ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 22.9.2005
COM(2005) 429 τελικό

2005/0191 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολογία και στόχοι της πρότασης**

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας εφαρμόζεται από τον Ιανουάριο του 2003. Η πείρα που αποκτήθηκε από τις επιθεωρήσεις της Επιτροπής και την καθημερινή εφαρμογή του κανονισμού από τα κράτη μέλη κατέδειξε ότι η ταχεία μετατροπή, σε κοινοτική νομοθετική πράξη, μιας σειράς μη δεσμευτικών συστάσεων που εκπόνησαν τα κράτη μέλη οδήγησε, λόγω της ταχύτητας με την οποία καταρτίστηκε και εκδόθηκε ο κανονισμός κατόπιν των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, σε έναν ορισμένο αριθμό προβλημάτων που επηρεάζουν πιο συγκεκριμένα την εφαρμογή του.

Θεωρείται συνεπώς σκόπιμο να αντικατασταθεί ο κανονισμός αυτός, με σκοπό την περαιτέρω αποσαφήνιση, απλούστευση και εναρμόνιση των νομικών απαιτήσεων ώστε να ενισχυθεί γενικά η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Ο νέος κανονισμός πλαίσιο θα πρέπει να καθορίζει μόνο τις βασικές αρχές που θα διέπουν τα προς λήψη μέτρα για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ενώ οι τεχνικές και διαδικαστικές λεπτομέρειες για την επίτευξη του στόχου αυτού θα καθοριστούν στο πλαίσιο εκτελεστικών πράξεων.

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι ένας νέος κανονισμός θα αποτελέσει χαρακτηριστική περίπτωση και υπόδειγμα «βελτίωσης της νομοθεσίας».

- **Γενικό πλαίσιο**

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 καταρτίστηκε κατόπιν των τραγικών γεγονότων που συνέβησαν στις ΗΠΑ στις 11 Σεπτεμβρίου 2001, όπου η αεροπειρατεία τεσσάρων επιβατικών αεροσκαφών είχε τρομακτικές συνέπειες. Κατόπιν τούτου, εκπονήθηκε ταχύτατα μια νομοθετική πρόταση και στις 16 Δεκεμβρίου 2002 εκδόθηκε με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης ΕΚ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται εδώ και 2½ περίπου έτη και έχει συμπληρωθεί με εκτελεστικές πράξεις που εγκρίθηκαν με τη διαδικασία της επιτροπολογίας, όπως προβλέπεται στα άρθρα 4 και 9 του κανονισμού. Υπέστη επίσης μια ήσσονος σημασίας αναθεώρηση - κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 849/2004 – για τη διόρθωση ορισμένων μικρών λαθών του αρχικού κειμένου.

Η πείρα που αποκτήθηκε στο χρονικό αυτό διάστημα κατέδειξε ότι ο κανονισμός περιέχει πολλές λεπτομέρειες και χρειάζεται απλοποίηση. Το γεγονός ότι μια νομοθεσία πλαίσιο που εκδίδεται με τη διαδικασία της συναπόφασης υπεισέρχεται σε τόσες λεπτομέρειες δυσχεραίνει τη νομική αναθεώρησή της σε ό,τι αφορά τις τεχνικές ή επιχειρησιακές εξελίξεις. Η προσέγγιση αυτή θεωρείται υπέρμετρα παρεμβατική για μία νομοθεσία πλαίσιο και θα πρέπει να αντικατασταθεί από γενικές αρχές, ενώ οι λεπτομερείς διατάξεις θα περιληφθούν, εφόσον χρειαστεί, σε εκτελεστικές πράξεις.

Αν και αναγνωρίζει την αρχή της επικουρικότητας, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμη την εξασφάλιση μεγαλύτερου βαθμού εναρμόνισης για τα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας. Ειδικότερα, ο κλάδος (αεροπορικές εταιρείες, αποστολείς φορτίου και πράκτορες μεταφορών, κατασκευαστές εξοπλισμού) έχει έννομο συμφέρον να επιδιώκει περισσότερη εναρμόνιση για τη διευκόλυνση του έργου του. Υπάρχουν πράγματι καταστάσεις που μπορούν να διευκολυνθούν χάρη στην καλύτερη εναρμόνιση, χωρίς ωστόσο να διακυβεύεται η ασφάλεια.

Στο θέμα αυτό, η Επιτροπή κατανοεί, υποστηρίζει και παρακολουθεί τις ανάγκες και τους προσανατολισμούς του κλάδου.

Ένα παράδειγμα έλλειψης εναρμόνισης αφορά την ασφάλεια της αεροπορικής μεταφοράς φορτίου. Στο σημείο 6.2 (β) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 προβλέπεται ότι οι κανόνες για τα εγκεκριμένα μεταφορικά γραφεία καθορίζονται από την κατάλληλη αρχή. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία 25 εθνικών συστημάτων με ενδεχόμενη συνέπεια τη στρέβλωση του ανταγωνισμού και την αδυναμία, εκ μέρους του κλάδου, να επωφεληθεί από τις ελευθερίες της ενιαίας αγοράς.

Η εναρμόνιση μπορεί να βελτιωθεί περαιτέρω και να επεκταθεί σε περισσότερες λεπτομέρειες στο πλαίσιο των εκτελεστικών πράξεων. Όσον αφορά την ασφάλεια του φορτίου, επί παραδείγματι, θα είναι τότε δυνατόν να συνδυαστούν οι απαιτήσεις ασφαλείας για τα συγκεκριμένα μεταφορικά γραφεία και τους γνωστούς αποστολείς με την έννοια της «εξουσιοδοτημένης επιχείρησης» που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της κοινοτικής τελωνειακής νομοθεσίας.

Η ενίσχυση της εναρμόνισης αποτελεί επίσης αναπόσπαστο τμήμα της έννοια της 'ενιαίας ασφάλειας' ('one-stop security'), βάσει της οποίας οι μετεπιβιβαζόμενοι (μεταφορτωνόμενοι) και διερχόμενοι επιβάτες, αποσκευές και φορτίο, δεν χρειάζεται να υποβάλλονται εκ νέου σε έλεγχο ασφαλείας, εφόσον υπάρχει βεβαιότητα ότι τηρήθηκαν τα βασικά επίπεδα ασφαλείας στον αρχικό αερολιμένα αναχώρησης. Αυτό αποτελεί ένα ακόμα επωφελές στοιχείο για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε μία εξαιρετικά ανταγωνιστική αγορά.

Η αναθεώρηση του κανονισμού, πέρα από την επιδιωκόμενη απλούστευση και εναρμόνιση, μπορεί να εξασφαλίσει μεγαλύτερη σαφήνεια. Η πολυπλοκότητα των στοιχείων που συνθέτουν τον κανονισμό συνεπάγεται διάφορες δυνατές ερμηνείες των νομικών απαιτήσεων. Επίσης, ορισμένα σημεία του κειμένου είναι διφορούμενα. Η βελτίωση της σαφήνειας θα συντελέσει στην αποτελεσματική εφαρμογή των προτύπων ασφαλείας και στην ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου.

Ο προτεινόμενος νέος κανονισμός έχει ως σκοπό την αντιμετώπιση των ανωτέρω ζητημάτων μέσω της βελτίωσης της γενικής σαφήνειας και της ασφάλειας δικαίου (και επομένως της ποιότητας) της νομοθεσίας, περιορίζοντας με τον τρόπο αυτό τα περιθώρια παρερμηνείας.

Έχει επισημανθεί ήδη η έλλειψη ευελιξίας λόγω της ύπαρξης λεπτομερών επιχειρησιακών ή τεχνικών προτύπων σε μια νομοθετική πράξη που θεσπίζεται με τη διαδικασία της συναπόφασης. Η Επιτροπή πιστεύει ότι για να βελτιωθεί το συνολικό επίπεδο της ασφάλειας είναι απαραίτητο να παρέχεται δυνατότητα ταχείας δράσης/αντίδρασης έναντι των συνεχώς εξελισσόμενων με το χρόνο κινδύνων. Η εν λόγω δυνατότητα ταχείας δράσης/αντίδρασης, σε περίπτωση ανάγκης, έχει προβάδισμα έναντι τυχόν μελημάτων που αφορούν τις θεσμικές ισορροπίες στο πλαίσιο της θέσπισης νομοθεσίας. Η προσέγγιση αυτή δεν θίγει βέβαια την επιφύλαξη εξέτασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όσον αφορά τις εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζονται με τη διαδικασία της επιτροπολογίας.

Τέλος, ένα άλλο ζήτημα που προβληματίζει είναι ότι ο ισχύων κανονισμός έχει δημοσιοποιηθεί και, επομένως, τυχόν τροποποιήσεις του πρέπει επίσης να δημοσιοποιηθούν. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η δημοσιοποίηση λεπτομερών μέτρων ασφαλείας και διαδικασιών δεν είναι σκόπιμη δεδομένου ότι δυνητικοί τρομοκράτες θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τις πληροφορίες αυτές για να εντοπίσουν αδυναμίες της αεροπορικής ασφάλειας και να διαπράξουν έκνομες ενέργειες. Ομοίως, αντίθετη προς το δημόσιο συμφέρον είναι και η δημοσιοποίηση των νέων εξελίξεων στο θέμα της ασφάλειας. Το πρόβλημα αυτό μπορεί να λυθεί με την ενσωμάτωση των επιχειρησιακών λεπτομερών διατάξεων σε εκτελεστικές πράξεις.

- **Ισχύουσες διατάξεις στο πεδίο που καλύπτει η πρόταση**

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου θεσπίζει κοινούς κανόνες στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι να αντικαταστήσει την ανωτέρω νομοθετική πράξη.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές και στόχους της Ένωσης**

Με την πρόταση αυτή επιδιώκεται αντικατάσταση του υφιστάμενου κανονισμού με σκοπό τη θέσπιση βελτιωμένης νομοθεσίας βασιζόμενης σε τέσσερις αρχές: απλούστευση, εναρμόνιση, αποσαφήνιση και ενίσχυση της ασφάλειας.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Μέθοδοι διαβούλευσης, σπουδαιότεροι ενδιαφερόμενοι τομείς και γενικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων

Οι κυριότεροι ενδιαφερόμενοι οργανισμοί που εκπροσωπούσαν τις αεροπορικές εταιρείες, τους αερολιμένες, τους πιλότους και τις επιχειρήσεις διακίνησης φορτίου συμμετείχαν ενεργά σε ομάδα εργασίας που βοήθησε την Επιτροπή στην επεξεργασία προτύπων, τα οποία ενσωματώθηκαν στη συνέχεια στην πρόταση της Επιτροπής.

Σύνοψη των απαντήσεων και του τρόπου με τον οποίο ελήφθησαν υπόψη

Σε γενικές γραμμές, οι ενδιαφερόμενοι οργανισμοί υποστηρίζουν την άμβλυνση του λεπτομερούς χαρακτήρα της νομοθεσίας πλαισίου, υπό τον όρο ότι θα μπορούν επίσης να διαδραματίσουν ενεργό ρόλο στην επεξεργασία των συμπληρωματικών εκτελεστικών πράξεων.

- **Διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες**

Δεν χρειάστηκε να γίνει προσφυγή σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες.

- **Εκτίμηση των επιπτώσεων**

Δεδομένου ότι η πρόταση αποσκοπεί στην αντικατάσταση του υφιστάμενου κανονισμού πλαισίου, δεν θα υπάρξουν καθαυτό επιπτώσεις από την έγκρισή της. Κατά συνέπεια, κρίθηκε σκοπιμότερο να διεξαχθεί διάλογος με τους ενδιαφερόμενους οργανισμούς παρά μία τυπική εκτίμηση των επιπτώσεων.

Ο νέος κανονισμός δεν έχει κοινωνικές ή περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Σύνοψη της προτεινόμενης δράσης**

Με μία μόνο εξαίρεση, η Επιτροπή δεν επιθυμεί να μεταβάλει ουσιαστικά τις αρμοδιότητές της στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας μέσω της αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002. Αυτό που προτείνεται είναι μάλλον μια μεταβολή της ισορροπίας μεταξύ των νομοθετικών διατάξεων που καθορίζονται στη νομοθεσία πλαίσιο (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 849/2004) και εκείνων που καθορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις, οι οποίες επί του παρόντος είναι επτά: κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 και 857/2005 της Επιτροπής.

Επιδιώκεται με τον τρόπο αυτό να αντικατασταθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 από έναν απλούστερο, σαφέστερο κανονισμό που καθορίζει γενικές αρχές. Οι λεπτομερείς διατάξεις που θα αφαιρεθούν από τη νομοθεσία πλαίσιο μπορούν να ενσωματωθούν στις εκτελεστικές πράξεις που θα πρέπει να τροποποιηθούν ανάλογα.

Εν προκειμένω, αξίζει να σημειωθεί ότι η πρόταση έχει έκταση ίση με το ήμισυ περίπου του ισχύοντος κανονισμού.

Η μόνη επιπλέον επιδιωκόμενη αρμοδιότητα αφορά τα μέτρα ασφαλείας κατά τη πτήση. Καλύπτει ποικίλα θέματα, όπως την πρόσβαση στο θάλαμο διακυβέρνησης, τους απειθάρχητους επιβάτες και τους συνοδούς ασφαλείας πτήσης ('sky marshals'). Δεν υπάρχει επί του παρόντος κοινοτική νομοθεσία που να καλύπτει τα μέτρα ασφαλείας κατά την πτήση. Κατά την άποψη της Επιτροπής, οι εναρμονισμένοι κανόνες στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας θα ήταν προτιμότερο να περιληφθούν σε εκτελεστικές πράξεις οι οποίες, ωστόσο θα πρέπει να καταρτίζονται μόνον εφόσον και όταν θεωρείται αναγκαία η ύπαρξη τέτοιων κανόνων σε κοινοτικό επίπεδο. Επισημαίνεται, επίσης, ότι η Επιτροπή δεν προτίθεται να υποχρεώσει κανένα κράτος μέλος να δεχθεί την παρουσία συνοδών ασφαλείας πτήσης στα αεροσκάφη και ότι η πρόταση ουδόλως επιδιώκει να μεταβάλει το υφιστάμενο καθεστώς που διέπει εν προκειμένω την κυριαρχία.

- **Νομική βάση**

Άρθρο 80 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

- **Αρχή της επικουρικότητας**

Εφαρμόζεται η αρχή της επικουρικότητας στο μέτρο που η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

Οι στόχοι της πρότασης δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη για τους λόγους που ακολουθούν. Δεδομένου ότι τα ζητήματα αεροπορικής ασφάλειας είναι κοινοτικής κλίμακας και ότι η εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών παρουσιάζει ιδιαίτερα προηγμένα χαρακτηριστικά, οι στόχοι επιτυγχάνονται καλύτερα σε κοινοτικό παρά σε εθνικό επίπεδο.

Οι στόχοι της πρότασης θα επιτευχθούν καλύτερα μέσω μιας κοινοτικής δράσης για τους ακόλουθους λόγους.

Ο ισχύων κανονισμός απέδειξε ήδη γιατί είναι σκοπιμότερο να αναληφθεί η δράση σε κοινοτικό επίπεδο.

Ο ισχύων κανονισμός απέδειξε ήδη ότι η κοινοτική προσέγγιση στο θέμα της αεροπορικής ασφάλειας συμβάλλει στην ενίσχυση τόσο των γενικών προτύπων όσο και της αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ των κρατών μελών.

Όπως και στην περίπτωση της υφιστάμενης νομοθεσίας, της οποίας η αντικατάσταση επιδιώκεται με την παρούσα πρόταση, οι στόχοι της προτεινόμενης νέας πράξης μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα στο επίπεδο της Κοινότητας με δεδομένα τη σημασία των θεμάτων αεροπορικής ασφάλειας σε κοινοτική κλίμακα και τα προηγμένα χαρακτηριστικά της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών.

Η πρόταση ανταποκρίνεται επομένως στην αρχή της επικουρικότητας.

- **Αρχή της αναλογικότητας**

Η πρόταση ανταποκρίνεται στην αρχή της αναλογικότητας για τους λόγους που ακολουθούν.

Όπως και στην περίπτωση της ισχύουσας νομοθεσίας, η προτεινόμενη νέα πράξη καθορίζει κοινά βασικά πρότυπα αλλά επιτρέπει στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν αυστηρότερα μέτρα, εφόσον αυτό δικαιολογείται από την αντιμετωπιζόμενη απειλή.

Η πρόταση δεν ασχολείται με το ζήτημα της χρηματοδότησης της ασφάλειας. Το ποιος θα πρέπει να πληρώσει για την ασφάλεια – ο κλάδος ή το κράτος – αποτέλεσε θέμα ευρείας συζήτησης στο πλαίσιο της έγκριση του κανονισμού 2320/2002, η οποία κατέληξε σε μία διοργανική δήλωση, όπου η Επιτροπή ανέλαβε τη δέσμευση να αρχίσει μελέτη που θα αφορά συγκεκριμένα τους τρόπους κατανομής της χρηματοδότησης της αεροπορικής ασφάλειας μεταξύ των δημοσίων αρχών και των σχετικών φορέων και να υποβάλει ενδεχομένως τα αποτελέσματα και προτάσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Η μελέτη αυτή πραγματοποιήθηκε και τα αποτελέσματα δημοσιεύθηκαν τον Σεπτέμβριο του 2004 και περιελήφθησαν στο δικτυακό τόπο της Επιτροπής στην ακόλουθη διεύθυνση http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Τα αποτελέσματα της έκθεσης θα αποτελέσουν τη βάση ανακοίνωσης της Επιτροπής που θα εξετάσει τη χρηματοδότηση της ασφάλειας για όλους τους τρόπους μεταφοράς. Η δράση αυτή προβλέπεται στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2005 και υπολογίζεται να ολοκληρωθεί κατά τα τέλη του 2005. Η νομοθετική πρωτοβουλία που αποβλέπει στην αντικατάσταση του κανονισμού 2320/2002 ανελήφθη επομένως χωρίς να προκαταλαμβάνει ούτε την επικείμενη ανακοίνωση της Επιτροπής ούτε τον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτείται σήμερα η ασφάλεια σε όλη την Κοινότητα.

- **Επιλογή των μέσων**

Προτεινόμενη πράξη: κανονισμός

Άλλα μέσα δεν θεωρούνται κατάλληλα για τους ακόλουθους λόγους.

Η πρόταση αντικαθιστά έναν υφιστάμενο κανονισμό. Θεωρήθηκε εξ αρχής ότι ο κανονισμός ήταν η καταλληλότερη πράξη α) για να εξασφαλιστεί η ενιαία εφαρμογή των κανόνων εντός της Κοινότητας και β) για να επιτευχθεί η έκδοση κοινών κανόνων το ταχύτερο δυνατόν μετά από τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό της Κοινότητας.

5. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- **Απλούστευση**

Η πρόταση προβλέπει την απλούστευση της νομοθεσίας.

Από την πείρα που αποκτήθηκε κατά τη διάρκεια των ετών αυτών προέκυψε ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 περιέχει εξαιρετικά λεπτομερείς διατάξεις και χρειάζεται απλούστευση. Ένας τόσο υψηλός βαθμός εξειδίκευσης σε μια νομοθεσία πλαίσιο που θεσπίζεται με τη διαδικασία της συναπόφασης δυσχεραίνει ιδιαίτερα τη νομική αναθεώρησή της για να ληφθούν υπόψη οι τεχνικές ή επιχειρησιακές εξελίξεις.

Στο σημείο 4.1.1 του παραρτήματος του κανονισμού, επί παραδείγματι, προβλέπονται δύο τρόποι διενέργειας του ελέγχου ασφαλείας των επιβατών – δια χειρός ή μέσω πύλης ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων. Ωστόσο, στο ορατό μέλλον θα υπάρξουν άλλα μέσα ελέγχου των επιβατών, βασιζόμενα σε νέες τεχνολογίες, που θα επιτρέπουν την ανίχνευση απαγορευμένων αντικειμένων με ρεαλιστικές και πολύ ακριβείς εναλλακτικές μεθόδους. Δυστυχώς όμως, δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν για το σκοπό αυτό άλλες τεχνολογίες

από εκείνες που περιγράφονται στο σημείο 4.1.1 του παραρτήματος του κανονισμού πριν τροποποιηθεί ανάλογα το παράρτημα. Επειδή δε απαιτείται η εφαρμογή της διαδικασίας συναπόφασης, η τροποποίηση αυτή δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα, με αποτέλεσμα να υπάρξουν ενδεχομένως αρνητικές συνέπειες για την αεροπορία. Αυτό είναι ένα μόνο παράδειγμα μεταξύ πολλών άλλων.

Η έγκριση της πρότασης θα οδηγήσει στην κατάργηση του κανονισμού 2320/2002 καθώς και του κανονισμού 849/2004 που τον τροποποίησε. Η πρόταση ανταποκρίνεται επομένως στη δέσμευση της Επιτροπής να περιορίσει τη γραφειοκρατία αρχίζοντας από την ισχύουσα νομοθεσία και εφαρμόζοντας την αρχή της αντικατάστασης του παλαιού με νέο.

Η πρόταση περιλαμβάνεται στο κυλιόμενο πρόγραμμα της Επιτροπής για την επικαιροποίηση και απλούστευση του κοινοτικού κεκτημένου και στο πρόγραμμα εργασίας και νομοθετικό πρόγραμμα της Επιτροπής με στοιχεία αναφοράς 2005/TREN/016.

- **Κατάργηση της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η έγκριση της πρότασης θα οδηγήσει στην κατάργηση της υφιστάμενης νομοθεσίας.

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Η προτεινόμενη πράξη παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ και, επομένως, η ισχύς της πρέπει να επεκταθεί στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

- **Αναλυτική παρουσίαση της πρότασης**

Το άρθρο 1 καθορίζει τους στόχους, ήτοι τη θέσπιση κοινών κανόνων για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες. Δεν διαφέρει ουσιαστικά από το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002.

Στο άρθρο 2 καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής. Το κείμενο κατέστη σαφέστερο από τον ισχύοντα κανονισμό, ώστε να διασφαλίζει ότι ο κανονισμός θα εφαρμόζεται και στους κοινοτικούς αερολιμένες που εξυπηρετούν την πολιτική αεροπορία και στους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες στους αερολιμένες αυτούς και στις οντότητες που παρέχουν υπηρεσίες ασφαλείας για πτήσεις που εκτελούνται από τους εν λόγω αερολιμένες (επί παραδείγματι εγκαταστάσεις τροφοδοσίας ή φορτίου που δεν βρίσκονται εντός της περιμέτρου του αερολιμένα).

Το άρθρο 3 περιλαμβάνει ορισμούς.

Το άρθρο 4 αναφέρεται στα κοινά πρότυπα που πρέπει να καθοριστούν με την κοινοτική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων που πρέπει να θεσπιστούν με εκτελεστικές πράξεις.

Το άρθρο 5 επιτρέπει στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας. Η αρχή ταυτίζεται με εκείνη που διέπει το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002. Ωστόσο, η νέα πρόταση απαιτεί από τα κράτη μέλη να προβαίνουν σε εκτίμηση επικινδυνότητας και να είναι επίσης σε θέση να αιτιολογούν τη λήψη αυστηρότερων μέτρων, εφόσον το ζητήσει η Επιτροπή. Αυτό έχει ως σκοπό να καθησυχάσει τα ενδιαφερόμενα μέρη που φοβούνται μήπως οι εθνικές αρχές επιβαρύνουν τον κλάδο με πρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας χωρίς να χρειάζεται να αιτιολογήσουν τις ενέργειές τους. Ο νέος κανονισμός δεν πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να λαμβάνουν μέτρα όταν διαθέτουν συγκεκριμένες πληροφορίες για τυχόν απειλές και, ως εκ τούτου, τυχόν αυστηρότερες απαιτήσεις ασφαλείας για συγκεκριμένες πτήσεις δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω άρθρου.

Το νέο άρθρο 6 αφορά την περίπτωση κατά την οποία μία τρίτη χώρα απαιτεί διαφορετικά μέτρα ασφαλείας, από εκείνα που προβλέπει η κοινοτική νομοθεσία, για τις πτήσεις που εκτελούνται από κοινοτικούς αερολιμένες.

Το άρθρο 7 επαναλαμβάνει την απαίτηση (που περιλαμβάνεται επί του παρόντος στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 2320/2002) σύμφωνα με την οποία σε κάθε κράτος μέλος πρέπει να υπάρχει μία και μόνο αρμόδια αρχή για το συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των απαιτήσεων αεροπορικής ασφάλειας.

Τα άρθρα 8 έως 12 απαιτούν από τα κράτη μέλη, τους αερολιμένες και τους αερομεταφορείς, καθώς και από όλες τις άλλες οντότητες που ασκούν δραστηριότητες στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας, να διαθέτουν προγράμματα ασφαλείας. Τα άρθρα αυτά δεν διαφέρουν ουσιαστικά από το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 4 της ισχύουσας νομοθεσίας αλλά, για πρώτη φορά στην κοινοτική νομοθεσία, επιβάλλουν επισήμως σε άλλες οντότητες, όπως τις εταιρείες διακίνησης φορτίου ή τις επιχειρήσεις τροφοδοσίας των αεροπορικών εταιρειών, την εκπόνηση προγράμματος ασφαλείας. Η σχετική με τα προγράμματα ασφαλείας απαίτηση αντικατοπτρίζει την ισχύουσα βέλτιστη πρακτική στον τομέα των αερομεταφορών και, από την άποψη αυτή, δεν επιβαρύνει σημαντικά τον κλάδο ή τις διοικήσεις.

Το άρθρο 13 προβλέπει την υποχρέωση για κάθε κράτος μέλος να παρακολουθεί τη συμμόρφωση μέσω εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου. Περιλαμβάνει υποχρεώσεις που καθορίζονται στα άρθρα 5 παράγραφος 3 και 7 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002.

Το άρθρο 14 προβλέπει ότι η Επιτροπή θα επιθεωρεί, μεταξύ άλλων, τους κοινοτικούς αερολιμένες. Σε γενικές γραμμές ταυτίζεται με το άρθρο 7 (παράγραφοι 2 έως 4) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002.

Το άρθρο 15 αφορά τη διάδοση των πληροφοριών.

Το άρθρο 16 προβλέπει τη σύσταση επιτροπής που θα επικουρεί την Επιτροπή κατά την επεξεργασία των εκτελεστικών πράξεων. Ταυτίζεται ουσιαστικά με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002.

Το άρθρο 17 αντικαθιστά το ισχύον άρθρο 10, το οποίο αφορά τις πτήσεις που προέρχονται από τρίτες χώρες. Προβλέπει τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ της Κοινότητας και των τρίτων χωρών, βάσει των οποίων θα είναι δυνατή η μετεπιβίβαση επιβατών και μεταφόρτωση αποσκευών και φορτίου στους κοινοτικούς αερολιμένες χωρίς να απαιτείται να υποβληθούν εκ νέου σε ελέγχους ασφαλείας ή/και πρόσθετες διαδικασίες ασφαλείας.

Το άρθρο 18 προβλέπει την υποχρέωση επιβολής κυρώσεων σε όσους δεν συμμορφούνται με τις κοινοτικές απαιτήσεις για την αεροπορική ασφάλεια. Η απαίτηση αυτή ταυτίζεται με εκείνη του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002.

Τα άρθρα 19 και 20 καταργούν τον υφιστάμενο κανονισμό και τον αντικαθιστούν με την νέα αυτή πράξη. Προβλέπεται σταδιακή εφαρμογή του νέου κανονισμού ώστε οι ισχύουσες εκτελεστικές πράξεις που συμπληρώνουν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 να μπορούν να επικαιροποιηθούν, με τη διαδικασία των επιτροπών, και να ευθυγραμμιστούν με το νέο κανονισμό ώστε να αποφευχθούν τυχόν χάσματα κατά την κατάργηση του ισχύοντος κανονισμού.

Το παράρτημα της νέας πράξης έχει την ίδια δομή με το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002. Ωστόσο, το περιεχόμενο κάθε κεφαλαίου του παραρτήματος έχει απλοποιηθεί και καθορίζονται πλέον μόνο γενικές αρχές. Οι κανόνες που θα απαιτηθούν θα θεσπιστούν μέσω εκτελεστικών πράξεων. Ως παράδειγμα αναφέρεται ότι η έκταση του νέου κεφαλαίου 4 που αφορά τους επιβάτες και τις χειραποσκευές είναι περίπου η μισή εκείνης του κεφαλαίου 4 του υφιστάμενου κανονισμού. Το μόνο κεφάλαιο που δεν υπάρχει στον ισχύοντα κανονισμό είναι το κεφάλαιο 10.

2005/0191 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής[1],

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[2],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[3],

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης[4],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Για τη διασφάλιση των προσώπων και αγαθών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, πρέπει να αποτρέπονται οι έκνομες ενέργειες σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας με τη θέσπιση κοινών κανόνων για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας. Ο στόχος αυτός πρέπει να επιτευχθεί με τον καθορισμό κοινών κανόνων και κοινών προτύπων για την αεροπορική ασφάλεια καθώς και μηχανισμών για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης.

(2) Προς το συμφέρον της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας γενικότερα, είναι σκόπιμο να διαμορφωθεί η βάση μιας ενιαίας ερμηνείας του παραρτήματος 17 (έκδοση του Απριλίου 2002) της σύμβασης του Σικάγου περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, της 7ης Δεκεμβρίου 1944.

(3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2002 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας[5] εκδόθηκε κατόπιν των γεγονότων που συνέβησαν την 11η Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες.

(4) Το περιεχόμενο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 πρέπει να αναθεωρηθεί με βάση την κτηθείσα πείρα, και ο ίδιος ο κανονισμός πρέπει να αντικατασταθεί από νέα

---

1 ΕΕ C […] της […], σ. […].
2 ΕΕ C […] της […], σ. […].
3 ΕΕ C […] της […], σ. […].
4 ΕΕ C […] της […], σ. […].
5 ΕΕ L 355 της 30.12.2002, σ. 1.

πράξη με την οποία επιδιώκεται απλούστευση, εναρμόνιση και αποσαφήνιση των ισχυόντων κανόνων καθώς και αναβάθμιση του επιπέδου ασφαλείας.

(5) Δεδομένου ότι κατά την έκδοση μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας χρειάζεται μεγαλύτερη ευελιξία που να επιτρέπει την προσαρμογή τους στις εξελίξεις των εκτιμήσεων επικινδυνότητας και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, η νέα πράξη πρέπει να καθορίζει τις βασικές αρχές που θα διέπουν τη λήψη μέτρων για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες χωρίς να υπεισέρχεται σε τεχνικές και διαδικαστικές λεπτομέρειες για τον τρόπο εφαρμογής τους.

(6) Η νέα πράξη πρέπει να εφαρμόζεται στους αερολιμένες που εξυπηρετούν την πολιτική αεροπορία και βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους, στους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες στους αερολιμένες αυτούς και στις οντότητες που παρέχουν αγαθά ή/και υπηρεσίες στους εν λόγω αερολιμένες ή μέσω αυτών.

(7) Με την επιφύλαξη της σύμβασης του Τόκιο, του 1963, περί παραβάσεων και άλλων τινών πράξεων τελουμένων επί αεροσκαφών, της σύμβασης της Χάγης, του 1970, για την καταστολή της παρανόμου καταλήψεως αεροσκαφών, και της σύμβασης του Μόντρεαλ, του 1971, για την καταστολή παρανόμων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, η νέα πράξη πρέπει να αφορά τα μέτρα ασφαλείας που θα εφαρμόζονται επί, ή κατά τη διάρκεια πτήσης των αεροσκαφών των κοινοτικών αερομεταφορέων.

(8) Οι διάφορες μορφές πολιτικής αεροπορίας δεν αντιπροσωπεύουν κατ' ανάγκη το ίδιο επίπεδο απειλών. Κατά τον καθορισμό κοινών προτύπων για την αεροπορική ασφάλεια πρέπει να λαμβάνονται υπόψη το μέγεθος του αεροσκάφους, η φύση της δραστηριότητας ή/και η συχνότητα των δραστηριοτήτων στους αερολιμένες, ώστε να επιτραπούν παρεκκλίσεις.

(9) Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα, με βάση εκτίμηση επικινδυνότητας, να εφαρμόζουν αυστηρότερα μέτρα από εκείνα που θα καθοριστούν. Ωστόσο, η Επιτροπή πρέπει να μπορεί να εξετάζει τα αυστηρότερα αυτά μέτρα και να αποφασίζει κατά πόσο ένα κράτος μέλος δύναται να συνεχίσει να τα εφαρμόζει.

(10) Τρίτες χώρες είναι δυνατόν να απαιτούν την εφαρμογή διαφορετικών μέτρων από εκείνα που καθορίζονται στην παρούσα πράξη για πτήσεις που εκτελούνται από αερολιμένα κράτους μέλους προς την εν λόγω τρίτη χώρα ή υπεράνω αυτής. Ωστόσο, με την επιφύλαξη τυχόν διμερών συμφωνιών των οποίων η Κοινότητα αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος, θα πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα στην Επιτροπή να εξετάζει τα απαιτούμενα από την τρίτη χώρα μέτρα και να αποφασίζει κατά πόσο ένα κράτος μέλος, ένας φορέας ή άλλη σχετική οντότητα μπορούν να συνεχίζουν να εφαρμόζουν τα απαιτούμενα μέτρα.

(11) Αν και, σε ένα και το αυτό κράτος μέλος, είναι δυνατόν να εμπλέκονται στην αεροπορική ασφάλεια δύο ή περισσότεροι οργανισμοί ή οντότητες, κάθε κράτος μέλος οφείλει να ορίζει μία και μόνο αρχή υπεύθυνη για το συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των προτύπων ασφαλείας.

(12) Προκειμένου να οριστούν οι αρμοδιότητες για την εφαρμογή των κοινών προτύπων και να καθοριστούν τα μέτρα που απαιτείται να λάβουν οι φορείς και άλλες οντότητες προς το σκοπό αυτό, κάθε κράτος μέλος πρέπει να καταρτίζει εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας. Πέραν τούτου, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα, αερομεταφορέας και οντότητα που εφαρμόζει πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας πρέπει να εκπονεί, να εφαρμόζει και να διατηρεί σε ισχύ πρόγραμμα

ασφαλείας, ώστε να συμμορφούται τόσο με τη νέα πράξη όσο και με οιοδήποτε ισχύον εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

(13) Για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τη νέα πράξη και με το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, κάθε κράτος μέλος οφείλει να εκπονεί εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και να εξασφαλίζει την εφαρμογή του προγράμματος αυτού.

(14) Για την παρακολούθηση της εφαρμογής της νέας πράξης από τα κράτη μέλη και για τον εντοπισμό των αδυνάτων σημείων της αεροπορικής ασφάλειας, η Επιτροπή πρέπει να διενεργεί επιθεωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων.

(15) Οι εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν κοινά μέτρα και διαδικασίες για την εφαρμογή των κοινών προτύπων και οι οποίες περιέχουν ευαίσθητες πληροφορίες ασφαλείας, καθώς και οι εκθέσεις των επιθεωρήσεων της Επιτροπής και οι απαντήσεις των εθνικών αρχών πρέπει να θεωρούνται "διαβαθμισμένες πληροφορίες ΕΕ" κατά την έννοια της απόφασης 2001/844/ΕΚ, ΕΚΑΧ, Ευρατόμ της Επιτροπής της 29ης Νοεμβρίου 2001, για την τροποποίηση του εσωτερικού κανονισμού της[6]. Τα στοιχεία αυτά δεν πρέπει να δημοσιεύονται, αλλά να τίθενται στη διάθεση μόνο των φορέων και οντοτήτων που έχουν έννομο συμφέρον.

(16) Τα μέτρα και οι διαδικασίες που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή[7].

(17) Για να μπορούν να εξαιρούνται οι μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες και οι μεταφορτωνόμενες αποσκευές από τον έλεγχο ασφαλείας κατά την άφιξή τους με πτήση από τρίτη χώρα (η γνωστή έννοια της "ενιαίας ασφάλειας" ή "one–stop security"), καθώς και για να επιτρέπεται η συνένωση των επιβατών που αφικνούνται με τέτοια πτήση με τους ελεχθέντες αναχωρούντες επιβάτες, είναι σκόπιμο να ενθαρρυνθεί η σύναψη, μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών, συμφωνιών με τις οποίες αναγνωρίζεται η ισοδυναμία των προτύπων ασφαλείας που εφαρμόζονται στην τρίτη χώρα με τα κοινοτικά πρότυπα.

(18) Πρέπει να προβλέπονται κυρώσεις για τις περιπτώσεις παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, σύμφωνες με την αρχή της αναλογικότητας και αποτρεπτικές.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1
Στόχοι

1. Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζονται κοινοί κανόνες για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

   Παρέχεται επίσης η βάση ενιαίας ερμηνείας του παραρτήματος 17 (έκδοση του Απριλίου 2002) της σύμβασης του Σικάγου, του 1944, περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Τα μέσα επίτευξης των στόχων της παραγράφου 1 είναι:

---

[6] ΕΕ L 317 της 3.12.2001, σ. 1.
[7] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

α) ο καθορισμός κοινών κανόνων και κοινών προτύπων για την αεροπορική ασφάλεια·

β) μηχανισμοί για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης.

Άρθρο 2
Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε:

α) όλους τους αερολιμένες που εξυπηρετούν την πολιτική αεροπορία και βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους·

β) όλους τους φορείς, συμπεριλαμβανομένων των αερομεταφορέων, που παρέχουν υπηρεσίες στους αερολιμένες που αναφέρονται στο σημείο (α)·

γ) όλες τις οντότητες που δραστηριοποιούνται από εγκαταστάσεις ευρισκόμενες εντός ή εκτός των αερολιμενικών εγκαταστάσεων και οι οποίες παρέχουν αγαθά ή/και υπηρεσίες στους αερολιμένες που αναφέρονται στο σημείο (α) ή μέσω αυτών.

Άρθρο 3
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

(1) ‘πολιτική αεροπορία’, κάθε αερομεταφορά, εμπορική και μη εμπορική, τακτική και μη τακτική, εκτός των αερομεταφορών που εκτελούνται με κρατικό αεροσκάφος που αναφέρεται στο άρθρο 3 της σύμβασης του Σικάγου, του 1944, περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

(2) ‘αεροπορική ασφάλεια’, ο συνδυασμός μέτρων, ανθρώπινου δυναμικού και φυσικών πόρων με σκοπό την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες·

(3) ‘φορέας’, πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που εμπλέκεται ή προσφέρεται να εμπλακεί σε δραστηριότητα αερομεταφοράς·

(4) ‘αερομεταφορέας’, επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών, η οποία κατέχει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·

(5) ‘κοινοτικός αερομεταφορέας’, αερομεταφορέας, ο οποίος κατέχει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης που έχει χορηγηθεί από κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου[8]·

(6) ‘απαγορευμένα αντικείμενα’, όπλα, εκρηκτικές ύλες, ή άλλες επικίνδυνες συσκευές, αντικείμενα ή ουσίες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διάπραξη έκνομης ενέργειας

(7) ‘έλεγχος ασφαλείας (screening)’, η εφαρμογή τεχνικών ή άλλων μέσων για τον εντοπισμό ή/και την ανίχνευση απαγορευμένων αντικειμένων·

(8) ‘διαδικασίες ασφαλείας (security control)’, η εφαρμογή μέσων αποτροπής της εισαγωγής απαγορευμένων αντικειμένων·

(9) ‘έλεγχος πρόσβασης’, η εφαρμογή μέσων αποτροπής της εισόδου μη εξουσιοδοτημένων ατόμων ή οχημάτων ή αμφοτέρων·

---

[8] ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

(10) ‘ελεγχόμενος χώρος αερολιμένα (airside)’, η περιοχή κίνησης αερολιμένα, τα παρακείμενα γήπεδα και κτίρια, ή μέρη αυτών, στα οποία η πρόσβαση είναι περιορισμένη·

(11) ‘χώρος ελεύθερης πρόσβασης αερολιμένα (landside)’, τα τμήματα ενός αερολιμένα, τα παρακείμενα γήπεδα και κτίρια, ή μέρη αυτών, που δεν συνιστούν ελεγχόμενο χώρο αερολιμένα·

(12) ‘ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας (security restricted area)’, η περιοχή του ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα όπου, επιπλέον της περιορισμένης πρόσβασης, εφαρμόζεται έλεγχος πρόσβασης·

(13) ‘οριοθετημένη περιοχή (demarcated area)’, περιοχή η οποία διαχωρίζεται, μέσω ελέγχου πρόσβασης, είτε από τις ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας είτε, σε περίπτωση που η οριοθετημένη περιοχή συνιστά η ίδια ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας, από άλλες ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας του αερολιμένα·

(14) ‘έλεγχος ιστορικού (background check)’, ο επαληθεύσιμος έλεγχος της ταυτότητας ενός ατόμου, συμπεριλαμβανομένου του ποινικού του μητρώου, ο οποίος αποτελεί μέρος της αξιολόγησης του κατά πόσο ένα άτομο είναι κατάλληλο να έχει πρόσβαση χωρίς συνοδό σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας·

(15) ‘μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες, μεταφορτωνόμενες αποσκευές ή φορτίο (transfer passengers, baggage or cargo)’, επιβάτες, αποσκευές ή φορτίο που αναχωρούν με διαφορετικό αεροσκάφος από εκείνο με το οποίο αφίχθησαν·

(16) ‘διερχόμενοι επιβάτες, αποσκευές ή φορτίο (transit passengers, baggage or cargo)’, επιβάτες, αποσκευές ή φορτίο που αναχωρούν με το ίδιο αεροσκάφος με το οποίο αφίχθησαν·

(17) ‘δυνητικά ταραχοποιός επιβάτης (potentially disruptive passenger)’, επιβάτης, ο οποίος έχει απελαθεί, ή θεωρείται ανεπιθύμητος ως μετανάστης ή βρίσκεται υπό νόμιμη κράτηση·

(18) ‘χειραποσκευή (cabin baggage)’, αποσκευή, η οποία μεταφέρεται στο θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους·

(19) ‘παραδιδόμενη αποσκευή (hold baggage)’, αποσκευή, η οποία μεταφέρεται στο χώρο αποσκευών του αεροσκάφους·

(20) ‘συνοδευόμενη παραδοθείσα αποσκευή (accompanied hold baggage)’, αποσκευή, η οποία έχει παραληφθεί για μεταφορά στο χώρο αποσκευών αεροσκάφους, στο οποίο επιβαίνει ο επιβάτης που την παρέδωσε·

(21) ‘ταχυδρομείο αερομεταφορέων (air carrier mail)’, ταχυδρομείο, του οποίου ο αποστολέας και ο παραλήπτης είναι αερομεταφορέας·

(22) ‘υλικά αερομεταφορέων (air carrier materials)’, υλικά, τα οποία είτε έχουν ως προέλευση και προορισμό αερομεταφορέα είτε χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα·

(23) ‘φορτίο (cargo)’, κάθε ιδιόκτητο αγαθό που προορίζεται για μεταφορά με αεροσκάφος, πλην των αποσκευών, του ταχυδρομείου αερομεταφορέων και των υλικών αερομεταφορέων, καθώς και των προμηθειών για την πτήση·

(24) ‘εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο (regulated agent)’, αερομεταφορέας, πράκτορας, επιχείρηση μεταφοράς εμπορευμάτων ή οιαδήποτε άλλη οντότητα που ασκεί τους ελέγχους ασφαλείας για τα φορτία σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

(25) ‘γνωστός αποστολέας (known consignor)’, αποστολέας φορτίου, του οποίου οι πρακτικές ανταποκρίνονται επαρκώς στους κοινούς κανόνες και πρότυπα ασφαλείας ώστε να επιτρέπουν τη μεταφορά του φορτίου αυτού με οιοδήποτε αεροσκάφος χωρίς περαιτέρω έλεγχο ασφαλείας·

(26) ‘συμβεβλημένος αποστολέας (account consignor)’, αποστολέας φορτίου, του οποίου οι πρακτικές ανταποκρίνονται επαρκώς στους κοινούς κανόνες και πρότυπα ασφαλείας ώστε να επιτρέπουν τη μεταφορά του φορτίου αυτού με αμιγώς εμπορευματικά αεροσκάφη χωρίς περαιτέρω έλεγχο ασφαλείας·

(27) ‘έλεγχος αεροσκάφους (aircraft check)’, επιθεώρηση των τμημάτων του εσωτερικού του αεροσκάφους στα οποία μπορεί να είχαν πρόσβαση επιβάτες και επιθεώρηση του χώρου αποσκευών του αεροσκάφους με σκοπό τον εντοπισμό απαγορευμένων αντικειμένων και έκνομων ενεργειών στο αεροσκάφος·

(28) ‘έρευνα αεροσκάφους (aircraft search)’, επιθεώρηση του εσωτερικού και του προσβάσιμου εξωτερικού του αεροσκάφους με σκοπό τον εντοπισμό απαγορευμένων αντικειμένων και έκνομων ενεργειών στο αεροσκάφος·

(29) ‘συνοδός ασφαλείας πτήσης (in-flight security officer)’, άτομο, το οποίο προσλαμβάνεται από κράτος μέλος για να επιβαίνει σε αεροσκάφη του αδειοδοτημένου από αυτό αερομεταφορέα, με σκοπό την προστασία των εν λόγω αεροσκαφών και των επιβαινόντων από έκνομες ενέργειες.

Άρθρο 4

Κοινά πρότυπα

1. Τα κοινά πρότυπα για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες καθορίζονται στο παράρτημα.

2. Λεπτομερή μέτρα και διαδικασίες για την εφαρμογή των κοινών προτύπων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 καθορίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.

Τα μέτρα αυτά αφορούν ειδικότερα:

α) τις μεθόδους ελέγχου ασφαλείας, ελέγχου πρόσβασης και των άλλων διαδικασιών ασφαλείας·

β) τις μεθόδους διενέργειας των ελέγχων και ερευνών αεροσκαφών·

γ) τα απαγορευμένα αντικείμενα·

δ) τα κριτήρια επιδόσεων και τις δοκιμές έγκρισης του εξοπλισμού·

ε) τις απαιτήσεις όσον αφορά την πρόσληψη και εκπαίδευση του προσωπικού·

στ) τον ορισμό των ζωτικών τμημάτων των ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας·

ζ) τις υποχρεώσεις των εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων, των γνωστών αποστολέων και των συμβεβλημένων αποστολέων καθώς και τις διαδικασίες επικύρωσής τους·

η) τις κατηγορίες προσώπων και αγαθών που υπόκεινται για αντικειμενικούς λόγους σε ειδικές διαδικασίες ασφαλείας ή που εξαιρούνται από τον έλεγχο ασφαλείας, τον έλεγχο πρόσβασης ή άλλες διαδικασίες ασφαλείας.

Κατά παρέκκλιση από τα κοινά πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1, τα μέτρα και οι διαδικασίες μπορούν να αφορούν επίσης τον έλεγχο ασφαλείας, τον

έλεγχο πρόσβασης ή άλλες διαδικασίες ασφαλείας που εξασφαλίζουν κατάλληλο επίπεδο προστασίας στους αερολιμένες ή στις οριοθετημένες περιοχές τους. Τα εναλλακτικά αυτά μέτρα πρέπει να αιτιολογούνται για λόγους που σχετίζονται με το μέγεθος του αεροσκάφους, τη φύση της δραστηριότητας ή/και τη συχνότητα των δραστηριοτήτων στους συγκεκριμένους αερολιμένες

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εφαρμογή των κοινών προτύπων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 5

Εφαρμογή αυστηρότερων μέτρων από τα κράτη μέλη

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν αυστηρότερα μέτρα από τα κοινά πρότυπα που προβλέπονται στο άρθρο 4. Στην περίπτωση αυτή, ενεργούν βάσει εκτίμησης επικινδυνότητας και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο. Τα αυστηρότερα αυτά μέτρα πρέπει να είναι κατάλληλα, αντικειμενικά, ανάλογα προς τον κίνδυνο που αντιμετωπίζεται και να μην εισάγουν διακρίσεις.

   Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τα μέτρα αυτά στην Επιτροπή.

2. Η Επιτροπή μπορεί να εξετάσει την εφαρμογή της παραγράφου 1 και, αφού συμβουλευθεί την επιτροπή του άρθρου 16 παράγραφος 1, να αποφασίσει κατά πόσο επιτρέπεται στο κράτος μέλος να συνεχίσει να εφαρμόζει τα εν λόγω μέτρα.

   Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη.

   Εντός ενός μηνός από την ανακοίνωση της απόφασης από την Επιτροπή, τα κράτη μέλη δύνανται να παραπέμψουν την απόφαση αυτή στο Συμβούλιο. Το Συμβούλιο δύναται, εντός τρίμηνης προθεσμίας, να λάβει διαφορετική απόφαση με ειδική πλειοψηφία.

3. Η παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο και η παράγραφος 2 δεν εφαρμόζονται σε περίπτωση που τα αυστηρότερα μέτρα περιορίζονται σε δεδομένη πτήση που εκτελείται σε συγκεκριμένη ημερομηνία.

Άρθρο 6

Μέτρα ασφαλείας απαιτούμενα από τρίτες χώρες

1. Με την επιφύλαξη τυχόν διμερών συμφωνιών των οποίων η Κοινότητα αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τα απαιτούμενα από τρίτη χώρα μέτρα, εφόσον διαφέρουν από τα κοινά πρότυπα που προβλέπονται στο άρθρο 4 όσον αφορά τις πτήσεις από αερολιμένα κράτους μέλους προς τρίτη χώρα ή υπεράνω αυτής.

2. Μετά από αίτηση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή της παραγράφου 1 και, αφού συμβουλευθεί την επιτροπή του άρθρου 16 παράγραφος 1, μπορεί να αποφασίσει κατά πόσο το κράτος μέλος, ο φορέας ή άλλη σχετική οντότητα δύναται να συνεχίσει να εφαρμόζει τα μέτρα αυτά.

   Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη.

3. Οι παράγραφοι 1 και 2 δεν εφαρμόζονται εάν:

   α) το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εφαρμόζει τα σχετικά μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 5, ή

β) η απαίτηση της τρίτης χώρας περιορίζεται σε δεδομένη πτήση που εκτελείται σε συγκεκριμένη ημερομηνία.

Άρθρο 7

Εθνική αρχή

Όταν σε ένα και το αυτό κράτος μέλος εμπλέκονται δύο ή περισσότεροι οργανισμοί ή οντότητες στην αεροπορική ασφάλεια, το εν λόγω κράτος μέλος ορίζει μια και μόνη αρχή (εφεξής «η εθνική αρχή») υπεύθυνη για το συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινών προτύπων που αναφέρονται στο άρθρο 4.

Άρθρο 8

Προγράμματα

Τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένα, οι αερομεταφορείς και άλλες οντότητες που εφαρμόζουν πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας ευθύνονται για την εκπόνηση, εφαρμογή και διατήρηση σε ισχύ των οικείων προγραμμάτων ασφαλείας όπως καθορίζεται στα άρθρα 9 έως 12.

Τα κράτη μέλη διενεργούν επιπλέον τον διεξοδικό ποιοτικό έλεγχο που ορίζεται στο άρθρο 13.

Άρθρο 9

Εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας

1. Κάθε κράτος μέλος εκπονεί, εφαρμόζει και διατηρεί σε ισχύ εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

   Στο πρόγραμμα αυτό ορίζονται οι αρμοδιότητες για την εφαρμογή των κοινών προτύπων που αναφέρονται στο άρθρο 4 και περιγράφονται τα μέτρα που απαιτείται να λάβουν για το σκοπό αυτό οι φορείς και άλλες οντότητες.

2. Η εθνική αρχή θέτει εγγράφως στη διάθεση των φορέων και των οντοτήτων που έχουν έννομο συμφέρον, τα κατάλληλα τμήματα του εθνικού της προγράμματος για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Άρθρο 10

Πρόγραμμα ασφαλείας αερολιμένα

1. Κάθε φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα εκπονεί, εφαρμόζει και διατηρεί σε ισχύ πρόγραμμα ασφαλείας του αερολιμένα.

   Στο πρόγραμμα αυτό περιγράφονται οι μέθοδοι και οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθεί ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα ώστε να συμμορφούται τόσο με τον παρόντα κανονισμό όσο και με το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο αερολιμένας.

   Στο πρόγραμμα αυτό περιγράφεται επίσης ο τρόπος με τον οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τις εν λόγω μεθόδους και διαδικασίες.

2. Το πρόγραμμα ασφαλείας του αερολιμένα υποβάλλεται στην εθνική αρχή.

Άρθρο 11

Πρόγραμμα ασφαλείας αερομεταφορέα

1. Κάθε αερομεταφορέας εκπονεί, εφαρμόζει και διατηρεί σε ισχύ πρόγραμμα ασφαλείας αερομεταφορέα.

   Στο πρόγραμμα αυτό περιγράφονται οι μέθοδοι και διαδικασίες που πρέπει να ακολουθεί ο αερομεταφορέας ώστε να συμμορφούται τόσο με τον παρόντα κανονισμό όσο και με το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας του κράτους μέλους από το οποίο παρέχει τις υπηρεσίες του.

   Στο πρόγραμμα αυτό περιγράφεται επίσης ο τρόπος με τον οποίο ο αερομεταφορέας παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τις εν λόγω μεθόδους και διαδικασίες

2. Εφόσον ζητηθεί, το πρόγραμμα ασφαλείας του αερομεταφορέα υποβάλλεται στην εθνική αρχή.

Άρθρο 12

Πρόγραμμα ασφαλείας οντότητας που εφαρμόζει πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας

1. Κάθε οντότητα που εφαρμόζει πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας, εκπονεί, εφαρμόζει και διατηρεί σε ισχύ πρόγραμμα ασφαλείας.

   Στο πρόγραμμα αυτό περιγράφονται οι μέθοδοι και διαδικασίες που πρέπει να ακολουθεί η οντότητα ώστε να συμμορφούται τόσο με τον παρόντα κανονισμό όσο και με το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένη.

   Στο πρόγραμμα αυτό περιγράφεται επίσης ο τρόπος με τον οποίο η οντότητα παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τις εν λόγω μεθόδους και διαδικασίες.

2. Εφόσον ζητηθεί, το πρόγραμμα ασφαλείας της οντότητας που εφαρμόζει πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας υποβάλλεται στην εθνική αρχή.

Άρθρο 13

Εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου

1. Κάθε κράτος μέλος εκπονεί εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου και εξασφαλίζει την εφαρμογή του.

   Το πρόγραμμα αυτό επιτρέπει στο κράτος μέλος να ελέγχει την ποιότητα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, ώστε να παρακολουθεί τη συμμόρφωση τόσο με τον παρόντα κανονισμό όσο και με το εθνικό του πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.

2. Οι προδιαγραφές του εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου θεσπίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.

   Το πρόγραμμα επιτρέπει την ταχεία ανίχνευση και κάλυψη των ελλείψεων. Προβλέπει επίσης ότι όλοι οι αερολιμένες, φορείς και άλλες οντότητες που ευθύνονται για την εφαρμογή των προτύπων ασφαλείας και που βρίσκονται στο έδαφος του σχετικού κράτους μέλους παρακολουθούνται τακτικά από την εθνική αρχή ή τελούν υπό την εποπτεία της.

Άρθρο 14

Επιθεωρήσεις της Επιτροπής

1. Για την παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από τα κράτη μέλη και για τον εντοπισμό των αδυνάτων σημείων της αεροπορικής ασφάλειας, η Επιτροπή, σε συνεργασία με την εθνική αρχή, διενεργεί επιθεωρήσεις – συμπεριλαμβανομένων επιθεωρήσεων των αερολιμένων, των φορέων και των οντοτήτων που εφαρμόζουν πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας. Για το σκοπό αυτό, η εθνική αρχή γνωστοποιεί στην Επιτροπή εγγράφως όλους τους αερολιμένες στο έδαφός της που εξυπηρετούν την πολιτική αεροπορία, πλην εκείνων που καλύπτονται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο.

   Οι διαδικασίες για τη διενέργεια των επιθεωρήσεων της Επιτροπής θεσπίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.

2. Οι διενεργούμενες από την Επιτροπή επιθεωρήσεις αερολιμένων, φορέων και άλλων οντοτήτων που εφαρμόζουν πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας δεν προαναγγέλλονται.

3. Κάθε έκθεση επιθεώρησης της Επιτροπής κοινοποιείται στην εθνική αρχή του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, η οποία, στην απάντησή της, αναφέρει τα ληφθέντα μέτρα για την κάλυψη τυχόν ελλείψεων που εντοπίστηκαν.

   Στη συνέχεια, η έκθεση καθώς και η απάντηση της εθνικής αρχής κοινοποιούνται σε όλες τις άλλες εθνικές αρχές.

Άρθρο 15

Διάδοση των πληροφοριών

Τα ακόλουθα έγγραφα θεωρούνται ως "διαβαθμισμένα έγγραφα ΕΕ" για τους σκοπούς της απόφασης 2001/844/ΕΚ, ΕΚΑΧ, Ευρατόμ, και δεν δημοσιοποιούνται:

α) μέτρα και διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, εφόσον περιέχουν ευαίσθητες πληροφορίες·

β) εκθέσεις επιθεώρησης της Επιτροπής και απαντήσεις των εθνικών αρχών που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 3.

Άρθρο 16

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή (εφεξής "η επιτροπή").

2. Σε περίπτωση που γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ιδίας απόφασης.

   Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι ένας μήνας.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

Άρθρο 17

Τρίτες χώρες

Η Κοινότητα δύναται να συνάπτει συμφωνίες με τρίτη χώρα, σύμφωνα με το άρθρο 300 της Συνθήκης, με τις οποίες αναγνωρίζεται η ισοδυναμία μεταξύ των προτύπων ασφαλείας που εφαρμόζει η τρίτη χώρα και των κοινοτικών προτύπων.

Άρθρο 18

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που πρέπει να επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, σύμφωνες με την αρχή της αναλογικότητας και αποτρεπτικές.

Άρθρο 19

Καταργούμενες διατάξεις

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 καταργείται.

Άρθρο 20

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από […], πλην των άρθρων 4 παράγραφος 2, 13 παράγραφος 2, 14 παράγραφος 1 και 16, τα οποία εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΟΙΝΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΠΟ ΕΚΝΟΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ (ΑΡΘΡΟ 4)

1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

1.1 Απαιτήσεις σχεδιασμού των αερολιμένων

1. Κατά το σχεδιασμό και την κατασκευή νέων αερολιμενικών εγκαταστάσεων ή τη μετατροπή υφιστάμενων αερολιμενικών εγκαταστάσεων, λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις εφαρμογής των κοινών προτύπων που αναφέρονται στο παρόν παράρτημα και στις εκτελεστικές πράξεις.

2. Καθορίζονται οι ακόλουθες περιοχές των αερολιμένων:

   α) χώρος ελεύθερης πρόσβασης αερολιμένα

   β) ελεγχόμενος χώρος αερολιμένα·

   γ) ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας· και

   δ) ζωτικά τμήματα των ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας.

1.2 Έλεγχος πρόσβασης

1. Η πρόσβαση στον ελεγχόμενο χώρο του αερολιμένα περιορίζεται, ώστε να αποτρέπεται η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων ατόμων και οχημάτων στην περιοχή αυτή.

2. Η πρόσβαση στις ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας ελέγχεται, ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα μη εξουσιοδοτημένο άτομο ή όχημα δεν μπορεί να εισέλθει στις περιοχές αυτές.

3. Η πρόσβαση ατόμων και οχημάτων στον ελεγχόμενο χώρο του αερολιμένα και στις ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας επιτρέπεται μόνον εφόσον πληρούν τους απαιτούμενους όρους ασφαλείας.

4. Προτού τους χορηγηθεί δελτίο ταυτότητας πληρώματος, τα μέλη του πληρώματος πτήσης κοινοτικού αερομεταφορέα πρέπει να έχουν υποβληθεί επιτυχώς σε έλεγχο ιστορικού που διενεργείται από το κράτος μέλος έκδοσης της αδείας.

5. Προτού τους χορηγηθεί δελτίο ταυτότητας προσωπικού αερολιμένα, το οποίο επιτρέπει την πρόσβαση σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας, τα μέλη του προσωπικού του αερολιμένα πρέπει να έχουν υποβληθεί επιτυχώς σε έλεγχο ιστορικού που διενεργείται από το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται ο αερολιμένας. Αυτό δεν ισχύει για τα μέλη του πληρώματος πτήσης στα οποία έχει χορηγηθεί δελτίο ταυτότητας πληρώματος όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4.

1.3 Έλεγχος ασφαλείας λοιπών ατόμων πλην των επιβατών, καθώς και των αντικειμένων που μεταφέρουν

1. Τα άτομα πλην των επιβατών, καθώς και τα αντικείμενα που μεταφέρουν, υποβάλλονται σε δειγματοληπτικό έλεγχο ασφαλείας σε συνεχή βάση κατά την είσοδο τους σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας, ώστε να αποτραπεί η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στις περιοχές αυτές.

2. Όλα τα άτομα πλην των επιβατών, καθώς και τα αντικείμενα που μεταφέρουν, υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας κατά την είσοδό τους στα ζωτικά τμήματα των ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας, ώστε να αποτραπεί η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στα τμήματα αυτά.

1.4 Εξέταση των οχημάτων

Τα οχήματα που εισέρχονται σε ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας εξετάζονται, προκειμένου να αποτραπεί η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στις περιοχές αυτές.

1.5 Επίβλεψη, περιπολίες και άλλοι υλικοί έλεγχοι

Στις ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας και σε όλες τις παρακείμενες περιοχές στις οποίες έχει πρόσβαση το κοινό, εξασφαλίζεται επίβλεψη και διενεργούνται περιπολίες και άλλοι υλικοί έλεγχοι, με σκοπό να εντοπίζονται άτομα με ύποπτη συμπεριφορά και αδυναμίες τις οποίες θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί κάποιος για να διαπράξει έκνομες ενέργειες, αλλά και να αποτρέπεται η διάπραξη τέτοιων ενεργειών.

2. ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

Τα αεροσκάφη που σταθμεύουν σε οριοθετημένες περιοχές των αερολιμένων όπου εφαρμόζονται τα εναλλακτικά μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο, διαχωρίζονται από αεροσκάφη στα οποία εφαρμόζονται πλήρως τα κοινά πρότυπα που καθορίζονται στο παράρτημα, ώστε να αποτραπεί η υποβάθμιση των προτύπων ασφαλείας που ισχύουν για τα αεροσκάφη, τους επιβάτες, τις αποσκευές και το φορτίο στη δεύτερη περίπτωση.

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

1. Σε περίπτωση αποβίβασης των επιβατών αεροσκάφους, αυτό υποβάλλεται σε έλεγχο πριν από την αναχώρησή του, ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν υπάρχουν επ’ αυτού απαγορευμένα αντικείμενα.

2. Κάθε αεροσκάφος προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη παρεμβολή.

3. Τα αεροσκάφη που δεν έχουν προστατευθεί από μη εξουσιοδοτημένη παρεμβολή υποβάλλονται σε έρευνα.

4. ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

4.1 Έλεγχος ασφαλείας επιβατών και χειραποσκευών

1. Όλοι οι επιβάτες που έχουν ως αφετηρία το συγκεκριμένο αεροδρόμιο, οι μετεπιβιβαζόμενοι και διερχόμενοι επιβάτες καθώς και οι χειραποσκευές τους υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας προκειμένου να αποτραπεί η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στις ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας και στο αεροσκάφος.

2. Οι μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες και οι χειραποσκευές τους μπορούν να εξαιρούνται από τον έλεγχο ασφαλείας εφόσον:

   α) αφικνούνται από κράτος μέλος, εκτός εάν η Επιτροπή ή το συγκεκριμένο κράτος μέλος έχει γνωστοποιήσει ότι για τους εν λόγω επιβάτες και τις χειραποσκευές τους δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι υποβλήθηκαν σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο στα κοινά πρότυπα· ή

   β) αφικνούνται από τρίτη χώρα με την οποία η Κοινότητα έχει συνάψει συμφωνία, όπως αναφέρεται στο άρθρο 17, με την οποία αναγνωρίζεται ότι οι εν λόγω επιβάτες και οι χειραποσκευές τους έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο σε πρότυπα ασφαλείας ισοδύναμα προς τα κοινοτικά πρότυπα.

3. Οι διερχόμενοι επιβάτες και οι χειραποσκευές τους μπορούν να εξαιρούνται από τον έλεγχο ασφαλείας εφόσον:

   α) παραμένουν επί του αεροσκάφους· ή

   β) δεν συνενώνονται με άλλους ελεγχθέντες αναχωρούντες επιβάτες πλην εκείνων που επιβιβάζονται στο ίδιο αεροσκάφος· ή

   γ) αφικνούνται από κράτος μέλος, εκτός εάν η Επιτροπή ή το συγκεκριμένο κράτος μέλος έχει γνωστοποιήσει ότι για τους εν λόγω επιβάτες και για τις χειραποσκευές τους δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι υποβλήθηκαν σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο στα κοινά πρότυπα· ή

   δ) αφικνούνται από τρίτη χώρα με την οποία η Κοινότητα έχει συνάψει συμφωνία, όπως αναφέρεται στο άρθρο 17, με την οποία αναγνωρίζεται ότι οι εν λόγω επιβάτες και οι χειραποσκευές τους έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο σε πρότυπα ασφαλείας ισοδύναμα προς τα κοινοτικά πρότυπα.

4.2 Προστασία των επιβατών και των χειραποσκευών

1. Οι επιβάτες και οι χειραποσκευές τους προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη παρεμβολή, από το σημείο ελέγχου τους μέχρι την αναχώρησή τους με το αεροσκάφος που τους μεταφέρει.

2. Οι αναχωρούντες επιβάτες που έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας δεν συνενώνονται με τους αφικνούμενους επιβάτες, εκτός εάν:

   α) οι επιβάτες αφικνούνται από κράτος μέλος, και εφόσον η Επιτροπή ή το συγκεκριμένο κράτος μέλος δεν έχει γνωστοποιήσει ότι για τους αφικνούμενους αυτούς επιβάτες και για τις χειραποσκευές τους δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο στα κοινά πρότυπα· ή

β) οι επιβάτες αφικνούνται από τρίτη χώρα με την οποία η Κοινότητα έχει συνάψει συμφωνία, όπως αναφέρεται στο άρθρο 17, με την οποία αναγνωρίζεται ότι οι εν λόγω επιβάτες και οι χειραποσκευές τους έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο σε πρότυπα ασφαλείας ισοδύναμα προς τα κοινοτικά πρότυπα.

4.3 Δυνητικά ταραχοποιοί επιβάτες

Οι δυνητικά ταραχοποιοί επιβάτες υπόκεινται σε κατάλληλα μέτρα ασφαλείας πριν από την αναχώρησή τους.

5. ΠΑΡΑΔΙΔΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

5.1 Έλεγχος ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών

1. Όλες οι παραδιδόμενες αποσκευές υποβάλλονται σε έλεγχο ασφαλείας πριν από τη φόρτωσή τους στο αεροσκάφος.

2. Οι μεταφορτωνόμενες αποσκευές δύνανται να εξαιρούνται από τον έλεγχο ασφαλείας, εφόσον:

   α) αφικνούνται από κράτος μέλος, εκτός εάν η Επιτροπή ή το συγκεκριμένο κράτος μέλος έχει γνωστοποιήσει ότι για τις εν λόγω παραδιδόμενες αποσκευές δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο στα κοινά πρότυπα· ή

   β) αφικνούνται από τρίτη χώρα με την οποία η Κοινότητα έχει συνάψει συμφωνία, όπως αναφέρεται στο άρθρο 17, με την οποία αναγνωρίζεται ότι οι παραδιδόμενες αυτές αποσκευές έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας ανταποκρινόμενο σε πρότυπα ασφαλείας ισοδύναμα προς τα κοινοτικά πρότυπα.

3. Οι διερχόμενες αποσκευές είναι δυνατόν να απαλλάσσονται από τον έλεγχο ασφαλείας εφόσον παραμένουν επί του αεροσκάφους.

5.2 Προστασία των παραδιδόμενων αποσκευών

Οι παραδιδόμενες αποσκευές που πρόκειται να μεταφερθούν με αεροσκάφος προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη παρεμβολή, από το σημείο ελέγχου τους ή παράδοσης στον αερομεταφορέα, οποιοδήποτε προηγείται, μέχρι την αναχώρηση του αεροσκάφους με το οποίο μεταφέρονται.

5.3 Αντιστοίχιση αποσκευών

1. Κάθε παραδιδόμενη αποσκευή αναγνωρίζεται ως συνοδευόμενη ή ασυνόδευτη. Οι παραδιδόμενες αποσκευές ενός επιβάτη που έχει περάσει τη διαδικασία ελέγχου εισιτηρίων για μια πτήση αλλά δεν έχει επιβιβαστεί στο αεροσκάφος αναγνωρίζονται ως ασυνόδευτες.

2. Οι ασυνόδευτες παραδιδόμενες αποσκευές δεν μεταφέρονται, εκτός εάν αποχωρίστηκαν για λόγους ανεξάρτητους από τη θέληση του επιβάτη ή υποβλήθηκαν σε πρόσθετες διαδικασίες ασφαλείας.

6. ΦΟΡΤΙΟ

6.1 Διαδικασίες ασφαλείας για το φορτίο

1. Κάθε φορτίο υπόκειται σε διαδικασίες ασφαλείας πριν από τη φόρτωσή του σε αεροσκάφος. Ένας αερομεταφορέας δέχεται τη μεταφορά φορτίου με αεροσκάφος μόνον εφόσον η εφαρμογή των διαδικασιών ασφαλείας έχει επιβεβαιωθεί και πιστοποιηθεί από εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο, γνωστό αποστολέα ή συμβεβλημένο αποστολέα.

2. Το μεταφορτωνόμενο φορτίο υπόκειται σε διαδικασίες ασφαλείας όπως περιγράφεται λεπτομερώς σε εκτελεστική πράξη.

3. Το διερχόμενο φορτίο είναι δυνατόν να εξαιρείται από τις διαδικασίες ασφαλείας εφόσον παραμένει επί του αεροσκάφους.

6.2 Προστασία του φορτίου

1. Το φορτίο που πρόκειται να μεταφερθεί με αεροσκάφος προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη παρεμβολή, από το σημείο στο οποίο εφαρμόζονται οι διαδικασίες ασφαλείας μέχρι την αναχώρηση του αεροσκάφους με το οποίο μεταφέρεται.

2. Το φορτίο που δεν έχει προστατευθεί καταλλήλως από μη εξουσιοδοτημένη παρεμβολή μετά την εφαρμογή των διαδικασιών ασφαλείας υποβάλλεται σε έλεγχο ασφαλείας.

7. ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ ΚΑΙ ΥΛΙΚΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

Το ταχυδρομείο και τα υλικά των αερομεταφορέων υπόκεινται σε διαδικασίες ασφαλείας και στη συνέχεια προστατεύονται μέχρι τη φόρτωσή τους στο αεροσκάφος, ώστε να αποτραπεί η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στο αεροσκάφος.

8. ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΠΤΗΣΗΣ

Οι προμήθειες πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της τροφοδοσίας, που προορίζονται για μεταφορά ή χρήση επί του αεροσκάφους υπόκεινται σε διαδικασίες ασφαλείας και στη συνέχεια προστατεύονται μέχρι τη φόρτωσή τους στο αεροσκάφος, ώστε να αποτραπεί η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στο αεροσκάφος.

9. ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Οι προμήθειες που προορίζονται για πώληση ή χρήση σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας των αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένων των προμηθειών για καταστήματα αφορολόγητων ειδών και εστιατόρια, υπόκεινται σε διαδικασίες ασφαλείας, ώστε να αποτραπεί η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στις περιοχές αυτές.

10. ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΤΗΣΗ

1. Με την επιφύλαξη των ισχυόντων κανόνων ασφαλείας πτήσεων, αποτρέπεται η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων ατόμων στο θάλαμο πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια της πτήσης.
2. Με την επιφύλαξη των ισχυόντων κανόνων ασφαλείας πτήσεων, οι δυνητικά ταραχοποιοί επιβάτες υπόκεινται σε κατάλληλα μέτρα ασφαλείας κατά τη διάρκεια της πτήσης.
3. Εάν ένας επιβάτης επιδιώξει να διαπράξει έκνομη ενέργεια κατά τη διάρκεια της πτήσης, λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα ασφαλείας για την αποτροπή της πράξης αυτής.
4. Η οπλοφορία επί του αεροσκάφους δεν επιτρέπεται, εκτός αν έχει δοθεί άδεια από το σχετικό κράτος μέλος και πληρούνται οι απαιτούμενες προϋποθέσεις ασφαλείας.
5. Συνοδοί ασφαλείας πτήσης δύνανται να επιβιβάζονται στο αεροσκάφος μόνον εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις ασφαλείας και εκπαίδευσης. Τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να μην επιτρέπουν τη χρήση των ως άνω συνοδών ασφαλείας σε πτήσεις αδειοδοτηθέντων από αυτά αερομεταφορέων.
6. Οι παράγραφοι 1 έως 5 εφαρμόζονται μόνο στους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

11. ΠΡΟΣΛΗΨΗ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

1. Τα άτομα που εκτελούν ελέγχους ασφαλείας, έλεγχο πρόσβασης ή άλλες διαδικασίες ασφαλείας ή είναι υπεύθυνα για την εκτέλεση των ελέγχων αυτών, προσλαμβάνονται, εκπαιδεύονται και πιστοποιούνται με τρόπο που να εξασφαλίζεται ότι είναι κατάλληλα για απασχόληση και ικανά να αναλάβουν τα καθήκοντα που θα τους ανατεθούν.
2. Τα άτομα εκτός των επιβατών που πρέπει να έχουν πρόσβαση σε ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας εκπαιδεύονται σε θέματα ασφαλείας πριν τους χορηγηθεί δελτίο ταυτότητας προσωπικού αερολιμένα ή δελτίο ταυτότητας πληρώματος.
3. Η εκπαίδευση που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2 διεξάγεται στο πλαίσιο αρχικής φάσης και στη συνέχεια επαναλαμβάνεται περιοδικά.
4. Οι εκπαιδευτές των ατόμων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα.

12. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο ασφαλείας, τον έλεγχο πρόσβασης και τις άλλες διαδικασίες ασφαλείας πρέπει να είναι κατάλληλος για την διενέργεια των ελέγχων αυτών.