



Αεροπορικές μεταφορές: Ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας

Η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας (που δεν πρέπει να συγχέεται με την ασφάλεια των πτήσεων ^[1]) έχει ως σκοπό να προλαμβάνει κακόβουλες πράξεις κατά των αεροσκαφών, των επιβατών τους και του πληρώματος. Σε συνέχεια των τρομερών επιθέσεων του 2001, η ΕΕ ενέκρινε σειρά από κανόνες ασφάλειας για την εξασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας. Οι εν λόγω κανόνες επικαιροποιούνται τακτικά ώστε να αντιμετωπίζουν 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 να προλαμβάνονται πράξεις έκνομων επεμβάσεων, κυρίως διατηρώντας μακριά από τα αεροσκάφη αντικείμενα που αποτελούν απειλή, όπως όπλα και εκρηκτικά. Κατέστη σοβαρή αιτία ανησυχίας σε συνέχεια των τρομοκρατικών επιθέσεων του Σεπτεμβρίου του 2001. Έκτοτε, το ρυθμιστικό πλαίσιο στον εν λόγω τομέα έχει επεκταθεί σημαντικά σε όλον τον κόσμο – σε εθνικό επίπεδο, με διεθνείς συμφωνίες συνεργασίας, ή μέσω του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας ^[2] (ΔΟΠΑ) και του παραρτήματος 17 της Σύμβασης του Σικάγου, καθώς και του σχετικού προγράμματος καθολικού ελέγχου της αεροπορικής ασφάλειας ^[3].

Επιτεύγματα

Ως αποτέλεσμα των τρομοκρατικών επιθέσεων του Σεπτεμβρίου του 2001, εγκρίθηκε ο [κανονισμός \(ΕΚ\) αριθ. 2320/2002](#) ^[4] προκειμένου να διασφαλίζεται η πολιτική αεροπορία και να διαθέτουν τα κράτη μέλη μια βάση για την κοινή ερμηνεία του

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

[2] Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) είναι η εξειδικευμένη υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών, η οποία ιδρύθηκε με τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Σύμβαση του Σικάγου) που υπογράφηκε στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και στην οποία αυτή τη στιγμή αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη 191 κράτη. Ο ΔΟΠΑ καθορίζει κυρίως πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές που πρέπει να ακολουθούνται από τα συμβαλλόμενα κράτη, αλλά δεν υφίσταται κανένας δεσμευτικός μηχανισμός ώστε να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή τους.

[3] Το παράρτημα 17 της Σύμβασης του Σικάγου καθορίζει πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για την προστασία της ασφάλειας των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Το πρόγραμμα καθολικού ελέγχου της αεροπορικής ασφάλειας δρομολογήθηκε το 2002 για να ελέγχεται η συμμόρφωση των συμβαλλόμενων κρατών του ΔΟΠΑ με τα εν λόγω πρότυπα.

[4] ΕΕ L 355 της 30.12.2002, σ. 1.



Παραρτήματος 17 της Σύμβασης του Σικάγου. Τον Μάρτιο του 2008 ο εν λόγω κανονισμός αντικαταστάθηκε από τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 300/2008](#) ^[5].

Με τον κανονισμό αυτόν θεσπίστηκαν κοινοί κανόνες στον κλάδο της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και μηχανισμοί για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης. Συμπληρώνεται από σειρά κανονισμών (γενικά μέτρα για τη συμπλήρωση των κοινών βασικών προτύπων, ή λεπτομερή μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή των εν λόγω προτύπων ^[6]), οι οποίοι εγκρίθηκαν από την Επιτροπή μέσω της διαδικασίας επιτροπολογίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κανόνες εφαρμογής, οι οποίοι «περιέχουν ευαίσθητες πληροφορίες ασφαλείας», δεν δημοσιεύονται. Το ρυθμιστικό πλαίσιο της ΕΕ βασίζεται σε δεσμευτικά κοινά πρότυπα και διάφορες 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):
- το σύνολο των επιβατών, του προσωπικού και των αποσκευών πρέπει να υποβάλλεται σε έλεγχο πριν από την επιβίβαση στο αεροσκάφος: το φορτίο, το ταχυδρομείο και όλες οι προμήθειες για την πτήση 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, εφόσον το κρίνουν αναγκαίο.

Το ενωσιακό ρυθμιστικό πλαίσιο καλύπτει όλα τα στοιχεία της αλυσίδας των εναέριων μεταφορών που μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια του αεροσκάφους και/ή των υποδομών. Περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τον αερολιμένα, το αεροσκάφος, τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, τις προμήθειες του αερολιμένα, καθώς και τις προμήθειες που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης, και το προσωπικό και τον εξοπλισμό ασφαλείας. 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 φορείς εκμετάλλευσης «που εφαρμόζουν πρότυπα για την αεροπορική ασφάλεια» και οι οποίοι παρέχουν αγαθά ή υπηρεσίες στους εν λόγω αερολιμένες ή μέσω αυτών ^[7]. Τα πρότυπα ασφαλείας που εφαρμόζονται μπορούν, όμως, να προσαρμόζονται κατά περίπτωση ως προς το αεροσκάφος, την πτήση και την εναέρια κυκλοφορία.

Στο πλαίσιο αυτό, κάθε κράτος μέλος ορίζει μια ενιαία αρχή που είναι αρμόδια για τον συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής της νομοθεσίας όσον αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας, ενώ επίσης εκπονεί και εφαρμόζει ένα «εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας» (το οποίο καθορίζει τους ρόλους και τις υποχρεώσεις όλων των οικείων χρηστών). Τα κράτη μέλη επίσης θεσπίζουν και εφαρμόζουν ένα «εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου» (για να εκτιμούν το επίπεδο συμμόρφωσης των φορέων εκμετάλλευσης και να παρέχουν μέτρα ώστε να διορθώνουν τις ελλείψεις), επιβάλλουν ποινές για παραβάσεις και συνεργάζονται με την Επιτροπή, όταν προβαίνει

[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 για τη Νορβηγία, την Ισλανδία, το Λιχτενστάιν και την Ελβετία



σε επιθεωρήσεις για να ελέγξει τη συμμόρφωση με τους κανόνες της ΕΕ σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια. Η Επιτροπή διενεργεί μη προαναγγελθείσες επιθεωρήσεις σε αερολιμένες και φορείς εκμετάλλευσης, σε συνεργασία με τις αρμόδιες εθνικές αρχές για θέματα αεροπορικής ασφάλειας (οι εν λόγω αρχές υπόκεινται επίσης σε επιθεωρήσεις), με σκοπό να παρακολουθεί την εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας.

Από τον Ιούλιο του 2014 οι αερομεταφορείς που προτίθενται να εκτελούν πτήση φορτίου στην ΕΕ από αερολιμένα εκτός της ΕΕ πρέπει να συμμορφώνονται με το [πρόγραμμα «ACC3»](#), ώστε να διασφαλίζεται ότι το φορτίο αυτό έχει υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας σύμφωνα με τα ενωσιακά πρότυπα. Στο πλαίσιο αυτό, πραγματοποιούνται επιτόπιοι έλεγχοι σε αερολιμένες τρίτων χωρών από τις αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους, εφόσον κρίνεται αναγκαίο.

Για να διευκολυνθούν οι αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή μπορεί να αναγνωρίσει την ισοτιμία των εφαρμοζόμενων σε τρίτες χώρες προτύπων στον τομέα της ασφαλείας της αεροπορίας, όπως συμβαίνει σήμερα με τις ΗΠΑ, τον Καναδά και ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες που δεν ανήκουν στην ΕΕ.

Η αναγνώριση της ισοδυναμίας των μέτρων ασφαλείας τρίτων χωρών μπορεί να ανοίξει τον δρόμο για τη θέσπιση συμφωνιών ενιαίας ασφαλείας μεταξύ της ΕΕ και τρίτων χωρών, όπως στην περίπτωση των Ηνωμένων Πολιτειών, του Καναδά και του Μαυροβουνίου. Στις 6 Φεβρουαρίου 2018 η ΕΕ και η Σιγκαπούρη υπέγραψαν [συμφωνία](#) ενιαίας ασφαλείας, η οποία επιτρέπει στους επιβάτες που έρχονται από τον αερολιμένα Changi της Σιγκαπούρης, με αποσκευές θαλάμου επιβατών και παραδιδόμενες αποσκευές, να μεταβαίνουν σε πτήση ανταπόκρισης σε αερολιμένες της ΕΕ και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου χωρίς να χρειάζεται να υποβληθούν σε δεύτερο έλεγχο ασφαλείας.

Στις 27 Απριλίου 2016, εγκρίθηκε η [οδηγία \(ΕΕ\) 2016/681](#) σχετικά με τη χρήση των δεδομένων που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών, σύμφωνα με την οποία οι αεροπορικές εταιρείες πρέπει να διαβιβάζουν στην ΕΕ τα δεδομένα επιβατών των εθνικών αρχών (δεδομένα PNR) και αντιστρόφως για όλες τις πτήσεις από τρίτες χώρες προς την ΕΕ. Τα δεδομένα PNR χρησιμοποιούνται για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων.

Στις 14 Μαρτίου 2022 η Επιτροπή εξέδωσε αναθεώρηση ([εκτελεστικός κανονισμός \(ΕΕ\) 2022/421](#)) του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2015/1998](#) μέσω της διαδικασίας επιτροπολογίας. Περιλαμβάνει τον εκ νέου ορισμό αεροπορικών εταιρειών, φορέων εκμετάλλευσης και επιχειρήσεων που παρέχουν ελέγχους ασφαλείας για φορτίο και ταχυδρομείο από τρίτες χώρες κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, εφαρμόζει την εκ των προτέρων συλλογή πληροφοριών για το φορτίο πριν από τη φόρτωση για πτήσεις σε τρίτες χώρες, τοποθετεί εξοπλισμό ανίχνευσης εκρηκτικών στους αερολιμένες της ΕΕ και καθορίζει, απλουστεύει και ενισχύει ειδικά μέτρα αεροπορικής ασφαλείας.

Συνολικά, το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο αφήνει στα κράτη μέλη το περιθώριο 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^[8]. Όμως, η εν λόγω πρόταση δεν λάμβανε θέση όσον αφορά το κύριο θέμα της δημόσιας χρηματοδότησης σε σχέση με την αρχή «ο χρήστης πληρώνει», αλλά άφηνε να καθοριστεί μέσω της αρχής της επικουρικότητας ποιος επωμίζεται το κόστος της ασφάλειας. Η Επιτροπή απέσυρε την πρόταση αυτή το 2015, καθώς δεν εγκρίθηκε από τον νομοθέτη.

Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Το Κοινοβούλιο εξέφραζε ανέκαθεν την άποψη ότι η ασφάλεια στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας αποτελεί μία από τις κύριες ανησυχίες της ΕΕ, και υποστήριξε τη δημιουργία ενός αυστηρού και αποτελεσματικού συστήματος για την πρόληψη και αποφυγή κάθε τρομοκρατικής επίθεσης. Με αυτή του τη στάση, 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 αποσκοπούν στην προστασία της ιδιωτικής ζωής, της προσωπικής αξιοπρέπειας και της υγείας των πολιτών.

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 όσον αφορά μέτρα που έχουν επιπτώσεις στα δικαιώματα των πολιτών. Ως εκ τούτου, το Κοινοβούλιο ζήτησε σε ψήφισμά του τον Ιούλιο του 2011 να συμμετάσχει πλήρως μέσω της διαδικασίας συναπόφασης.

Όσον αφορά τη χρηματοδότηση των μέτρων ασφάλειας, το Κοινοβούλιο εξέφρασε την άποψη ότι τα τέλη ασφάλειας θα πρέπει να καλύπτουν μόνο τις δαπάνες ασφάλειας και ότι τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν πιο αυστηρά μέτρα θα πρέπει να επωμίζονται τις προκύπτουσες πρόσθετες δαπάνες.

Σχετικές αποφάσεις του 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·
- [θέση που καθορίστηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 5 Μαΐου 2010](#) σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τα τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας·
- [ψήφισμα της 6ης Ιουλίου 2011](#) σχετικά με την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών, με ειδική έμφαση στους σαρωτές σώματος·
- [θέση που καθορίστηκε σε πρώτη ανάγνωση](#) της 14ης Απριλίου 2016 σχετικά με τα δεδομένα που περιέχονται στους φακέλους επιβατών, σύμφωνα με το οποίο η επεξεργασία δεδομένων δεν πρέπει να βασίζεται στη φυλετική ή εθνοτική καταγωγή, τις πολιτικές πεποιθήσεις, τη θρησκεία, την υγεία, τον σεξουαλικό προσανατολισμό, τις φιλοσοφικές πεποιθήσεις ή τη συμμετοχή σε συνδικαλιστική οργάνωση. Οι διαπραγματεύσεις για τον εν λόγω φάκελο διήρκεσαν πάνω από πέντε έτη, καθώς το Κοινοβούλιο επέμενε στην προστασία ευαίσθητων δεδομένων

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



(δεδομένα που αποκαλύπτουν θρησκεία, πολιτικές πεποιθήσεις, υγεία ή φυλετικό υπόβαθρο κ.λπ.).

Ariane Debyser

10/2023

