



## Αεροπορικές μεταφορές: Ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας

Η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας (που δεν πρέπει να συγχέεται με την ασφάλεια των πτήσεων<sup>[1]</sup>) έχει ως σκοπό να προλαμβάνει κακόβουλες πράξεις κατά αεροσκαφών, των επιβατών τους και του πληρώματος. Σε συνέχεια των τρομερών επιθέσεων του 2001, η ΕΕ ενέκρινε μια σειρά από κανόνες ασφαλείας για την εξασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας. Οι εν λόγω κανόνες ενημερώνονται τακτικά για να αντιμετωπίσουν νέους κινδύνους. Τα κράτη μέλη διατηρούν το δικαίωμα να εφαρμόζουν πιο αυστηρά μέτρα.

### Νομική βάση

Άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

### Στόχοι

Η ασφάλεια της αεροπορίας έχει ως σκοπό την πρόληψη από πράξεις έκνομων επεμβάσεων, κυρίως διατηρώντας αντικείμενα που αποτελούν απειλή, όπως όπλα και εκρηκτικά μακριά από τα αεροσκάφη. Αποτελούσε ένα ζήτημα το οποίο παρέμενε υψηλά στην ατζέντα για δεκαετίες και κατέστη σοβαρή αιτία για ανησυχία σε συνέχεια των τρομοκρατικών επιθέσεων του Σεπτεμβρίου του 2001. Έκτοτε, το ρυθμιστικό πλαίσιο στον εν λόγω τομέα έχει επεκταθεί σημαντικά σε παγκόσμιο επίπεδο, είτε σε εθνικό επίπεδο είτε με διεθνείς συμφωνίες συνεργασίας είτε μέσω του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας<sup>[2]</sup> (ΔΟΠΑ) και του παραρτήματος 17 της Σύμβασης του Σικάγου, καθώς και του σχετικού προγράμματος καθολικού ελέγχου της αεροπορικής ασφαλείας<sup>[3]</sup> (USAP). Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναπτύξει από την πλευρά της μια κατάλληλη πολιτική η οποία ενημερώνεται τακτικά, για να αντιμετωπίσει νέους κινδύνους και απειλές καθώς και τεχνολογικές μεταβολές.

[1] Η ασφάλεια των πτήσεων αφορά τον σχεδιασμό την κατασκευή την συντήρηση και τη λειτουργία των αεροσκαφών (3.4.9).

[2] Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) είναι η εξειδικευμένη υπηρεσία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών που ιδρύθηκε με τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (επίσης γνωστή ως Σύμβαση του Σικάγου) που υπογράφηκε στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και στην οποία αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη 191 κράτη επί του παρόντος. Η ΔΟΠΑ καθορίζει κυρίως πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές τα οποία πρέπει να ακολουθούν τα συμβαλλόμενα μέρη, αλλά δεν υφίσταται κανένας δεσμευτικός μηχανισμός για την εγγύηση της ορθής εφαρμογής τους.

[3] Το παράρτημα 17 της Σύμβασης του Σικάγου καθορίζει πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για την προστασία της ασφαλείας των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Το πρόγραμμα καθολικού ελέγχου της αεροπορικής ασφαλείας (USAP) ξεκίνησε το 2002 για να ελέγχει τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ ως προς τη συμμόρφωση με τα εν λόγω πρότυπα.



## Επιτεύγματα

Ως αποτέλεσμα των τρομοκρατικών επιθέσεων του Σεπτεμβρίου του 2001, εγκρίθηκε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002<sup>[4]</sup> για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας και την παροχή βάσεως για κοινή ερμηνεία εκ μέρους των κρατών μελών του Παραρτήματος 17 της Συμβάσεως του Σικάγου. Τον Μάρτιο του 2008 ο εν λόγω κανονισμός αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008<sup>[5]</sup>.

Ο κανονισμός αυτός εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και μηχανισμών για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης. Συμπληρώνεται από μια σειρά κανονισμών (γενικά μέτρα για τη συμπλήρωση των κοινών βασικών προτύπων ή λεπτομερή μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή των εν λόγω προτύπων<sup>[6]</sup>) που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή μέσω της διαδικασίας επιτροπολογίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κανόνες εφαρμογής «που περιλαμβάνουν ευαίσθητες πληροφορίες στον τομέα της ασφαλείας» δεν δημοσιεύονται. Το ρυθμιστικό πλαίσιο της ΕΕ βασίζεται σε δεσμευτικά κοινά πρότυπα και τις ακόλουθες βασικές αρχές:

- Κάθε κράτος μέλος είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια των πτήσεων που αναχωρούν από το έδαφός του («Ευθύνη του κράτους υποδοχής») όπως καθορίζεται από τον ΔΟΠΑ.
- Όλοι οι επιβάτες, το προσωπικό και οι αποσκευές θα πρέπει να υποβάλλονται σε έλεγχο πριν από την επιβίβαση στο αεροσκάφος. Το φορτίο, το ταχυδρομείο και όλες οι προμήθειες για την πτήση θα πρέπει επίσης να ελέγχονται πριν από τη φόρτωση, εκτός εάν έχουν υποβληθεί σε κατάλληλους ελέγχους ασφαλείας.
- Τα κράτη μέλη διατηρούν το δικαίωμα να εφαρμόζουν πιο αυστηρά μέτρα ασφαλείας, εάν το θεωρήσουν απαραίτητο.

Το ρυθμιστικό πλαίσιο της ΕΕ καλύπτει όλα τα στοιχεία της αλυσίδας των εναέριων μεταφορών που μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια του αεροσκάφους ή/και της υποδομής. Περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τα εξής: αερολιμένα, αεροσκάφος, επιβάτες, αποσκευές, φορτίο, προμήθειες του αερολιμένα καθώς και προμήθειες που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης, προσωπικό ασφαλείας και εξοπλισμό. Οι κανόνες της ΕΕ εφαρμόζονται σε όλους τους αερολιμένες στην Ευρωπαϊκή Ένωση που είναι ανοικτοί στην πολιτική αεροπορία, σε όλους τους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες στους εν λόγω αερολιμένες, συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών εταιρειών, και σε όλους τους άλλους χρήστες «που εφαρμόζουν πρότυπα σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια» και οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες ή αγαθά σε αυτούς τους αερολιμένες ή μέσω αυτών<sup>[7]</sup>. Τα πρότυπα ασφαλείας που εφαρμόζονται είναι, όμως, δυνατόν να προσαρμόζονται ως προς το αεροσκάφος, την πτήση καθώς και τη σχετική εναέρια κυκλοφορία.

[4] ΕΕ L 355 της 30.12.2002, σ. 1.

[5] ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72.

[6] Τα λεπτομερή μέτρα εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ενοποιούνται στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/1998.

[7] Οι κανόνες αεροπορικής ασφαλείας για την ΕΕ ισχύουν επίσης και για τη Νορβηγία, την Ισλανδία, το Λιχτενστάιν και την Ελβετία.



Στο πλαίσιο αυτό, κάθε κράτος μέλος ορίζει μια ενιαία αρχή η οποία είναι αρμόδια για τον συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής του νόμου σχετικά με την ασφάλεια στην αεροπορία, ενώ επίσης εκπονεί και εφαρμόζει ένα «εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας» (το οποίο καθορίζει τους ρόλους και τις υποχρεώσεις όλων των εμπλεκόμενων χρηστών). Τα κράτη μέλη θεσπίζουν επίσης και εφαρμόζουν ένα «εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου» (για να καθορίσουν το επίπεδο συμμόρφωσης των χρηστών και να παράσχουν μέτρα ώστε να διορθώσουν τις ελλείψεις), επιβάλλουν ποινές για παραβάσεις και συνεργάζονται με την Επιτροπή, όταν προβαίνει σε επιθεωρήσεις για να ελέγξει τη συμμόρφωση με τους κανόνες της ΕΕ σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια. Οι ενεχόμενοι χρήστες πρέπει να εκπονήσουν και να εφαρμόσουν ένα «πρόγραμμα ασφαλείας» με σκοπό να συμμορφωθούν με το ενωσιακό δίκαιο καθώς και με το «εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας για την πολιτική αεροπορία» του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκονται. Η Επιτροπή διεξάγει μη προαναγγελθείσες επιθεωρήσεις σε αερολιμένες και χρήστες, σε συνεργασία με τις αρμόδιες εθνικές αρχές για θέματα αεροπορικής ασφαλείας (οι εν λόγω αρχές υπόκεινται επίσης σε επιθεωρήσεις) με σκοπό να ελέγξουν την εφαρμογή του ενωσιακού δικαίου.

Από τον Ιούλιο του 2014, οι αερομεταφορείς που προτίθενται να εκτελούν πτήση φορτίου στην ΕΕ από αερολιμένα εκτός της ΕΕ συμμορφώνονται με το πρόγραμμα «ACC3», ώστε να διασφαλιστεί ότι το φορτίο αυτό έχει υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας σύμφωνα με τα πρότυπα της ΕΕ. Εν προκειμένω, πραγματοποιούνται επιτόπιοι έλεγχοι σε αερολιμένες τρίτων χωρών από τις αρμόδιες αρχές του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, όπου αυτό είναι αναγκαίο.

Για να διευκολυνθούν οι αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή μπορεί να αναγνωρίσει την ισοτιμία των προτύπων στον τομέα της ασφαλείας που εφαρμόζονται στις τρίτες χώρες, όπως συμβαίνει σήμερα με τις ΗΠΑ, τον Καναδά και ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες που δεν ανήκουν στην ΕΕ. Επιπλέον, από τον Ιούνιο του 2012, η ΕΕ και οι ΗΠΑ αναγνωρίζουν αμοιβαία το καθεστώς ασφαλείας της αεροπορικής μεταφοράς φορτίου, είτε το φορτίο μεταφέρεται σε αμιγώς εμπορευματικές πτήσεις είτε σε επιβατικές πτήσεις. Συνεπώς, οι αερομεταφορείς που μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ δεν χρειάζεται να εφαρμόσουν οποιαδήποτε πρόσθετη απαίτηση της ΕΕ ή των ΗΠΑ.

Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο αφήνει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να αποφασίζουν με ποιον τρόπο θα καλύπτονται οι δαπάνες για την ασφάλεια στην αεροπορία. Το 2009 η Επιτροπή πρότεινε μια οδηγία για να εξασφαλίσει ότι εφαρμόζονται οι βασικές αρχές, όπως η σχέση με το κόστος και η μη διάκριση μεταξύ αεροπορικών εταιρειών ή επιβατών<sup>[8]</sup>. Όμως, η εν λόγω πρόταση δεν λαμβάνει θέση όσον αφορά το κύριο θέμα της δημόσιας χρηματοδότησης σε σχέση με την αρχή «ο χρήστης πληρώνει» και αφήνει να καθορισθεί μέσω της αρχής της επικουρικότητας ποιος πληρώνει για την ασφάλεια. Ελλείψει εγκρίσεως εκ μέρους του νομοθέτη, η πρόταση αυτή αποσύρθηκε από την Επιτροπή το 2015.

---

[8] [COM\(2009\)0217](#).



## Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέφραζε ανέκαθεν την άποψη ότι η ασφάλεια στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας αποτελεί μία από τις κύριες ανησυχίες της ΕΕ και υιοθέτησε τη δημιουργία ενός αυστηρού και αποτελεσματικού συστήματος για την πρόληψη και αποφυγή κάθε τρομοκρατικής επίθεσης. Πράττοντας αυτό, το Κοινοβούλιο υπογράμμισε επίσης τη σημασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων των πολιτών και την ανάγκη να εξισορροπηθούν τα μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπλοΐας με ισχυρές και επαρκείς εγγυήσεις που θα αποσκοπούν στην προστασία της ιδιωτικής ζωής, της προσωπικής αξιοπρέπειας, καθώς και της υγείας των πολιτών.

Με ψήφισμά του της 23ης Οκτωβρίου 2008, για παράδειγμα, το Κοινοβούλιο υποχρέωσε την Επιτροπή να αποσύρει και να τροποποιήσει πρόταση για τους σαρωτές σώματος, ενώ στην έκθεσή του της 1ης Ιουνίου 2011 επέμενε να εξαιρεθεί κάθε μορφή τεχνολογίας που χρησιμοποιεί ιονίζουσα ακτινοβολία από τους ελέγχους ασφαλείας και συνέστησε να χρησιμοποιούνται μόνον σκιαγραφήματα υπό τη μορφή γραμμικών φιγούρων, καθώς και να μη διατηρούνται ούτε να αποθηκεύονται τα σχετικά δεδομένα. Η νομοθεσία σχετικά με τους σαρωτές σώματος που εγκρίθηκε τον Νοέμβριο του 2011<sup>[9]</sup> ανταποκρίνεται στα εν λόγω κριτήρια.

Σε γενικές γραμμές, το Κοινοβούλιο έχει εκφράσει την άποψη ότι η διαδικασία επιτροπολογίας δεν είναι κατάλληλη για τον τομέα της ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά μέτρα τα οποία έχουν επιπτώσεις στα δικαιώματα των πολιτών. Στην έκθεσή του τον Ιούνιο του 2011, το Κοινοβούλιο ζήτησε ως εκ τούτου να συμμετάσχει πλήρως μέσω της διαδικασίας συναπόφασης (αυτό όμως δεν ισχύει ακόμα).

Σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση των μέτρων ασφαλείας, το Κοινοβούλιο εξέφρασε την άποψη ότι τα τέλη ασφαλείας θα πρέπει να καλύπτουν μόνο τις δαπάνες ασφαλείας και ότι τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν πιο αυστηρά μέτρα θα πρέπει να υφίστανται τις προκύπτουσες από αυτά επιπρόσθετες δαπάνες.

Σχετικές αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου:

- Ψήφισμα της 23ης Οκτωβρίου 2008 σχετικά με τον αντίκτυπο των μέτρων ασφαλείας της αεροπορίας και των σαρωτών σώματος στα ανθρώπινα δικαιώματα, στην ιδιωτική ζωή, στην ανθρώπινη αξιοπρέπεια και στην προστασία των δεδομένων<sup>[10]</sup>.
- Νομοθετικό ψήφισμα της 5ης Μαΐου 2010 στην πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα τέλη για την ασφάλεια της αεροπορίας<sup>[11]</sup>.
- Ψήφισμα της 6ης Ιουνίου 2011 σχετικά με την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών με ειδική έμφαση στους σαρωτές σώματος<sup>[12]</sup>.

---

[9]Κανονισμοί της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 1141/2011 (ΕΕ L 293 της 11.11.2011) και 1147/2011 (ΕΕ L 294 της 12.11.2011).

[10]ΕΕ C 15 E της 21.1.2010, σ. 71.

[11]ΕΕ C 81 E της 15.3.2011, σ. 164.

[12]ΕΕ C 33 E της 5.2.2013, σ. 125.



