ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 18.12.2024
COM(2024) 579 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ 2023 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 300/2008 ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΟΙΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008[1], η Επιτροπή αποστέλλει κατ' έτος στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη έκθεση για την ενημέρωσή τους σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τη συμβολή του στη βελτίωση της εναέριας ασφάλειας.

Το 2020 οι υπηρεσίες της Επιτροπή δρομολόγησαν απολογισμό σχετικά με πιθανά επόμενα βήματα για το ενωσιακό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας[2]. Αποτέλεσμα αυτού του απολογισμού ήταν η δημοσίευση ενός εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής το οποίο δημοσιεύθηκε τον Φεβρουάριο του 2023 με τίτλο «Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking» (Προς μια ενισχυμένη και ανθεκτικότερη πολιτική αεροπορικής ασφάλειας: απολογισμός), και στο οποίο επιβεβαιώθηκαν τα επιτεύγματα του συστήματος EU AVSEC, επισημάνθηκαν ορισμένα εκκρεμή προβλήματα και τα βαθύτερά τους αίτια και προτάθηκαν δυνητικά διορθωτικά μέτρα και οι πιθανές τους επιπτώσεις, όταν αυτό ήταν εφικτό. Το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής πρότεινε ένα νέο και περισσότερο φιλόδοξο βασικό σενάριο συμβατό με την ενιαία ασφάλεια (OSS) εντός της ΕΕ για τον έλεγχο ασφαλείας επιβατών και αποσκευών, βελτιωμένη ρυθμιστική διαδικασία και ενισχυμένη ανάπτυξη και υιοθέτηση καινοτομιών.

Το 2023 η Επιτροπή συνέχισε να ενισχύει το σύστημα αεροπορικής ασφάλειας, οι δε υπηρεσίες της ανέλαβαν διάφορες δράσεις που χαρακτηρίστηκαν ως ζωτικής σημασίας στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή έλαβε προσωρινά μέτρα στοχευμένα στο προσωπικό ασφάλειας για να αντιμετωπίσει την κρίση χωρητικότητας στους αερολιμένες της ΕΕ κατά τη θερινή περίοδο του 2023, όταν ο όγκος των αεροπορικών ταξιδιών άρχισε πάλι να αυξάνεται μετά την πανδημία COVID, ενώ ο τομέας των αερομεταφορών αντιμετώπιζε ελλείψεις εργατικού δυναμικού.

Καθ' όλη τη διάρκεια του 2023, τα μέλη της ομάδας καθοδήγησης της στρατηγικής αεροπορικής ασφάλειας, υποστηριζόμενα από συμβουλευτικούς άξονες εργασίας, συνεργάστηκαν για να εξετάσουν τις προτάσεις που διατυπώθηκαν στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

---

1 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72).

2 Στη διαδικασία διαβούλευσης προσφέρθηκαν να συμμετάσχουν εθελοντικά ορισμένα μέλη της συμβουλευτικής ομάδας ενδιαφερομένων για την αεροπορική ασφάλεια (SAGAS), η οποία συγκροτήθηκε δυνάμει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008.

2. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΑΠΕΙΛΗΣ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η Επιτροπή, από κοινού με τους αρμόδιους οργανισμούς, διατήρησε συνεχή διάλογο και τακτική παρακολούθηση των αναδυόμενων απειλών για την αεροπορική ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των απειλών υβριδικού χαρακτήρα, με τα κράτη μέλη και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, με σκοπό την ανάπτυξη γνώσεων και ικανοτήτων αντίδρασης στις εν λόγω απειλές, με αποτελεσματική διαχείριση του κινδύνου. Το πρώτο τρίμηνο του 2023 ολοκληρώθηκε, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, εκτενής χαρτογράφηση των κινδύνων για την αξιολόγηση του επιπέδου απειλής και κινδύνου κατά της πολιτικής αεροπορίας. Η διαδικασία χαρτογράφησης ήταν μέρος των προσπαθειών για μια ενισχυμένη και ανθεκτικότερη πολιτική αεροπορικής ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

2.1 Τρομοκρατία και υβριδικές απειλές

Το τοπίο της τρομοκρατίας σε παγκόσμιο επίπεδο δεν μεταβλήθηκε το 2023. Οι τρομοκράτες δρουν σε διασυνοριακό επίπεδο και χρησιμοποιούν νέες τεχνολογίες και νέους τρόπους δράσης. Βασική πηγή ανησυχίας εξακολουθεί να αποτελεί η διάδοση προπαγάνδας στο διαδίκτυο και οι δυνητικοί κίνδυνοι ριζοσπαστικοποίησης που αυτή συνεπάγεται, καθώς οι τρομοκράτες εκμεταλλεύονται την κοινωνική απομόνωση και την έλλειψη σταθερού συστήματος στήριξης για να στρατολογήσουν νέους ακόλουθους. Σε ένα πιο αποκεντρωμένο και ασταθές περιβάλλον, τρομοκράτες και βίαιοι εξτρεμιστές συνδέονται και αλληλοεμπνέονται πέραν ιδεολογίας ή συμμετοχής σε οργάνωση.

Αναμένεται ότι θα συνεχίσουν να εξελίσσονται οι απειλές και οι προκλήσεις για την πολιτική αεροπορία ως ιδιαίτερα προβεβλημένο στόχο και ότι θα συνεχίσει να αυξάνεται η ποικιλομορφία των τρόπων διενέργειας των επιθέσεων. Οι απειλές εκ των έσω και η εγχώρια τρομοκρατία εξακολουθούν να αποτελούν πεδίο ιδιαίτερης προσοχής. Οι ζώνες συγκρούσεων θα συνεχίσουν να παρέχουν στους τρομοκράτες ένα περιβάλλον που προσφέρει την ευκαιρία να αποκτήσουν πιο εξελιγμένο στρατιωτικό εξοπλισμό.

2.2 Κυβερνοασφάλεια

Στο πλαίσιο της αυξανόμενης εξάρτησης των αερομεταφορών από την τεχνολογία των πληροφοριών και τα ψηφιακά λειτουργικά συστήματα, η κρισιμότητα της κυβερνοασφάλειας αυξάνεται ακόμη περισσότερο. Οι κυβερνοεπιθέσεις με στόχο τις μεταφορές θα μπορούσαν δυνητικά να έχουν καταστροφικές συνέπειες και να προκαλέσουν σημαντική οικονομική διαταραχή. Το 2023 αναφέρθηκαν περισσότερες από 6 000 κυβερνοεπιθέσεις που επηρέασαν διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα των αερομεταφορών. Οι συνηθέστερες μέθοδοι κυβερνοεπιθέσεων ήταν οι δόλιοι ιστότοποι, το ηλεκτρονικό ψάρεμα και το κακόβουλο λογισμικό (συμπεριλαμβανομένου του λυτρισμικού), ενώ οι κυριότεροι στόχοι ήταν χρήστες του εναέριου χώρου, αερολιμένες και πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και η

αλυσίδα εφοδιασμού τους.[3] Το υφιστάμενο πλαίσιο ασφάλειας των αερομεταφορών επικαιροποιήθηκε το 2023 μετά την οδηγία NIS2[4]. Πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με εθνικές αρχές με στόχο να διασφαλιστεί η μέγιστη εφικτή συνέπεια οριζόντιων και τομεακών κανόνων κυβερνοασφάλειας ως προς την εφαρμογή και την επιβολή τους, προκειμένου να αυξηθεί η ανθεκτικότητα του τομέα των μεταφορών, των σχετικών υποδομών και των μέσων για την αντιμετώπιση κυβερνοαπειλών. Ο κυβερνοχώρος ενέχει διάφορες ειδικές προκλήσεις, όπως το ευρύ φάσμα δρώντων και κινήτρων (πέραν των τρομοκρατικών ομάδων).

3. Εκτιμήσεις κινδύνου

3.1 Δρόνοι

Η παράνομη χρήση συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών (ΣμηΕΑ), ευρύτερα γνωστών ως δρόνων, μπορεί να διαταράξει τη λειτουργία των αερολιμένων και να θέσει σε κίνδυνο τα αεροσκάφη και τους επιβαίνοντες σε αυτά.[5] Για αυτόν τον λόγο και με βάση την πρόσφατα εκδοθείσα στρατηγική της Επιτροπής σχετικά με την αντιμετώπιση δυνητικών απειλών που θέτουν οι δρόνοι[6], οι υπηρεσίες της Επιτροπής εκπόνησαν εκτίμηση κινδύνων για την αεροπορική ασφάλεια λόγω δρόνων, με στόχο να προσδιοριστούν δυνητικά πρόσθετα τρωτά σημεία των αερολιμένων, τα οποία ενδέχεται να απαιτούν κανονιστικές λύσεις. Η εκτίμηση κινδύνων ξεκίνησε το τελευταίο τρίμηνο του 2023 και προβλεπόταν να ολοκληρωθεί εντός του πρώτου τριμήνου του 2024.

3.2 Ζώνες συγκρούσεων

Στο πλαίσιο του συστήματος προειδοποίησης για ζώνες συγκρούσεων συνέχισαν να πραγματοποιούνται κοινές εκτιμήσεις κινδύνου, σε τακτική τριμηνιαία βάση εντός του 2023, υπό την καθοδήγηση της ολοκληρωμένης ομάδας εκτίμησης κινδύνου για την αεροπορική ασφάλεια της ΕΕ, με τη συμμετοχή κρατών μελών της ΕΕ, του Κέντρου Ανάλυσης Πληροφοριών της ΕΕ (EU INTCEN) της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Εξωτερικής Δράσης (ΕΥΕΔ) και του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA). Στόχος της εν λόγω διαδικασίας είναι η έγκαιρη ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την εκτίμηση των κινδύνων που προκύπτουν για την πολιτική αεροπορία της ΕΕ από ζώνες συγκρούσεων, για να μετριάζονται οι

---

3 Έκθεση των EUROCONTROL/EATM-CERT του 2024 για την κυβερνοασφάλεια στην αεροπορία.

4 Οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο κυβερνοασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014 και της οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972, και για την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 (ΕΕ L 333 της 27.12.2022, σ. 80).

5 Σύμφωνα με την ετήσια επισκόπηση της ασφάλειας του EASA για το 2022, το ποσοστό περιστατικών δρόνων μειώθηκε κατά το 2021 (σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία).

6 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την αντιμετώπιση δυνητικών απειλών που θέτουν οι δρόνοι, COM(2023) 659 final.

κίνδυνοι. Σε επείγουσες περιπτώσεις, διοργανώνονται έκτακτες συνεδριάσεις. Η ομάδα πραγματοποίησε τέσσερις τριμηνιαίες συνεδριάσεις το 2023 και τρεις ad hoc επείγουσες συνεδριάσεις, ιδίως αναφορικά με τη σύγκρουση Χαμάς και Ισραήλ και τις επιπτώσεις της στην πολιτική αεροπορία της ΕΕ. Αυτές οδήγησαν στη δημοσίευση νέου ενημερωτικού δελτίου για τις ζώνες συγκρούσεων (CZIB), στην ανάκληση δύο CZIBs, καθώς και στην επέκταση 11 υφιστάμενων CZIB.[7]

Η ολοκληρωμένη διαδικασία εκτίμησης κινδύνου για την αεροπορική ασφάλεια της ΕΕ παρέχει επίσης τη δυνατότητα εκτίμησης κινδύνου και υποστηρίζει τη διαδικασία λήψης αποφάσεων (μετριασμός των κινδύνων) στον τομέα της ασφάλειας του αεροπορικού φορτίου και των προτύπων αεροπορικής ασφάλειας.

4. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

4.1 Νομοθετικό πλαίσιο

Η πολιτική αεροπορία εξακολουθεί να αποτελεί θελκτικό στόχο εχθρικών παραγόντων και, για την αντιμετώπιση αυτής της απειλής, απαιτείται η εφαρμογή αναλογικών μέτρων προστασίας βάσει επικινδυνότητας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη προσαρμόζουν συνεχώς τα μέτρα μετριασμού, ώστε να επιτυγχάνουν το υψηλότερο δυνατό επίπεδο αεροπορικής ασφάλειας και, ταυτόχρονα, να ελαχιστοποιούν τις αρνητικές επιπτώσεις στις πτητικές λειτουργίες.

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1998 τροποποιήθηκε τον Μάρτιο του 2023 με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/566[8], ο οποίος περιέχει τροποποιήσεις που κατέστησαν αναγκαίες λόγω των εξελίξεων στο μεταβαλλόμενο τοπίο απειλών και κινδύνων, καθώς και των πρόσφατων τεχνολογικών εξελίξεων. Οι εν λόγω τροποποιήσεις αφορούν το λογισμικό αυτόματης ανίχνευσης απαγορευμένων αντικειμένων (APID), τα συστήματα ανίχνευσης εκρηκτικών (EDS) για χειραποσκευές, τον εξοπλισμό ανίχνευσης ιχνών εκρηκτικών (ETD), τους σαρωτές ασφάλειας, την ανίχνευση ορισμένων χημικών απειλών, καθώς και τον εξοπλισμό ανίχνευσης εκρηκτικού ατμού (EVD) και σχετικές τροποποιήσεις της διαδικασίας ελέγχου ασφάλειας.

4.2 Βάση δεδομένων της Ένωσης σχετικά με την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας

Η βάση δεδομένων της Ένωσης[9] για την ασφάλεια της αλυσίδας εφοδιασμού αποτελεί το μόνο νομικό μέσο για διαβούλευση κατά την αποδοχή αποστολών από άλλο εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο ή από γνωστό αποστολέα. Η ίδια βάση δεδομένων

---

7 https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs

8 Για λεπτομέρειες, βλ. παράρτημα 2.

9 https://ksda.ec.europa.eu/

περιλαμβάνει επίσης κατάλογο εγκεκριμένου εξοπλισμού ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας με σήμανση «σφραγίδα ΕΕ».

Στα τέλη του 2023 η βάση δεδομένων περιείχε περίπου 40 000 καταχωρίσεις εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων, γνωστών αποστολέων, γνωστών προμηθευτών προμηθειών αερολιμένα, ανεξάρτητων επικυρωτών, αεροπορικών εταιρειών μεταφοράς αεροπορικού φορτίου ή ταχυδρομείου που εκτελούν μεταφορές με προορισμό την Ένωση από αερολιμένα τρίτης χώρας (ACC3), εγκεκριμένων προμηθευτών, εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων και γνωστών αποστολέων τρίτων χωρών, εξοπλισμού ασφαλείας, αερολιμένων και χρηστών. Το ποσοστό διαθεσιμότητάς της ήταν 99,98 %, γεγονός που σημαίνει ότι κατά τη διάρκεια του 2023 δεν ήταν διαθέσιμη για λιγότερο από 2 ώρες.

4.3 Εκ των προτέρων παροχή πληροφοριών για τα φορτία, προ της φόρτωσης (PLACI)

Οι οικονομικοί φορείς που είναι υπεύθυνοι για την εισαγωγή αποστολών στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης (ως προορισμό ή ως τόπο διαμετακόμισης) από τρίτες χώρες αεροπορικώς πρέπει να υποβάλλουν ηλεκτρονικά εκ των προτέρων πληροφορίες για τα φορτία στα τελωνεία της ΕΕ. Τα δεδομένα αυτά αναλύονται από τις τελωνειακές αρχές του πρώτου σημείου εισόδου στην ΕΕ για σκοπούς ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας με τη χρήση του νέου τελωνειακού συστήματος εισαγωγών (ICS2).

Το αποτέλεσμα της ανάλυσης κινδύνου PLACI ενδέχεται να απαιτεί την εφαρμογή ειδικών μέτρων μετριασμού των κινδύνων για την αεροπορική ασφάλεια, όπως, για παράδειγμα, η δυνατότητα εντολής ή παραπομπής μη φόρτωσης (DNL). Τα εν λόγω μέτρα πρέπει να εφαρμόζονται από τους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στην εισερχόμενη στην Ένωση αλυσίδα εφοδιασμού, πριν από τη φόρτωση της αποστολής σε πτήση με προορισμό την ΕΕ.

Η δεύτερη φάση του ICS2, η οποία επεκτείνει τις απαιτήσεις αυτές ώστε να καλύπτεται το σύνολο του αεροπορικού φορτίου, υλοποιήθηκε την 1η Μαρτίου 2023. Το 2023 υποβλήθηκαν 202 539 068 PLACI και δεν εκδόθηκε καμία παραπομπή DNL.

5. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

5.1 Γενικά

Στόχος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 είναι η πρόληψη των πράξεων έκνομων επεμβάσεων σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, με σκοπό την προστασία προσώπων και εμπορευμάτων. Παρόλο που ο εν λόγω κανονισμός απαιτεί από τα κράτη μέλη να παρακολουθούν τακτικά τη συμμόρφωση των αερολιμένων, των αερομεταφορέων και άλλων φορέων όσον αφορά την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων αεροπορικής ασφάλειας και να εξασφαλίζουν ταχεία ανίχνευση και κάλυψη των ελλείψεων, ο ρόλος που ανατίθεται στην Επιτροπή από τον νομοθέτη είναι να

παρακολουθεί την αποτελεσματική εφαρμογή της εν λόγω νομικής απαίτησης από τα κράτη μέλη της ΕΕ / του ΕΟΧ[10].

Το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 ορίζει ότι η Επιτροπή διενεργεί επιθεωρήσεις και, εφόσον απαιτείται, διατυπώνει συστάσεις με σκοπό τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας. Για την επίτευξη του εν λόγω στόχου παρακολούθησης, το σύστημα εποπτείας της Επιτροπής καλύπτει τις δραστηριότητες των κρατών μελών όσον αφορά την κατάρτιση, τη διατήρηση και την εφαρμογή αποτελεσματικού εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και αποτελεσματικού εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου της πολιτικής αεροπορίας.

Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή εφαρμόζει ένα σύστημα παρακολούθησης της συμμόρφωσης σε δύο επίπεδα, δηλαδή δικές της επιθεωρήσεις που συμπληρώνονται από την αξιολόγηση των ετήσιων εκθέσεων των κρατών μελών για τις εθνικές δραστηριότητες παρακολούθησης.

Από το 2010, το ποσοστό συμμόρφωσης που διαπιστώθηκε κατά τις επιθεωρήσεις της Επιτροπής παραμένει σταθερό στο 80 % περίπου. Ωστόσο, αυτό το σχετικά σταθερό ποσοστό δεν σημαίνει ότι τα κράτη μέλη δεν έχουν εντείνει τις προσπάθειές τους, καθώς παράλληλα και οι απαιτήσεις αεροπορικής ασφάλειας έχουν ενισχυθεί σημαντικά με την πάροδο του χρόνου, ιδίως σε τομείς όπως η ασφάλεια του αεροπορικού φορτίου, ο έλεγχος ασφάλειας υγρών, αερολυμάτων και πηκτωμάτων ή η ανάπτυξη και η χρήση τεχνολογίας περισσότερο προηγμένης και υψηλών επιδόσεων.

5.2 Συχνότητα και πεδίο εφαρμογής των επιθεωρήσεων

Η Επιτροπή διενεργεί επιθεωρήσεις στις υπηρεσίες αεροπορικής ασφάλειας των κρατών μελών [στο εξής: αρμόδιες αρχές, όπως ορίζονται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008], καθώς και σε αερολιμένες, σε φορείς εκμετάλλευσης και σε φορείς που εφαρμόζουν πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας.

Ο αριθμός, η συχνότητα και το πεδίο εφαρμογής των εν λόγω επιθεωρήσεων καθορίζονται στη στρατηγική της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών (ΓΔ MOVE) για την παρακολούθηση της εφαρμογής των ενωσιακών προτύπων αεροπορικής ασφάλειας. Στην εν λόγω στρατηγική λαμβάνονται υπόψη το επίπεδο αεροπορικών δραστηριοτήτων σε κάθε κράτος μέλος, αντιπροσωπευτικό δείγμα του τύπου λειτουργιών των αερολιμένων, το επίπεδο συμμόρφωσης ως προς την εφαρμογή των κανονισμών αεροπορικής ασφάλειας, τα αποτελέσματα προηγούμενων επιθεωρήσεων της Επιτροπής, οι αξιολογήσεις των εθνικών ετήσιων εκθέσεων ποιοτικού ελέγχου, τα περιστατικά ασφάλειας (πράξεις έκνομων επεμβάσεων), τα επίπεδα απειλής και άλλοι παράγοντες και αξιολογήσεις.

---

[10] Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος: τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ, η Νορβηγία, η Ισλανδία και η Ελβετία. Η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ (ΕΑΕ) είναι υπεύθυνη για τη διενέργεια επιθεωρήσεων αεροπορικής ασφάλειας στη Νορβηγία και στην Ισλανδία. Η Επιτροπή διενεργεί επιθεωρήσεις αεροπορικής ασφάλειας στην Ελβετία βάσει διμερούς συμφωνίας.

Προκειμένου η Επιτροπή να έχει επαρκείς διαβεβαιώσεις σχετικά με το επίπεδο συμμόρφωσης των κρατών μελών, ακολουθείται προσέγγιση πολυετούς παρακολούθησης. Βάσει αυτής, στοιχεία για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 και των εκτελεστικών του πράξεων από κάθε κράτος μέλος συλλέγονται σε διετή κύκλο, είτε με επιθεώρηση της αρμόδιας αρχής του κράτους μέλους είτε με επιθεώρηση τουλάχιστον ενός αερολιμένα του.

Πέραν αυτού, στοιχεία για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων αεροπορικής ασφάλειας συλλέγονται σε πενταετή κύκλο, με επιλογή του 15 %, τουλάχιστον, από το σύνολο των αερολιμένων της ΕΕ που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008, συμπεριλαμβανομένου του μεγαλύτερου αερολιμένα από άποψη όγκου επιβατών σε κάθε κράτος μέλος. Οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται από την Επιτροπή σε επιλεγέντες αερολιμένες αποτελούν ισχυρό δείκτη του συνολικού επιπέδου συμμόρφωσης σε κάθε κράτος μέλος.

5.3 Διαδικασίες και μεθοδολογία επιθεωρήσεων

Με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 72/2010 της Επιτροπής[11] καθορίζονται οι διαδικασίες διεξαγωγής των επιθεωρήσεων της Επιτροπής στο πεδίο της αεροπορικής ασφάλειας. Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, διατάξεις για τα προσόντα και τις εξουσίες των επιθεωρητών της Επιτροπής.[12]

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τη διεξαγωγή των εν λόγω επιθεωρήσεων αναπτύχθηκε σε στενή συνεργασία με τις αρχές αεροπορικής ασφάλειας των κρατών μελών και βασίζεται στην επαλήθευση της αποτελεσματικής εφαρμογής των μέτρων ασφάλειας.

5.4 Επιθεωρήσεις διενεργούμενες από την Επιτροπή

Έως τον Αύγουστο του 2023, η Επιτροπή διέθετε ενεργό ομάδα επτά επιθεωρητών αεροπορικής ασφάλειας πλήρους απασχόλησης, ενώ από τον Σεπτέμβριο του 2023 η ομάδα αυτή αποτελείται από οκτώ επιθεωρητές. Η Επιτροπή στηρίζεται επίσης από ομάδα περίπου 80 εθνικών επιθεωρητών που διορίστηκαν από τα κράτη μέλη και οι οποίοι ειδικεύονται για να συμμετέχουν στις επιθεωρήσεις της Επιτροπής.

Η συμμετοχή εθνικών ελεγκτών στις επιθεωρήσεις της Επιτροπής συμβάλλει επίσης σε ένα σύστημα αξιολόγησης από ομοτίμους και επιτρέπει τη διάδοση μεθοδολογιών και βέλτιστων πρακτικών σε όλα τα κράτη μέλη και στις συνδεδεμένες χώρες.[13]

---

11 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 72/2010 της Επιτροπής, της 26ης Ιανουαρίου 2010, για καθορισμό των διαδικασιών διεξαγωγής των επιθεωρήσεων της Επιτροπής στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες (ΕΕ L 23 της 27.1.2010, σ. 1).

12 Βλ. άρθρα 4 και 5.

13 Βλ. στο παράρτημα 1 σύνοψη όλων των δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης που διεξήγαγαν η Επιτροπή και η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ το 2023.

5.4.1 Επιθεωρήσεις των εθνικών αρμόδιων αρχών

Στόχος των επιθεωρήσεων των αρμόδιων αρχών είναι να εξακριβώνεται αν τα κράτη μέλη διαθέτουν τα αναγκαία μέσα —μεταξύ των οποίων εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου, νόμιμη εξουσία και κατάλληλους πόρους— ώστε να είναι σε θέση να εφαρμόζουν επαρκώς την ενωσιακή νομοθεσία αεροπορικής ασφάλειας.

Στο πλαίσιο του έβδομου κύκλου επιθεωρήσεων των αρμόδιων αρχών, η Επιτροπή διενήργησε τέσσερις επιθεωρήσεις κατά τη διάρκεια του 2023. Τα κράτη μέλη που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση το 2023 ευθυγράμμισαν τα εθνικά τους προγράμματα αεροπορικής ασφάλειας με τη νομοθεσία της ΕΕ, παρείχαν στις οικείες αρμόδιες αρχές τις αναγκαίες εξουσίες επιβολής για την παρακολούθηση και την τήρηση όλων των απαιτήσεων του κανονισμού και των εκτελεστικών του πράξεων, εξασφάλισαν τη διαθεσιμότητα αρκετών ελεγκτών για την εκτέλεση δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης και εφάρμοσαν, ως επί το πλείστον, τις απαιτήσεις σχετικά με την εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας.

Ωστόσο, κατά τις επιθεωρήσεις επισημάνθηκε η ανάγκη να καταβληθούν πρόσθετες προσπάθειες στους ακόλουθους τομείς: διασφάλιση της πλήρους ευθυγράμμισης των προγραμμάτων ασφάλειας των αερολιμένων, των φορέων εκμετάλλευσης και των φορέων με τους κανονισμούς· συμπερίληψη της απαιτούμενης μεθοδολογίας επιθεωρήσεων και τήρηση των απαιτήσεων που αφορούν τη διαδικασία υποβολής εκθέσεων (π.χ. χρόνος υποβολής, σχέδιο διορθωτικών μέτρων, επίσημο κλείσιμο του φακέλου επιθεώρησης κ.λπ.)· τήρηση ελάχιστης συχνότητας ελέγχων ασφάλειας, επιθεωρήσεων και δοκιμών· και, όπου απαιτείται ή αρμόζει, διεξαγωγή κατάλληλων εκτιμήσεων κινδύνου για τον καθορισμό μέτρων ασφάλειας ή ορισμένων εξαιρέσεων. Επίσης, εντοπίστηκαν ζητήματα συχνότητας και πεδίου εφαρμογής στους τακτικούς ελέγχους εθνικών και/ή ξένων αερομεταφορέων και ορισμένων φορέων με αρμοδιότητες ασφάλειας.

5.4.2 Αρχικές επιθεωρήσεις αερολιμένων

Το 2023 η Επιτροπή διενήργησε 14 αρχικές επιθεωρήσεις αερολιμένων με σκοπό να εξακριβωθεί αν η αρμόδια αρχή παρακολουθεί επαρκώς την αποτελεσματική εφαρμογή των μέτρων αεροπορικής ασφάλειας και αν είναι σε θέση να εντοπίζει και να αποκαθιστά γρήγορα τυχόν ελλείψεις. Οποιεσδήποτε ελλείψεις που διαπιστώνονται από τους επιθεωρητές της Επιτροπής πρέπει να αποκαθίστανται εντός καθορισμένης προθεσμίας. Οι εκθέσεις επιθεώρησης κοινοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη.

Μετά το δέκατο τέταρτο έτος εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008, τα αποτελέσματα της επιθεώρησης αποτυπώνουν τις προσπάθειες που έχουν καταβάλει οι αρμόδιες αρχές και ο κλάδος. Οι περισσότερες από τις απαιτήσεις ασφάλειας εφαρμόστηκαν ορθά. Ωστόσο, οι επιθεωρήσεις ανέδειξαν δυσκολίες στην αποτελεσματική εφαρμογή ορισμένων μέτρων, για παράδειγμα όσον αφορά τον έλεγχο πρόσβασης και τον έλεγχο ασφάλειας χειραποσκευών, καθώς και στον τομέα της κυβερνοασφάλειας.

5.4.3 Επαναληπτικές επιθεωρήσεις

Σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 72/2010, η Επιτροπή διεξάγει συστηματικά περιορισμένο αριθμό επαναληπτικών επιθεωρήσεων. Επαναληπτικές επιθεωρήσεις προγραμματίζονται όταν στην αρχική επιθεώρηση διαπιστωθούν πολλές σοβαρές ελλείψεις, αλλά και σε δειγματοληπτική βάση, για να εξακριβώνεται αν οι αρμόδιες αρχές διαθέτουν τις αναγκαίες εξουσίες για να απαιτούν την αποκατάσταση ελλείψεων εντός καθορισμένης προθεσμίας. Το 2023 πραγματοποιήθηκε μία επαναληπτική επιθεώρηση.

5.5 Αξιολογήσεις των ετήσιων εκθέσεων ποιοτικού ελέγχου των κρατών μελών

Σύμφωνα με το σημείο 18 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν ετησίως έκθεση στην Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνουν προς εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους και για την κατάσταση αεροπορικής ασφάλειας στους αερολιμένες τους.

Η αξιολόγηση των εν λόγω εκθέσεων, επιπλέον των τακτικών επιθεωρήσεων που διενεργεί η ίδια, είναι ένα από τα εργαλεία που χρησιμοποιεί η Επιτροπή για να παρακολουθεί στενά την εφαρμογή των εθνικών μέτρων ποιοτικού ελέγχου, κάτι που, με τη σειρά του, επιτρέπει τον ταχύ εντοπισμό και την κάλυψη των ελλείψεων σε κάθε κράτος μέλος.

Η αξιολόγηση περιλαμβάνει ανάλυση της τακτικής παρακολούθησης αερολιμένων, αερομεταφορέων και άλλων φορέων αρμόδιων σε θέματα αεροπορικής ασφάλειας, καθώς επίσης τον χρόνο που ανάλωσαν οι επιθεωρητές στο πεδίο, το πεδίο εφαρμογής και τη συχνότητα κατάλληλου συνδυασμού δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης, τα εθνικά επίπεδα συμμόρφωσης, τις δραστηριότητες παρακολούθησης και την άσκηση των εξουσιών επιβολής της νομοθεσίας.

Η ποιότητα των ετήσιων εκθέσεων και των πληροφοριών που παρέχονται από τα κράτη μέλη παραμένει σταθερή και, κατά τη διάρκεια του 2023, επιτεύχθηκε περαιτέρω εναρμόνιση.

Στα κράτη μέλη απεστάλη επίσημη ολοκληρωμένη αξιολόγηση, με επισήμανση, όπου ήταν αναγκαίο, προτάσεων σχετικά με τρόπους βελτίωσης ή καλύτερης προσαρμογής των εθνικών προσπαθειών.

5.6 Αξιολογήσεις αερολιμένων τρίτων χωρών

Η Επιτροπή διενεργεί αξιολογήσεις στο πλαίσιο των ρυθμίσεων ενιαίας ασφάλειας (OSS) μεταξύ της ΕΕ και τρίτων χωρών. Σκοπός είναι να επιβεβαιωθεί ότι η εφαρμογή ορισμένων μέτρων ασφάλειας εξακολουθεί να βρίσκεται σε ισοδύναμο επίπεδο με την

εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας αεροπορικής ασφάλειας. Το 2023 διενεργήθηκαν τρεις αξιολογήσεις, αντίστοιχα στη Νορβηγία[14], τον Καναδά και το Ηνωμένο Βασίλειο.

5.7 Περιπτώσεις του άρθρου 15 και ένδικες προσφυγές

Αν οι ελλείψεις στην εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας που διαπιστώνονται σε αερολιμένα είναι αρκετά σοβαρές ώστε να επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό το συνολικό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, η Επιτροπή θα ενεργοποιήσει το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 72/2010. Αυτό σημαίνει, αφενός, ότι οι αρμόδιες αρχές όλων των κρατών μελών ενημερώνονται για την κατάσταση και, αφετέρου, ότι οι αφίξεις πτήσεων από τον υπαγόμενο στις διατάξεις του άρθρου 15 αερολιμένα αντιμετωπίζονται ως αφίξεις πτήσεων από τρίτη χώρα, επομένως, οι αερολιμένες άφιξης υποχρεούνται να εφαρμόζουν αντισταθμιστικά μέτρα ασφαλείας στους αφικνούμενους μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες και τις αποσκευές τους, καθώς και στο αεροσκάφος με το οποίο αυτοί έφθασαν. Το 2023 δεν προέκυψε καμία τέτοια περίπτωση.

Η Επιτροπή έχει επίσης τη δυνατότητα να κινήσει διαδικασία επί παραβάσει, σύμφωνα με το άρθρο 258 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως σε περιπτώσεις παρατεταμένης μη αποκατάστασης ή επανεμφάνισης ελλείψεων. Το 2023 δεν κινήθηκε καμία τέτοια διαδικασία.

6. ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ

6.1 Δοκιμασία

«Δοκιμασία», κατά την έννοια της ενωσιακής νομοθεσία αεροπορικής ασφάλειας, διεξάγεται όταν κράτος μέλος συμφωνήσει με την Επιτροπή ότι θα χρησιμοποιήσει ιδιαίτερα μέσα ή μεθόδους που δεν αναγνωρίζονται από τη νομοθεσία, προκειμένου να αντικαταστήσει έναν από τους αναγνωρισμένους ελέγχους ασφάλειας, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, με την προϋπόθεση ότι η εν λόγω δοκιμασία δεν έχει αρνητική επίπτωση στα συνολικά επίπεδα ασφάλειας. Κατά τη διάρκεια του 2022 ξεκίνησαν στις Κάτω Χώρες και στη Γερμανία δύο δοκιμασίες σχετικά με την εφαρμογή αυτόματης ανίχνευσης απαγορευμένων αντικειμένων (APID), σε συνδυασμό με συστήματα ανίχνευσης εκρηκτικών υλών για χειραποσκευές (EDSCB).[15]

6.2 Συνεδριάσεις

Τον Φεβρουάριο του 2023 η Επιτροπή και η Υπηρεσία Ασφάλειας των Μεταφορών των ΗΠΑ διοργάνωσαν την πρώτη σύνοδο κορυφής ΗΠΑ-ΕΕ για την ασφάλεια του αεροπορικού φορτίου στη Μαδρίτη της Ισπανίας. Η σύνοδος αυτή έδωσε την ευκαιρία

---

14 Στο Svalbard, μια περιοχή της Νορβηγίας η οποία δεν έχει συσταθεί ως δήμος.

15 Η τελική έκθεση για τη δοκιμασία στις Κάτω Χώρες παρελήφθη τον Ιούνιο του 2023. Η δοκιμασία στη Γερμανία βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη.

να αναγνωριστούν οι απειλές κατά του αεροπορικού φορτίου και να εφαρμοστούν συλλογικά στρατηγικές μετριασμού.

Τον Νοέμβριο του 2023 η Επιτροπή διοργάνωσε την τέταρτη συνεδρίαση της ομάδας εργασίας για την κυβερνοασφάλεια στον τομέα της αεροπορίας, στην οποία συμμετείχαν οι αρχές των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για την αεροπορική ασφάλεια και την εφαρμογή της οδηγίας NIS[16]. Στόχος της συνεδρίασης ήταν η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των αρχών για τη διευκόλυνση της ευθυγράμμισης και της συμμόρφωσης μεταξύ της NIS2 και των κανόνων που διέπουν την αεροπορία. Επιδιώχθηκε επίσης η πρόληψη πιθανών κενών ή επικαλύψεων υποχρεώσεων κυβερνοασφάλειας και να ελαχιστοποιηθεί ο περιττός διοικητικός και επιχειρησιακός φόρτος.

Η Επιτροπή διοργάνωσε ετήσια συνεδρίαση και εκπαίδευση των εθνικών επιθεωρητών αεροπορικής ασφάλειας τον Οκτώβριο του 2023 για να λάβουν τα κράτη μέλη γνώση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων, να προωθηθεί η διαφάνεια και να εναρμονιστούν οι μεθοδολογίες παρακολούθησης της συμμόρφωσης.

7. ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ

7.1 Γενικά

Η Επιτροπή συνέχισε να συμβάλλει στην αεροπορική ασφάλεια παγκοσμίως. Αυτό το έπραξε συνεργαζόμενη με διεθνείς φορείς, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), με την Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας και βασικούς εμπορικούς εταίρους, καθώς και συνεργαζόμενη στενά με τα κράτη μέλη για τη διασφάλιση συντονισμένων θέσεων σε επίπεδο ΕΕ. Πραγματοποιήθηκαν επίσης διάλογοι με ορισμένες τρίτες χώρες, όπως οι ΗΠΑ, ο Καναδάς, η Αυστραλία, η Σινγκαπούρη και το Ηνωμένο Βασίλειο.

7.2 Διεθνείς φορείς

Η ΕΕ συμμετείχε ενεργά, ως παρατηρητής, στην ετήσια συνεδρίαση της ειδικής ομάδας του ΔΟΠΑ για την αεροπορική ασφάλεια (AVSECP/34), η οποία πραγματοποιήθηκε από τις 29 Μαΐου έως τις 2 Ιουνίου 2023, καθώς και στη δεύτερη συνεδρίαση της ειδικής ομάδας του ΔΟΠΑ για την κυβερνοασφάλεια (CYSECP/2), η οποία πραγματοποιήθηκε από τις 5 έως τις 9 Ιουνίου 2023.

7.3 Τρίτες χώρες

Στο πλαίσιο των σχέσεων με τις Ηνωμένες Πολιτείες σε θέματα αεροπορικής ασφάλειας, η ομάδα συνεργασίας ΕΕ–ΗΠΑ για την ασφάλεια των μεταφορών (TSCG)

---

16 Οδηγία (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουλίου 2016, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο ασφάλειας συστημάτων δικτύου και πληροφοριών σε ολόκληρη την Ένωση (ΕΕ L 194 της 19.7.2016, σ. 1).

αποσκοπεί στην προώθηση της συνεργασίας σε διάφορους τομείς κοινού ενδιαφέροντος. Διασφαλίζει την αδιάλειπτη εφαρμογή των ρυθμίσεων ενιαίας ασφάλειας και την αμοιβαία αναγνώριση των αντίστοιχων συστημάτων της ΕΕ και των ΗΠΑ για το αεροπορικό φορτίο και το αεροπορικό ταχυδρομείο. Η 32η συνεδρίαση της TSCG πραγματοποιήθηκε στις 15-16 Νοεμβρίου 2023.

Κατ' εφαρμογή του άρθρου 435 της συμφωνίας εμπορίου και συνεργασίας ΕΕ-Ηνωμένου Βασιλείου, η συνεργασία ΕΕ-Ηνωμένου Βασιλείου για την αεροπορική ασφάλεια διασφαλίζει τη συνεργασία σε θέματα αεροπορικής ασφάλειας, την ανταλλαγή πληροφοριών, τη συζήτηση και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, καθώς και την ανάπτυξη ρυθμίσεων συνεργασίας μεταξύ τεχνικών εμπειρογνωμόνων. Στις 16 Οκτωβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε η 3η συνεδρίαση συνεργασίας ΕΕ-Ηνωμένου Βασιλείου για την αεροπορική ασφάλεια.

Σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία, η Επιτροπή έχει θεσπίσει ρυθμίσεις ενιαίας ασφάλειας με τις οποίες αναγνωρίζονται τα πρότυπα ασφάλειας που εφαρμόζονται σε ορισμένες τρίτες χώρες ή αερολιμένες τρίτων χωρών ως ισοδύναμα με τα πρότυπα της ΕΕ.[17] Δεν θεσπίστηκαν νέες ρυθμίσεις ενιαίας ασφάλειας κατά το 2023. Οι συζητήσεις για ρυθμίσεις ενιαίας ασφάλειας με την Ιαπωνία συνεχίζονται.

Όσον αφορά την ανάπτυξη ικανοτήτων, κατά το 2023 συνεχίστηκε το έργο «Ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας στην Αφρική, στην Ασία και στη Μέση Ανατολή» (CASE II), που χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με προϋπολογισμό 8 εκατ. EUR και υλοποιείται από την Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας. Οι δραστηριότητες που υλοποιήθηκαν από εμπειρογνώμονες στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας περιλάμβαναν συναντήσεις εργασίας, διαδικτυακά σεμινάρια και διμερείς δραστηριότητες εντός των χωρών.[18] Ο γενικός στόχος του έργου CASE II είναι η αντιμετώπιση της απειλής της τρομοκρατίας στην πολιτική αεροπορία, μέσω της

---

17 Η ΕΕ διαθέτει ρυθμίσεις ενιαίας ασφάλειας με τις ΗΠΑ, τον Καναδά, τη Σινγκαπούρη, το Μαυροβούνιο, τη Σερβία, το Ηνωμένο Βασίλειο και το Ισραήλ (μόνο για παραδιδόμενες αποσκευές).

18 Το 2023 πραγματοποιήθηκαν 68 δραστηριότητες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν αύξηση των παραδοτέων κατά 94 % σε σύγκριση με τις 35 δραστηριότητες που πραγματοποιήθηκαν το 2022. Οι εν λόγω δραστηριότητες εντός των χωρών φιλοξενήθηκαν από 39 κράτη-εταίρους, ενώ 66 κράτη-εταίροι συμμετείχαν σε αυτές προς όφελος 1 119 συμμετεχόντων. Οι εν λόγω δραστηριότητες περιλάμβαναν 44 διμερείς δραστηριότητες κατάρτισης, δέκα πολυμερείς δραστηριότητες κατάρτισης, πέντε δραστηριότητες συμβουλευτικής καθοδήγησης, πέντε συναντήσεις εργασίας (δύο περιφερειακές και τρεις διαπεριφερειακές), τρία προγράμματα APEX για επισκοπήσεις αεροπορικής ασφάλειας και ένα διαδικτυακό σεμινάριο. Συνολικά, από τη σύλληψη του έργου έχουν πραγματοποιηθεί 131 δραστηριότητες εντός των χωρών και εξ αποστάσεως. Όσον αφορά την κινητοποίηση εμπειρογνωσίας, 30 εμπειρογνώμονες από 11 κράτη μέλη και 39 εμπειρογνώμονες από 22 υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας των κρατών-εταίρων συνέβαλαν στην πραγματοποίηση 25 δραστηριοτήτων στη διάρκεια της προαναφερόμενης περιόδου. Δέκα εμπειρογνώμονες από οκτώ υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας των κρατών-εταίρων, με τη συνεργασία εμπειρογνωμόνων του έργου CASE II, συνέβαλαν στην πραγματοποίηση των 20 δραστηριοτήτων εντός των χωρών. Στη δε πραγματοποίηση δύο περιφερειακών και τριών διαπεριφερειακών συναντήσεων εργασίας συνέβαλαν 31 εμπειρογνώμονες από 19 υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας των κρατών-εταίρων, ήτοι το 41 % του συνόλου των ομιλητών και ομιλητριών.

συνεργασίας με τα κράτη από τις τρεις αυτές περιοχές, προκειμένου να ενισχυθούν τα οικεία συστήματα αεροπορικής ασφάλειας[19].

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η διασφάλιση ασφαλών αεροπορικών δραστηριοτήτων τόσο στον αέρα όσο και στο έδαφος αποτελεί θεμελιώδη προϋπόθεση για την άνθηση της εμπορικής αεροπορίας. Το βέλτιστο ρυθμιστικό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας συνδυάζει καινοτομία και σταθερότητα, διατηρώντας πάντα το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας. Το 2023 η Επιτροπή συνέχισε τις εργασίες της για τη διασφάλιση ενός τέτοιου συστήματος αεροπορικής ασφάλειας, αντιμετωπίζοντας παράλληλα τις σημερινές και τις μελλοντικές προκλήσεις, και συνεργαζόμενη στενά τόσο με τις ρυθμιστικές αρχές όσο και με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Οι εργασίες αυτές θα συνεχιστούν το 2024.

[19] Τα κράτη-εταίροι επιλέγονται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, όπως η δέσμευση/ικανότητα ενός δεδομένου κράτους να επωφεληθεί πλήρως από τις δραστηριότητες ανάπτυξης ικανοτήτων που υλοποιούνται από το έργο ή η απουσία πιθανής επικάλυψης με άλλες πρωτοβουλίες ανάπτυξης ικανοτήτων, είτε διμερείς είτε πολυμερείς.