκριθούν, θα είναι δεσμευτικές για όλα τα κράτη του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων όλων των κρατών μελών, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και εντός των ορίων που τέθηκαν σε αυτή. Το άρθρο 38 της

σύμβασης του Σικάγου απαιτεί από τα συμβαλλόμενα κράτη να κοινοποιούν στον ΔΟΠΑ την πρόθεσή τους να αποκλίνουν από κάποιο πρότυπο, στο πλαίσιο του μηχανισμού κοινοποίησης διαφορών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την τροποποίηση 17 του παραρτήματος 17 («Ασφάλεια Αερομεταφορών») της σύμβασης του Σικάγου παρατίθεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, τα οποία ενεργούν από κοινού.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*