



Αεροπορικές μεταφορές

Οι κοινοί κανόνες, οι οποίοι προοδευτικά επεκτάθηκαν σε όλη την αλυσίδα των αεροπορικών μεταφορών, εγγυώνται ένα ενιαίο και υψηλό επίπεδο ασφάλειας^[1] εντός της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών.

Νομική βάση

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

Στόχοι

Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς των αεροπορικών μεταφορών, προς τα μέσα της δεκαετίας του 1990^[2], επέβαλε την παράλληλη εφαρμογή ενός συνόλου κοινών υποχρεωτικών κανόνων, που αποσκοπούσαν στην εξασφάλιση ενός ενιαίου και υψηλού επιπέδου ασφάλειας.

Αποτελέσματα

Η αεροπορία και η ασφάλεια είναι δύο έννοιες άρρηκτα συνδεδεμένες: χωρίς αυστηρούς κανόνες που εγγυώνται ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας, οι αεροπορικές μεταφορές δεν θα μπορούσαν να εξελιχθούν, ελλείψει επιβατών (και αναμφισβήτητα επίσης και πληρώματος). Δεδομένου ότι τα αεροσκάφη μάς επιτρέπουν να διανύουμε μακρινές αποστάσεις σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, ένα επίπεδο διεθνούς συνεργασίας είναι απαραίτητο για λόγους αεροπορικής ασφάλειας.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ^[3]) υπαγορεύει τα ελάχιστα πρότυπα ασφάλειας, ο σεβασμός των οποίων εξακολουθεί να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την καλή θέληση των συμβαλλόμενων κρατών.

Στην Ευρώπη, η δημιουργία της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών επέβαλε να υπάρξουν εγγυήσεις για τους επιβάτες όσον αφορά ένα ενιαίο και υψηλό επίπεδο

[1] Η ασφάλεια στις αεροπορικές μεταφορές αφορά τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη συντήρηση και τη χρήση των αεροσκαφών. Δεν πρέπει να συγχέεται με την ασφάλεια των πτήσεων, η οποία έχει ως σκοπό να εμποδίζει κακόβουλες πράξεις κατά των αεροσκαφών, των επιβατών τους και του πληρώματός τους (βλ. δελτίο 3.4.7).

[2] Πρόκειται για την «τρίτη δέση απελευθέρωσης» των αεροπορικών μεταφορών, ήτοι τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92, οι οποίοι έχουν αντικατασταθεί σήμερα από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, γεγονός που επέτρεψε την ελεύθερη πρόσβαση των κοινοτικών αεροπορικών μεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (βλ. δελτίο 3.4.6).

[3] Ο ΔΟΠΑ είναι εξειδικευμένη υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών που ιδρύθηκε με τη «Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία» τον Δεκέμβριο του 1944 (επίσης γνωστή ως «σύμβαση του Σικάγου»), στην οποία συμβαλλόμενα μέρη είναι επί του παρόντος 191 κράτη. Ο ΔΟΠΑ εγκρίνει πρότυπα και «συνιστώμενες πρακτικές» που πρέπει να ακολουθούν τα συμβαλλόμενα κράτη, αλλά δεν υφίσταται κάποιος δεσμευτικός μηχανισμός για τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής τους.



ασφάλειας, οποιοσδήποτε και αν είναι ο προορισμός τους εντός της Ένωσης. Οι εθνικοί κανόνες έδωσαν, ως εκ τούτου, τη θέση τους σε μια κοινή δεσμευτική ρύθμιση σε επίπεδο ΕΕ. Επίσης, οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές, καθώς και τα όργανα αυτών για την εθελουσία συνεργασία (και ειδικότερα οι πρώην «Joint Aviation Authorities»^[4]), αντικαταστάθηκαν από έναν κοινοτικό μηχανισμό στον οποίο συμμετέχουν οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)^[5]. Από το 2003 ο EASA έχει κυρίως καθήκον να προετοιμάζει τις σχετικές ρυθμιστικές διατάξεις (στις οποίες βασίζονται οι νομοθετικές προτάσεις της Επιτροπής). Η Επιτροπή, ο EASA και οι αρμόδιες εθνικές αρχές ελέγχουν την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων στους τομείς των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, και αλληλοστηρίζονται.

Οι κοινοί κανόνες ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας βασίζονται στα πρότυπα και στις συστάσεις που εγκρίνει ο ΔΟΠΑ, αλλά είναι συχνά πιο αυστηροί. Σταδιακά διευρύνθηκαν ώστε να καλύπτουν το σύνολο της αλυσίδας των αεροπορικών μεταφορών. Σε γενικές γραμμές, αποσκοπούν στην πρόληψη των ατυχημάτων και βασίζονται τόσο στην προώθηση μιας νοοτροπίας ευθύνης εντός του τομέα όσο και στην έξωθεν εποπτεία^[6].

Από το 1994, οι αρχές του ΔΟΠΑ που αφορούν τη διερεύνηση αεροπορικών δυστυχημάτων έχουν μεταφερθεί στη νομοθεσία της ΕΕ (με την οδηγία 94/56/ΕΚ, η οποία αντικαταστάθηκε κατόπιν από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010). Οι έρευνες αυτές πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο απολύτως ανεξάρτητο, με μοναδικό σκοπό τον καθορισμό των αιτιών και την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων, και όχι την επίρριψη ευθυνών (προσέγγιση η οποία δεν συμβαδίζει πάντα με τις πρακτικές που εφαρμόζονται στο πλαίσιο του εθνικού αστικού και ποινικού δικαίου, στόχος των οποίων είναι να εντοπιστούν και να τιμωρηθούν οι παραβάτες). Στην ίδια προληπτική, και όχι τιμωρητική, λογική βασίζονται οι κανονιστικές ρυθμίσεις που διέπουν την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (οδηγία 2003/42/ΕΚ, και κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 που αντικαταστάθηκαν κατόπιν από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014): από το 2005 οι ανωμαλίες που καταγράφονται σε όλη την αλυσίδα των αεροπορικών μεταφορών πρέπει να δηλώνονται στις αρμόδιες εθνικές αρχές, και μέσω αυτών στον EASA, να φυλάσσονται και να διανέμονται (μέσω

[4]Οι Joint Aviation Authorities (JAA) ήταν ένα ανεπίσημο όργανο συνεργασίας των ρυθμιστικών αρχών της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αεροπορίας των περισσότερων ευρωπαϊκών χωρών (είτε ήταν μέλη της ΕΕ είτε όχι), στο οποίο είχε ανατεθεί να εκπονήσει πρότυπα και διαδικασίες ασφάλειας (τις οποίες κάθε κράτος μέλος ήταν κατόπιν ελεύθερο να εφαρμόσει όπως έκρινε). Οι JAA, στις οποίες συμμετείχαν μέχρι 43 κράτη μέλη, άρχισαν το έργο τους το 1970 (με τη γένεση του Airbus) και έπαψαν να υφίστανται το 2009: οι υποχρεωτικοί και άμεσα εφαρμόσιμοι κοινοί κανόνες αεροπορικής ασφάλειας είχαν καταστήσει την ύπαρξή τους άνευ αντικειμένου για τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

[5]Θα πρέπει να επισημανθεί ότι, στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι τεχνικές ρυθμίσεις εκπονούνται επίσης από τον Eurocontrol ή από άλλους οργανισμούς τυποποίησης, όπως ο EUROCAE (ο Eurocontrol θέτει επίσης σε εφαρμογή μέρος αυτών των ρυθμίσεων). Η επέκταση των κοινών κανόνων αεροπορικής ασφάλειας και των αρμοδιοτήτων του EASA στους εν λόγω τομείς συνοδεύεται από μια διευκρίνιση όσον αφορά την κατανομή των καθηκόντων: ο EASA προετοιμάζει τις τεχνικές ρυθμίσεις, και ο Eurocontrol αναλαμβάνει τα επιχειρησιακά καθήκοντα στο πλαίσιο του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού» (βλ. δελτίο 3.4.8). Βλέπε επίσης την πρόταση κανονισμού COM(2013)0409 της 11ης Ιουνίου 2013 και το ψήφισμα που εγκρίθηκε από το Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση στις 12 Μαρτίου 2014, ΕΕ C 378 της 9.11.2017, σ. 584.

[6]Ένας καλός τρόπος να προωθηθεί αυτή η νοοτροπία ευθύνης στον τομέα είναι, για παράδειγμα, η έγκριση των φορέων σχεδιασμού την οποία χορηγεί ο EASA (Design Organisation Approval).



ενός κεντρικού μητρώου το οποίο διαχειρίζεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή) για σκοπούς ανάλυσης.

Από το 2003^[7], οι κοινοί κανόνες ρυθμίζουν την πλοϊμότητα των αεροσκαφών, τον τρόπο δηλαδή με τον οποίο πρέπει αυτά να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συντηρούνται. Το 2008 οι ρυθμίσεις επεκτάθηκαν στις αεροπορικές δραστηριότητες και στην κατάρτιση του αεροπορικού προσωπικού, δηλαδή στον τρόπο με τον οποίο πρέπει να χρησιμοποιούνται τα αεροσκάφη. Το 2009 επεκτάθηκαν περαιτέρω στην ασφάλεια της λειτουργίας των αερολιμένων, στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, και στην παροχή υπηρεσιών στον τομέα της αεροναυτιλίας. Όλοι αυτοί οι κανόνες εφαρμόζονται στα αεροσκάφη και στα εξαρτήματά τους, καθώς και στις οργανώσεις και το προσωπικό που έχουν αναλάβει τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία τους, συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών και των μεταφορέων τρίτων χωρών που δραστηριοποιούνται στην ΕΕ. Το 2015 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε να ενισχυθούν οι κανόνες αυτοί προκειμένου να λαμβάνουν υπόψη, για παράδειγμα, την ανάπτυξη των μη επανδρωμένων αεροσκαφών (drones) και την αλληλεξάρτηση μεταξύ της ασφάλειας των αερομεταφορών και άλλων τομέων, όπως η ασφάλεια ή η προστασία του περιβάλλοντος (COM(2015)0613). Η πρόταση διέυρνε τις αρμοδιότητες του EASA σε τομείς όπως η ασφάλεια (συμπεριλαμβανομένης της κυβερνοασφάλειας) και το περιβάλλον. Επιπλέον, πρότεινε ορισμένες αλλαγές στη δομή του EASA (π.χ. δημιουργία εκτελεστικής επιτροπής που θα επικουρεί το διοικητικό συμβούλιο και τον εκτελεστικό διευθυντή). Σημαντικό είναι ότι προτάθηκαν επίσης δύο πρόσθετες πηγές εσόδων (επιχορηγήσεις και τέλη αεροναυτιλίας για καθήκοντα ATM/ANS) για τον EASA. Μετά από εκτενείς συζητήσεις μεταξύ του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επί της εν λόγω πρότασης, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139^[8] εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2018, καταργώντας τον προγενέστερο βασικό κανονισμό για τον EASA (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2016/2008).

Το πρόγραμμα SAFA (Safety assessment of foreign aircraft – αξιολόγηση ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών), που ξεκίνησε η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΔΠΑ^[9]) το 1996, έθεσε τις βάσεις για την εναρμόνιση των επιθεωρήσεων των ξένων αεροσκαφών (ευρωπαϊκών και μη), όταν βρίσκονται στους αερολιμένες των συμβαλλομένων κρατών μελών, ώστε να εξακριβωθεί η συμμόρφωσή τους με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας που έχουν οριστεί από τον ΔΟΠΑ^[10]. Η οδηγία 2004/36/ΕΚ (που αντικαταστάθηκε από τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008) κατέστησε το SAFA υποχρεωτικό για τα κράτη μέλη από το 2006.

[7]Μια ελάχιστη εναρμόνιση των «τεχνικών κανόνων» είχε τεθεί σε εφαρμογή από το 1991, μέσω του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, με βάση «διευθετήσεις» που εγκρίθηκαν (με δυσκολία) από τις Joint Aviation Authorities.

[8]Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

[9]Στην Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΔΠΑ) μετέχουν, κατά τρόπο ανεπίσημο, οι αρχές που είναι αρμόδιες για την πολιτική αεροπορία 44 ευρωπαϊκών χωρών με σκοπό να εναρμονίσουν τις πολιτικές και πρακτικές τους, καθώς και τις σχέσεις τους με άλλες περιφέρειες του κόσμου. Η ΕΔΠΑ δεν έχει βέβαια καμία κανονιστική εξουσία, αλλά αποτελεί ένα χρήσιμο φόρουμ διάλογου.

[10]Δηλαδή τις απαιτήσεις των παραρτημάτων 1 (άδειες προσωπικού), 6 (επιχειρησιακοί κανόνες) και 8 (πλοϊμότητα αεροσκάφους) της Σύμβασης του Σικάγου.



Από το 2014, τα αεροσκάφη των «κρατών EASA» (Ευρωπαϊκή Ένωση, Ισλανδία, Νορβηγία και Ελβετία) υποβάλλονται σε επιθεώρηση βάσει των προτύπων του οργανισμού, ενίοτε πιο αυστηρών και σε επιθεωρήσεις SACA (Safety Assessment of Community Aircraft, ήτοι αξιολόγηση ασφάλειας των κοινοτικών αεροσκαφών) που διέπονται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. Σαράντα επτά κράτη, ευρωπαϊκά και μη – μεταξύ των οποίων τα 27 κράτη μέλη – συμμετέχουν σήμερα στο SAFA/SACA. Επίσης, κάθε χρόνο, επιθεωρούνται με βάση τις ανωτέρω ρυθμίσεις πάνω από 6 000 αεροσκάφη στην ΕΕ (που κατανέμονται περίπου ισομερώς μεταξύ κοινοτικών φορέων και φορέων τρίτων χωρών) και πάνω από 11 000 αεροσκάφη στο σύνολο των συμβαλλομένων κρατών. Ο EASA συγκεντρώνει τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων αυτών. Ενδεχομένως, οι ελλείψεις που διαπιστώνονται μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα επιχειρησιακούς περιορισμούς, δηλαδή την εγγραφή των οικείων επιχειρήσεων στη «μαύρη λίστα» των αεροπορικών μεταφορέων οι οποίοι, για λόγους ασφάλειας, υπόκεινται σε απαγόρευση εκμετάλλευσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η συγκεκριμένη «μαύρη λίστα» δημιουργήθηκε το 2005 (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005). Επικαιροποιείται ανά τακτά διαστήματα και δημοσιεύεται (μέσω διαδοχικών τροποποιήσεων στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006), έτσι ώστε να τηρούνται ενήμεροι σε μόνιμη βάση οι επιβάτες, οι πωλητές αεροπορικών εισιτηρίων και οι αρμόδιες αρχές. Επιπλέον, από τον Νοέμβριο του 2016, προκειμένου να εκτελέσουν πτήσεις προς την Ένωση όλοι οι αερομεταφορείς από τρίτες χώρες οφείλουν να αποδεικνύουν τη συμμόρφωσή τους προς τα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων του ΔΟΠΑ, μέσω άδειας που εκδίδεται από τον EASA (κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014).

Η σύνθεση της εν λόγω «μαύρης λίστας» καταδεικνύει την ανάγκη να βελτιωθεί η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας σε ορισμένες περιφέρειες του κόσμου. Για τον σκοπό αυτόν, η Ένωση έθεσε σε εφαρμογή μια κατάλληλη συνεργασία με τον ΔΟΠΑ και παρέχει βοήθεια στα κράτη που έχουν τη μεγαλύτερη δυσκολία να θεσπίσουν αποτελεσματικά συστήματα αεροπορικής ασφάλειας. Παράλληλα, η Ένωση προτείνει στις χώρες της άμεσης γειτονίας της, όπου πολλοί Ευρωπαίοι πολίτες είναι πιθανό να ταξιδέψουν αεροπορικώς, να ενοποιήσουν την εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών, πράγμα το οποίο επισύρει υποχρεωτικά την εφαρμογή του συνόλου των κοινών κανόνων της αεροπορικής ασφάλειας (κράτη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, Ελβετία, και κράτη των Βαλκανίων που συμμετέχουν στη συμφωνία για έναν «Κοινό Ευρωπαϊκό Εναέριο Χώρο»).

Η διεθνής συνεργασία στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας αποσκοπεί επίσης στο να διευκολύνει τις εμπορικές συναλλαγές προϊόντων και υπηρεσιών, οι οποίες ενδέχεται να κωλύονται από τον πολλαπλασιασμό των εθνικών τεχνικών προτύπων. Η Ένωση, λοιπόν, έχει συνάψει συμφωνίες αμοιβαίας αναγνώρισης των επιπέδων ασφάλειας με τους κύριους αεροπορικούς εταίρους της (ΗΠΑ, Καναδά και Βραζιλία). Από την πλευρά του, ο EASA συνάπτει συμφωνίες εργασιακών ρυθμίσεων, για ειδικά έργα, με βιομηχανικούς εταίρους από χώρες που δεν καλύπτονται από παρόμοιες συμφωνίες αμοιβαίας αναγνώρισης. Τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που διέπονται από τις εν λόγω συμφωνίες και ρυθμίσεις μπορούν, ως εκ τούτου, να ανταλλάσσονται ελεύθερα μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών.

Το 2018, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση σχετικά με τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Κίνας για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.



Στις 3 Δεκεμβρίου 2019, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημοσίευσε την απόφασή του ([2018/0155/NLE](#)). Στις 19 Δεκεμβρίου 2019, το Κοινοβούλιο ανακοίνωσε ότι διαβίβασε την πρόταση στη σχετική επιτροπή του.

Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Στο πλαίσιο της προορατικής υποστήριξής του για τη θέσπιση ενός αποτελεσματικού ευρωπαϊκού συστήματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, το Κοινοβούλιο επέδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το δικαίωμα ενημέρωσης των επιβατών και για την αποτελεσματικότητα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας.

Έτσι, ήδη από την έγκριση της οδηγίας SAFA, οι βουλευτές εξέφρασαν την άποψη ότι θα έπρεπε να χρησιμεύει και στη δημόσια επίκριση των αεροπορικών μεταφορέων οι οποίοι δεν σέβονται τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Το Κοινοβούλιο έκρινε επίσης ότι η Επιτροπή θα πρέπει να έχει την εξουσία να εφαρμόζει στο σύνολο της Ένωσης μέτρα που λαμβάνονται από ένα κράτος μέλος σε συνέχεια επιθεώρησης SAFA. Πράττοντας αυτό, οι βουλευτές έθεσαν τις βάσεις για τον κατάλογο ο οποίος, ένα έτος αφότου τέθηκε σε ισχύ η οδηγία, έγινε η «μαύρη λίστα». Το Κοινοβούλιο είναι επίσης εκείνο που κατέστησε υποχρεωτική τη δημοσίευση της μαύρης λίστας και επέβαλε την αποζημίωση ή τη μεταφορά των επιβατών με άλλη πτήση (σε περίπτωση ακύρωσης πτήσεως) σε συνέχεια της εγγραφής μιας εταιρίας στη λίστα αυτή. Σε ό,τι αφορά τον EASA, οι βουλευτές επιθυμούσαν εξ αρχής να είναι ανεξάρτητος στην εκτέλεση των τεχνικών καθηκόντων του και να έχει όσο το δυνατόν πιο διευρυμένες αρμοδιότητες: το 2002, το Κοινοβούλιο ζήτησε επίσης την επέκταση των κοινών κανόνων ασφαλείας και των αρμοδιοτήτων του ΕΟΑΑ στην εκμετάλλευση και λειτουργία των αεροσκαφών και τη χορήγηση αδειών για τα πληρώματα πτήσης – κάτι που πραγματοποιήθηκε το 2008. Το Κοινοβούλιο είναι εκείνο που έδωσε στον οργανισμό πραγματική δεσμευτική και αποτρεπτική εξουσία, καθώς του επέτρεψε να επιβάλλει χρηματικά πρόστιμα ανάλογα με τις παραβάσεις.

Επιπλέον, το 2016, το Κοινοβούλιο επικρότησε την πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση του βασικού κανονισμού για τον EASA (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008), με στόχο την επίτευξη των ύψιστων επιπέδων ασφάλειας στις αερομεταφορές. Συγκεκριμένα, υπογράμμισε την ανάγκη για διατάξεις που θα συμβάλλουν στην προσαρμογή του EASA στις νέες εξελίξεις στον τομέα των αερομεταφορών, όπως η αυξημένη εναέρια κυκλοφορία, η ευρεία χρήση μη επανδρωμένων αεροσκαφών, οι ζώνες συγκρούσεων που διαμορφώθηκαν στο κατώφλι της Ευρώπης, και η αυξανόμενη τεχνολογική πολυπλοκότητα των αερομεταφορών. Το 2017, κάλεσε την Επιτροπή και το Συμβούλιο να διαθέσουν στον EASA επαρκείς πόρους και προσωπικό, ώστε να διασφαλιστούν υψηλά πρότυπα ασφάλειας και να ενισχυθεί ο ρόλος του στη διεθνή σκηνή.

Βασικά κείμενα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επί του θέματος:

- σύσταση της 21ης Μαρτίου 2002 σχετικά με την κοινή θέση του Συμβουλίου εν όψει της έγκρισης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τους κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας ([A5-0093/2002](#)).



- έκθεση της 9ης Μαρτίου 2004 σχετικά με το εγκριθέν από την επιτροπή συνδιαλλαγής κοινό σχέδιο οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ασφάλεια αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες ([A5-0125/2004](#));
- έκθεση της 19ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την ενημέρωση των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα και τη γνωστοποίηση πληροφοριών από τα κράτη μέλη σχετικά με την ασφάλεια ([A6-0310/2005](#));
- ψήφισμα της 29ης Οκτωβρίου 2015 σχετικά με την ασφαλή χρήση των συστημάτων τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών (RPAS), κοινώς γνωστών ως «μη επανδρωμένων εναέριων οχημάτων» (Unmanned Aerial Vehicles – UAV), στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας ([A8-0261/2015](#))^[11];
- έκθεση της 2ας Δεκεμβρίου 2016 σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση του Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([A8-0364/2016](#));
- ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Φεβρουαρίου 2017 σχετικά με τη στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη ([A8-0021/2017](#))^[12].

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER
02/2020

[11][EE C 355 της 20.10.2017, σ. 63.](#)

[12][EE C 252 της 18.7.2018, σ. 284.](#)

