Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2026/247

3.2.2026

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2026/247 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Φεβρουαρίου 2026

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις προδιαγραφές των εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (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 ([1]), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές των εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου των κρατών μελών στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, προστέθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 18/2010 της Επιτροπής ([2]).

(2) Λαμβανομένης υπόψη της συνεχούς εξέλιξης των διεθνών προτύπων, πρακτικών, μεθοδολογιών και εργαλείων για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες μετά την έκδοση του παραρτήματος ΙΙ, είναι σημαντικό να τροποποιηθούν οι υφιστάμενες προδιαγραφές για τα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου και να επικαιροποιηθούν αναλόγως.

(3) Ειδικότερα, στο παράρτημα 17 της σύμβασης του Σικάγου της 7ης Δεκεμβρίου 1944 για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία προστέθηκαν δύο νέα πρότυπα που απαιτούν από τα συμβαλλόμενα κράτη να διασφαλίζουν ότι τα εθνικά τους προγράμματα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες καθορίζουν διαδικασίες για την υποβολή πληροφοριών σχετικά με περιστατικά έκνομων ενεργειών και τις προπαρασκευαστικές πράξεις τους (πρότυπο 5.1.6) και περιλαμβάνουν ένα εμπιστευτικό σύστημα αναφοράς για την ανάλυση των πληροφοριών ασφάλειας που παρέχονται από πηγές όπως οι επιβάτες, το πλήρωμα και το προσωπικό εδάφους [πρότυπο 3.5.1 δ)].

(4) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008, το εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου του κράτους μέλους πρέπει να επιτρέπει την ταχεία ανίχνευση και κάλυψη των ελλείψεων. Για την αποτελεσματικότερη επίτευξη του στόχου αυτού, τα νέα πρότυπα του ΔΟΠΑ που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 3 θα πρέπει να αποτυπώνονται στα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

(5) Ειδικότερα, για την τεκμηρίωση της χάραξης πολιτικής, την απλούστευση της υποβολής αναφορών από φορείς εκμετάλλευσης και άλλους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και για τη στήριξη της συμμόρφωσης με τα σχετικά πρότυπα που καθορίζονται στο παράρτημα 17 της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να θεσπιστεί κοινό πλαίσιο για τη συλλογή, την ανταλλαγή και την ανάλυση δεδομένων από περιστατικά αεροπορικής ασφάλειας και, επομένως, να αντικατασταθεί το υφιστάμενο κατακερματισμένο ρυθμιστικό περιβάλλον σε εθνικό επίπεδο.

(6) Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα του μηχανισμού αναφοράς, το κοινό πλαίσιο θα πρέπει να απαιτεί από τους φορείς εκμετάλλευσης και τους άλλους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες να υποβάλλουν πληροφορίες σχετικά με συμβάντα αεροπορικής ασφάλειας, έκνομες ενέργειες και τις σχετικές προπαρασκευαστικές πράξεις στις σχετικές αρχές εντός καθορισμένων προθεσμιών, ανάλογα με το πόσο σοβαρές και άμεσες είναι οι επιπτώσεις στην αεροπορική ασφάλεια, και θα πρέπει να θεσπίσουν εσωτερικό σύστημα αναφοράς το οποίο θα χρησιμοποιείται από όλο το προσωπικό τους. Κατά τη δημιουργία των εσωτερικών συστημάτων αναφοράς, οι φορείς εκμετάλλευσης και οι άλλοι φορείς θα πρέπει να ορίζουν υπεύθυνα πρόσωπα ή φορείς, να βελτιώνουν τη συνοχή των δεδομένων, να προσλαμβάνουν και να εκπαιδεύουν πρόσωπα που έχουν οριστεί για την εκτέλεση των καθηκόντων αναφοράς, να τυποποιούν τα έντυπα αναφοράς και να χρησιμοποιούν κοινή κατάταξη.

([1]) ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 18/2010 της Επιτροπής, της 8ης Ιανουαρίου 2010, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις προδιαγραφές των εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες (ΕΕ L 7 της 12.1.2010, σ. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18(1)/oj).

(7) Οι υποχρεώσεις υποβολής πληροφοριών σχετικά με περιστατικά ή συμβάντα αεροπορικής ασφάλειας, έκνομες ενέργειες και τις σχετικές προπαρασκευαστικές πράξεις που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό δεν θίγουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις αναφοράς όσον αφορά ορισμένα περιστατικά αεροπορικής ασφάλειας που έχουν αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας, οι οποίες θεσπίζονται με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]) και τους εκτελεστικούς κανόνες του. Οι εν λόγω εκτελεστικοί κανόνες θα τροποποιηθούν ώστε να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

(8) Για να διασφαλιστεί το αναγκαίο επίπεδο εμπιστευτικότητας, οι πληροφορίες που περιέχονται στις αναφορές θα πρέπει να προστατεύονται κατά την επεξεργασία και την αποθήκευσή τους, και οι εν λόγω πληροφορίες δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την αεροπορική ασφάλεια. Θα πρέπει να διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα της ταυτότητας του αναφέροντος και των προσώπων που αναφέρονται στην αναφορά, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων του εθνικού δικαίου σχετικά με τις ποινικές, πειθαρχικές ή διοικητικές διαδικασίες.

(9) Για να εξασφαλιστεί η ταχύτητα ανάληψης κάθε αναγκαίας πρωτοβουλίας από την Επιτροπή, άλλα κράτη μέλη, άλλες εθνικές αρχές, συμπεριλαμβανομένων των αρχών που είναι αρμόδιες για την ασφάλεια της αεροπορίας, τη βιομηχανία και τους διεθνείς εταίρους, θα πρέπει να θεσπιστούν κατάλληλες διαδικασίες για την ανταλλαγή, κατά περίπτωση, των σχετικών πληροφοριών που περιέχονται στις αναφορές και όσον αφορά τις επακόλουθες ενέργειες.

(10) Για να εξασφαλιστεί αποτελεσματική επισκόπηση των περιστατικών και συμβάντων αεροπορικής ασφάλειας στην Ένωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποχρεούνται να υποβάλλουν ετήσια έκθεση στην Επιτροπή με στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις αναφορές που ελήφθησαν και την ανάλυσή τους.

(11) Τα περιστατικά αεροπορικής ασφάλειας θα πρέπει να αναφέρονται με εναρμονισμένο τρόπο μέσω τυποποιημένου υποδείγματος για την υποβολή των εν λόγω πληροφοριών. Το υπόδειγμα αυτό βασίζεται στο υφιστάμενο υλικό καθοδήγησης που εκπόνησε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας και διατίθεται στο έγγραφο «Reporting of Aviation Security Occurrences and Incidents» (Αναφορά περιστατικών και συμβάντων αεροπορικής ασφάλειας) που δημοσιεύτηκε τον Ιούνιο του 2022.

(12) Επιπλέον, η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008, καθώς και η εξέλιξη της παγκόσμιας μεθοδολογίας παρακολούθησης της συμμόρφωσης και της τομεακής ορολογίας, κατέδειξαν την ανάγκη για ήσσονος σημασίας τροποποιήσεις των κοινών προδιαγραφών των εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες. Οι τροποποιήσεις αυτές αφορούν ορισμένους ορισμούς (όπως τα μέτρα ασφάλειας) και βελτιώσεις των υφιστάμενων διατάξεων (όπως ο καθορισμός της συχνότητας επιθεώρησης των αερολιμένων).

(13) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως. Δεδομένου ότι ο αριθμός και η έκταση των τροποποιήσεων που εισάγονται θεωρείται ότι τροποποιούν σημαντικά το υφιστάμενο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008, είναι σκοπιμότερο να αντικατασταθεί το εν λόγω παράρτημα.

(14) Η θέσπιση του μηχανισμού και της διαδικασίας για την υποβολή αναφοράς, την κατάταξη, την επεξεργασία, την αποθήκευση, την προστασία, την ανάλυση και τη συγκέντρωση πληροφοριών σχετικά με συμβάντα αεροπορικής ασφάλειας, έκνομες ενέργειες και τις σχετικές προπαρασκευαστικές πράξεις απαιτεί επαρκή προπαρασκευαστική περίοδο. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή ορισμένων από τις σχετικές διατάξεις που ορίζονται στο παράρτημα θα πρέπει να καθυστερήσει, ώστε να δοθεί στα κράτη μέλη ο απαραίτητος χρόνος προκειμένου να διασφαλίσουν την αποτελεσματική και αποδοτική εκπλήρωση των απαιτήσεων.

(15) Ζητήθηκε η γνώμη της συμβουλευτικής ομάδας ενδιαφερόμενων μερών, η οποία συστάθηκε με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 και η οποία συμμετείχε ενεργά στην ανάπτυξη των νέων απαιτήσεων για την αναφορά περιστατικών αεροπορικής ασφάλειας.

(16) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008,

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 2 Φεβρουαρίου 2026.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΟΙΝΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΦΑΡΜΟΖΟΥΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΠΟ ΕΚΝΟΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1) «ετήσιος όγκος κίνησης»: ο συνολικός αριθμός επιβατών που φθάνουν, αναχωρούν ή μετεπιβιβάζονται (εφάπαξ καταμέτρηση)·

2) «αρμόδια αρχή»: η εθνική αρχή που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος βάσει του άρθρου 9 ως αρμόδια για το συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής του οικείου εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες·

3) «επιθεωρητής ασφαλείας»: κάθε πρόσωπο που ασκεί εθνικές δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής·

4) «πιστοποίηση»: η επίσημη αξιολόγηση και επιβεβαίωση από την αρμόδια αρχή ή για λογαριασμό της ότι το συγκεκριμένο πρόσωπο διαθέτει τα αναγκαία προσόντα για να εκτελεί καθήκοντα επιθεωρητή ασφαλείας σε αποδεκτό επίπεδο, όπως έχει ορίσει η αρμόδια αρχή·

5) «δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης»: κάθε διαδικασία ή διεργασία εκτίμησης της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες·

6) «έλλειψη»: κάθε παράλειψη συμμόρφωσης με απαίτηση αεροπορικής ασφάλειας·

7) «ειδική επιθεώρηση»: η εξέταση της εφαρμογής των μέτρων και διαδικασιών ασφάλειας προκειμένου να προσδιοριστεί εάν εφαρμόζονται αποτελεσματικά και με βάση τα απαιτούμενα πρότυπα και να διαπιστωθούν τυχόν ελλείψεις·

8) «συνέντευξη»: ο προφορικός έλεγχος από επιθεωρητή ασφαλείας προκειμένου να διαπιστώσει εάν εφαρμόζονται ειδικά μέτρα ή διαδικασίες ασφάλειας·

9) «παρατήρηση»: ο οπτικός έλεγχος από επιθεωρητή ασφαλείας ότι εφαρμόζεται μέτρο ή διαδικασία ασφάλειας·

10) «ανοιχτή δοκιμή»: αναγγελθείσα άσκηση με ελεγκτές ασφαλείας ή άλλα ενδιαφερόμενα μέλη του προσωπικού ασφαλείας, η οποία προσομοιώνει ρεαλιστικά τη διενέργεια διαδικασιών ασφάλειας ή έκνομης ενέργειας με σκοπό την εξέταση ή την αξιολόγηση στοιχείων όπως η αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των υφιστάμενων μέτρων ασφάλειας, οι αρμοδιότητες και οι ικανότητες των εν λόγω μελών του προσωπικού για την εκτέλεση των καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί·

11) «σχετικές αρχές»: για τους σκοπούς του κεφαλαίου 19, η αρμόδια αρχή ή κάθε άλλη εθνική αρχή που έχει αρμοδιότητες για την αναφορά περιστατικών ή συμβάντων αεροπορικής ασφάλειας, έκνομων ενεργειών και των σχετικών προπαρασκευαστικών πράξεών τους·

12) «αναφέρων»: κάθε νομικό ή φυσικό πρόσωπο που αναφέρει περιστατικό ή συμβάν ασφάλειας, έκνομη ενέργεια, προπαρασκευαστική πράξη ή άλλες πληροφορίες σχετικές με την ασφάλεια σύμφωνα με τη διαδικασία υποχρεωτικής ή εθελοντικής αναφοράς που έχει θεσπιστεί από τα κράτη μέλη·

13) «αντιπροσωπευτικό δείγμα»: η επιλογή από σειρά πιθανών επιλογών προς παρακολούθηση, ικανή σε αριθμό και εμβέλεια για να αποτελέσει τη βάση εξαγωγής γενικών συμπερασμάτων όσον αφορά τα πρότυπα εφαρμογής·

14) «γενική επιθεώρηση ασφάλειας»: η ενδελεχής εξέταση των μέτρων και διαδικασιών ασφάλειας για να διαπιστωθεί εάν εφαρμόζονται πλήρως σε συνεχή βάση·

15) «συμβάν ασφάλειας»: περιστατικό ασφάλειας το οποίο επηρεάζει ή θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος, του προσωπικού εδάφους και του ευρέος κοινού·

16) «περιστατικό ασφάλειας»: κάθε γεγονός σχετικό με την ασφάλεια το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε μειωμένο αποτέλεσμα ασφάλειας, να αυξήσει τους επιχειρησιακούς κινδύνους ή να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος, του προσωπικού εδάφους και του ευρέος κοινού, ή συνιστά πιθανή παραβίαση της συμμόρφωσης. Αυτό περιλαμβάνει τον εντοπισμό ή την παρατήρηση τρωτών σημείων στην προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες·

17) «δοκιμή»: δοκιμασία των μέτρων αεροπορικής ασφάλειας, κατά την οποία η αρμόδια αρχή προσομοιώνει την πρόθεση διάπραξης έκνομης ενέργειας προκειμένου να εξεταστεί η αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των υπαρχόντων μέτρων ασφαλείας·

18) «επαλήθευση»: η ενέργεια επιθεωρητή ασφαλείας για να διαπιστώσει εάν όντως εφαρμόζεται ένα συγκεκριμένο μέτρο ασφάλειας·

19) «τρωτό σημείο»: κάθε αδύνατο σημείο των εφαρμοζόμενων μέτρων και διαδικασιών, εκμεταλλεύσιμο για τη διάπραξη έκνομης ενέργειας.

2. ΕΞΟΥΣΙΕΣ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΗΣ

2.1. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην αρμόδια αρχή τις αναγκαίες εξουσίες για την παρακολούθηση και την επιβολή όλων των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών πράξεών του, καθώς και την εξουσία να επιβάλλει ποινές σύμφωνα με το άρθρο 21.

2.2. Η αρμόδια αρχή διεξάγει δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης και έχει τις εξουσίες που είναι αναγκαίες για να απαιτεί την αποκατάσταση εντός καθορισμένων προθεσμιών τυχόν ελλείψεων που διαπιστώνονται.

2.3. Καθορίζεται διαβαθμισμένη και αναλογική προσέγγιση για τις δραστηριότητες αποκατάστασης των ελλείψεων και για μέτρα επιβολής. Η προσέγγιση αυτή συνίσταται σε σταδιακές ενέργειες που πρέπει να ακολουθούνται μέχρι να επιτευχθεί η αποκατάσταση, μεταξύ των οποίων είναι:

α) έγγραφες συμβουλές και συστάσεις·

β) έγγραφη επίσημη προειδοποίηση·

γ) επίσημη ειδοποίηση εκτέλεσης·

δ) διοικητικές κυρώσεις και ένδικες προσφυγές.

Η αρμόδια αρχή μπορεί να παραλείψει μία ή περισσότερες από τις ανωτέρω σταδιακές ενέργειες, ειδικά όταν πρόκειται για σοβαρή ή συστηματική έλλειψη.

3. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

3.1. Οι στόχοι του εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου είναι να ελέγχεται εάν εφαρμόζονται αποτελεσματικά και με τον κατάλληλο τρόπο τα μέτρα αεροπορικής ασφάλειας και να προσδιορίζεται το επίπεδο συμμόρφωσης με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και με το εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, με τη διεξαγωγή δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης.

3.2. Το εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

α) οργανωτική δομή, αρμοδιότητες και πόρους·

β) περιγραφή των καθηκόντων και των απαιτούμενων προσόντων των επιθεωρητών ασφαλείας·

γ) δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων της έκτασης των γενικών και ειδικών επιθεωρήσεων, των δοκιμών, και, μετά από πραγματική ή ενδεχόμενη παραβίαση της ασφάλειας, διερευνήσεις, συχνότητες των ελέγχων και επιθεωρήσεων ασφάλειας, καθώς επίσης κατάταξη της συμμόρφωσης·

δ) επιθεωρήσεις αξιολόγησης επικινδυνότητας εφόσον πρέπει να επανεκτιμηθούν οι ανάγκες ασφάλειας·

ε) δραστηριότητες αποκατάστασης των ελλείψεων, με τις σχετικές λεπτομέρειες αναφοράς, επακόλουθων ενεργειών και αποκατάστασης των ελλείψεων για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αεροπορικής ασφάλειας·

στ) εκτελεστικά μέτρα και, εφόσον χρειάζεται, ποινές, όπως ορίζεται στα σημεία 2.1 και 2.3 του παρόντος παραρτήματος·

ζ) υποβολή εκθέσεων για τις διεξαγόμενες δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης, καθώς και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ εθνικών φορέων για τα επίπεδα συμμόρφωσης, εφόσον χρειάζεται·

η) διαδικασία παρακολούθησης των μέτρων εσωτερικού ποιοτικού ελέγχου αερολιμένων, φορέων εκμετάλλευσης και άλλων φορέων·

θ) διαδικασία καταγραφής και ανάλυσης των αποτελεσμάτων του εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου, για να διαπιστώνονται οι τάσεις και να καθοδηγείται η μελλοντική εξέλιξη της ασκούμενης πολιτικής·

ι) διαδικασία για την υποχρεωτική υποβολή πληροφοριών σχετικά με συμβάντα αεροπορικής ασφάλειας, έκνομες ενέργειες και τις σχετικές προπαρασκευαστικές πράξεις, από κάθε φορέα εκμετάλλευσης και άλλο φορέα υπεύθυνο για την εφαρμογή του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, με πρακτικό και έγκαιρο τρόπο, στις σχετικές αρχές·

ια) εμπιστευτικό και εθελοντικό σύστημα αναφοράς για την ανάλυση των πληροφοριών ασφάλειας που παρέχονται από πηγές όπως το κοινό, οι επιβάτες, το προσωπικό, το πλήρωμα, το προσωπικό εδάφους και κάθε άλλο πρόσωπο στον τομέα της αεροπορίας.

4. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

4.1. Όλοι οι αερολιμένες, οι φορείς εκμετάλλευσης και άλλοι φορείς με αρμοδιότητες στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας παρακολουθούνται τακτικά ώστε να εξασφαλίζεται η ταχεία ανίχνευση και αποκατάσταση των ελλείψεων.

4.2. Η παρακολούθηση γίνεται με βάση το εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου, ανάλογα με τον βαθμό απειλής, τον τύπο και τη φύση των δραστηριοτήτων, το επίπεδο εφαρμογής, τα αποτελέσματα του εσωτερικού ποιοτικού ελέγχου αερολιμένων, φορέων εκμετάλλευσης και άλλων φορέων, καθώς και ανάλογα με άλλους παράγοντες και εκτιμήσεις που επηρεάζουν τις προτεραιότητες και τη συχνότητα της παρακολούθησης.

4.3. Η παρακολούθηση περιλαμβάνει την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα των μέτρων εσωτερικού ποιοτικού ελέγχου των αερολιμένων, των φορέων εκμετάλλευσης και άλλων φορέων.

4.4. Η παρακολούθηση σε κάθε αερολιμένα πραγματοποιείται με κατάλληλο συνδυασμό δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης και παρέχει ολοκληρωμένη επισκόπηση της επιτόπιας εφαρμογής των μέτρων ασφάλειας.

4.5. Η διαχείριση, ο καθορισμός των προτεραιοτήτων και η οργάνωση του προγράμματος ποιοτικού ελέγχου εκτελούνται ανεξάρτητα από την επιχειρησιακή εφαρμογή των μέτρων που λαμβάνονται σύμφωνα με το εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

4.6. Οι δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης περιλαμβάνουν γενικές και ειδικές επιθεωρήσεις ασφαλείας και δοκιμές.

5. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

5.1. Η μεθοδολογία διεξαγωγής των δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης ανταποκρίνεται σε τυποποιημένη προσέγγιση, η οποία περιλαμβάνει ανάθεση καθηκόντων, προγραμματισμό, προετοιμασία, επιτόπια δραστηριότητα, κατάταξη ευρημάτων, ολοκλήρωση της έκθεσης αναφοράς και διαδικασία αποκατάστασης της συμμόρφωσης.

5.2. Οι δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης βασίζονται στη συστηματική συλλογή πληροφοριών μέσω παρατηρήσεων, συνεντεύξεων, εξέτασης εγγράφων και επαληθεύσεων.

5.3. Στις δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης συμπεριλαμβάνονται τόσο οι προαναγγελλόμενες, όσο και οι μη προαναγγελλόμενες δραστηριότητες.

6. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

6.1. Οι γενικές επιθεωρήσεις ασφάλειας καλύπτουν:

α) όλα τα μέτρα ασφάλειας σε αερολιμένα· ή

β) όλα τα μέτρα ασφάλειας που εφαρμόζονται από συγκεκριμένο αερολιμένα, αεροσταθμό αερολιμένα, φορέα εκμετάλλευσης ή άλλο φορέα· ή

γ) συγκεκριμένο τμήμα του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

6.2. Καθορίζεται μεθοδολογία διεξαγωγής γενικών επιθεωρήσεων ασφάλειας, στην οποία συνεκτιμώνται τα εξής στοιχεία:

α) προαναγγελία της γενικής επιθεώρησης και διαβίβαση ερωτηματολογίου πριν από την επιθεώρηση, αναλόγως·

β) στάδιο προετοιμασίας το οποίο περιλαμβάνει εξέταση του συμπληρωμένου ερωτηματολογίου πριν από την επιθεώρηση και άλλη σχετική τεκμηρίωση·

γ) προκαταρκτική ενημέρωση των εκπροσώπων του αερολιμένα / φορέα εκμετάλλευσης / άλλου φορέα πριν από την έναρξη της επιτόπιας δραστηριότητας παρακολούθησης·

δ) επιτόπια δραστηριότητα·

ε) απολογισμός και αναφορά·

στ) όπου διαπιστώνονται ελλείψεις, η διαδικασία αποκατάστασης και η σχετική παρακολούθηση της διαδικασίας αυτής.

6.3. Για να επιβεβαιωθεί η εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας, η διεξαγωγή της γενικής επιθεώρησης ασφάλειας βασίζεται σε συστηματική συλλογή πληροφοριών με μία ή περισσότερες από τις κάτωθι μεθόδους:

α) εξέταση εγγράφων·

β) παρατηρήσεις·

γ) συνεντεύξεις·

δ) επαληθεύσεις.

6.4. Αερολιμένες με ετήσιο όγκο κίνησης άνω των 10 εκατομμυρίων επιβατών υπόκεινται, τουλάχιστον κάθε 4 έτη, σε γενική επιθεώρηση ασφάλειας η οποία καλύπτει όλα τα πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας. Η εξέταση περιλαμβάνει αντιπροσωπευτικό δείγμα πληροφοριών.

7. ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

7.1. Οι ειδικές επιθεωρήσεις καλύπτουν τουλάχιστον μία δέσμη άμεσα συνδεόμενων με την ασφάλεια μέτρων του παραρτήματος I και των σχετικών εκτελεστικών πράξεων, τα οποία παρακολουθούνται ως ενιαία δραστηριότητα ή επί εύλογο χρονικό διάστημα, το οποίο κανονικά δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες. Η εξέταση περιλαμβάνει αντιπροσωπευτικό δείγμα πληροφοριών.

7.2. Μια δέσμη άμεσα συνδεόμενων με την ασφάλεια μέτρων απαρτίζεται από δύο ή περισσότερες απαιτήσεις που περιλαμβάνει το παράρτημα I και τις σχετικές εκτελεστικές πράξεις, οι οποίες αλληλοεπηρεάζονται τόσο πολύ, ώστε η επίτευξη του στόχου να είναι δυνατή μόνο με ταυτόχρονη κατάλληλη εκτίμησή τους. Οι δέσμες αυτές περιλαμβάνουν τις δέσμες που αναφέρονται στο προσάρτημα I του παρόντος παραρτήματος.

7.3. Οι ειδικές επιθεωρήσεις δεν προαναγγέλλονται. Εφόσον η αρμόδια αρχή κρίνει ότι αυτό δεν είναι εφικτό, επιτρέπεται η προαναγγελία των ειδικών επιθεωρήσεων. Καθορίζεται μεθοδολογία διεξαγωγής ειδικών επιθεωρήσεων στην οποία συνεκτιμώνται τα εξής στοιχεία:

α) στάδιο προετοιμασίας·

β) επιτόπια δραστηριότητα·

γ) απολογισμός, εξαρτώμενος από τη συχνότητα και τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων παρακολούθησης·

δ) υποβολή έκθεσης / καταγραφή·

ε) διαδικασία αποκατάστασης και παρακολούθησή της.

7.4. Για να επιβεβαιωθεί η αποτελεσματικότητα των μέτρων ασφάλειας, η διεξαγωγή των ειδικών επιθεωρήσεων βασίζεται σε συστηματική συλλογή πληροφοριών με μία ή περισσότερες από τις κάτωθι τεχνικές:

α) εξέταση εγγράφων·

β) παρατηρήσεις·

γ) συνεντεύξεις·

δ) επαληθεύσεις.

7.5. Σε αερολιμένες με ετήσιο όγκο κίνησης άνω των 2 εκατομμυρίων επιβατών, όλες οι δέσμες άμεσα συνδεόμενων με την ασφάλεια μέτρων που καθορίζονται στα κεφάλαια 1 έως 6 του παραρτήματος I επιθεωρούνται τουλάχιστον κάθε 12 μήνες, εκτός εάν κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού διαστήματος πραγματοποιηθεί γενική επιθεώρηση στον αερολιμένα. Η συχνότητα ειδικής επιθεώρησης όλων των μέτρων ασφάλειας που καλύπτονται από τα κεφάλαια 7 έως 12 του παραρτήματος I καθορίζεται από την αρμόδια αρχή βάσει αξιολόγησης της επικινδυνότητας.

7.6. Όταν κράτος μέλος δεν διαθέτει αερολιμένα με ετήσιο όγκο κίνησης άνω των 2 εκατομμυρίων επιβατών, οι απαιτήσεις του σημείου 7.5 εφαρμόζονται στον αερολιμένα της επικράτειάς του με τον υψηλότερο ετήσιο όγκο κίνησης.

7.7. Η συχνότητα ειδικής επιθεώρησης αερολιμένων με ετήσιο όγκο κίνησης που δεν υπερβαίνει τα 2 εκατομμύρια επιβάτες, φορέων εκμετάλλευσης και άλλων φορέων καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που αναφέρονται στο σημείο 4.2. Η συχνότητα αναφέρεται στην παρακολούθηση όλων των σχετικών δεσμών άμεσα συνδεόμενων με την ασφάλεια μέτρων που καθορίζονται στα κεφάλαια 1 έως 12 του παραρτήματος I.

8. ΔΟΚΙΜΕΣ

8.1. Διεξάγονται δοκιμές για την εξέταση της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής των μέτρων ασφάλειας που απαριθμούνται κατωτέρω, τουλάχιστον σε όλους τους αερολιμένες που εμπίπτουν στα σημεία 7.5 και 7.6:

α) έλεγχος πρόσβασης στις αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφάλειας·

β) έλεγχος ασφάλειας προσώπων πλην των επιβατών και των αντικειμένων που μεταφέρουν·

γ) προστασία αεροσκαφών·

δ) έλεγχος ασφάλειας επιβατών και χειραποσκευών·

ε) προστασία των παραδιδόμενων αποσκευών·

στ) έλεγχος ασφάλειας φορτίου ή ταχυδρομείου·

ζ) προστασία φορτίου και ταχυδρομείου.

Για τις δοκιμές που πρέπει να διενεργούνται στους αερολιμένες που δεν εμπίπτουν στα σημεία 7.5 και 7.6, καθορίζονται προτεραιότητες στον ετήσιο προγραμματισμό των δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης.

8.2. Η αρμόδια αρχή μπορεί, βάσει εκτίμησης επικινδυνότητας, να διενεργεί δοκιμές προκειμένου να εξετάζει την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των ακόλουθων πρόσθετων μέτρων ασφάλειας:

α) εξέταση οχημάτων·

β) έρευνα ασφάλειας αεροσκάφους·

γ) έλεγχος ασφάλειας των παραδιδόμενων αποσκευών·

δ) έλεγχος ασφάλειας των προμηθειών πτήσης και των προμηθειών αερολιμένα·

ε) προστασία των προμηθειών πτήσης και των προμηθειών αερολιμένα·

στ) προστασία των εγκαταστάσεων και της περιμέτρου του αερολιμένα.

8.3. Καταρτίζεται πρωτόκολλο και μεθοδολογία δοκιμής λαμβανομένων υπόψη των νομικών, επιχειρησιακών απαιτήσεων και των απαιτήσεων ασφάλειας. Η μεθοδολογία περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

α) στάδιο προετοιμασίας·

β) επιτόπια δραστηριότητα·

γ) απολογισμό, εξαρτώμενο από τη συχνότητα και τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων παρακολούθησης·

δ) υποβολή έκθεσης / καταγραφή·

ε) διαδικασία αποκατάστασης και παρακολούθησή της.

8.4. Η συχνότητα των δοκιμών καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που αναφέρονται στο σημείο 4.2.

8.5. Οι δοκιμές μπορούν να αντικατασταθούν ή να συμπληρωθούν από ανοιχτές δοκιμές σε περιπτώσεις όπου δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί αντιπροσωπευτικό δείγμα δοκιμών λόγω, για παράδειγμα, περιορισμένης εφαρμογής ορισμένων μέτρων ασφάλειας ή όταν οι τοπικές συνθήκες θα μπορούσαν να υπονομεύσουν την αποτελεσματικότητα των δοκιμών.

9. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

9.1. Επιθεωρήσεις αξιολόγησης επικινδυνότητας πραγματοποιούνται όποτε η αρμόδια αρχή κρίνει ότι χρειάζεται νέα αξιολόγηση των επιχειρησιακών διαδικασιών, ώστε να διαπιστωθούν και να αντιμετωπιστούν τυχόν τρωτά σημεία. Εφόσον διαπιστωθούν τρωτά σημεία, η αρμόδια αρχή απαιτεί την εφαρμογή μέτρων προστασίας, επιπέδου ανάλογου με την αντίστοιχη απειλή.

10. ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

10.1. Οι δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης αναφέρονται ή καταγράφονται σε τυποποιημένο μορφότυπο, που επιτρέπει συνεχή ανάλυση των τάσεων.

10.2. Στον τυποποιημένο μορφότυπο περιλαμβάνονται τα ακόλουθα στοιχεία:

α) τύπος δραστηριότητας·

β) ο αερολιμένας, φορέας εκμετάλλευσης ή άλλος φορέας που υπόκειται σε παρακολούθηση·

γ) ημερομηνία και ώρα της δραστηριότητας·

δ) ονοματεπώνυμο των επιθεωρητών ασφαλείας που διεξάγουν τη δραστηριότητα·

ε) έκταση της δραστηριότητας·

στ) ευρήματα με βάση τις αντίστοιχες διατάξεις του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες·

ζ) κατάταξη της συμμόρφωσης·

η) συστάσεις για διορθωτικές ενέργειες, εφόσον χρειάζεται·

θ) προθεσμία αποκατάστασης, εφόσον χρειάζεται.

10.3. Εφόσον διαπιστωθούν ελλείψεις, η αρμόδια αρχή αναφέρει τα σχετικά ευρήματα στον αερολιμένα, τους φορείς εκμετάλλευσης ή άλλους φορείς που υπόκεινται σε παρακολούθηση.

11. ΚΟΙΝΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

11.1. Με τις δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης αξιολογείται η εφαρμογή του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, με χρήση του εναρμονισμένου συστήματος κατάταξης του επιπέδου της συμμόρφωσης που καθορίζεται στο προσάρτημα ΙΙ.

12. ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΛΛΕΙΨΕΩΝ

12.1. Η αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώνονται πραγματοποιείται αμέσως. Εφόσον οι ελλείψεις δεν είναι δυνατόν να αποκατασταθούν αμέσως, εφαρμόζονται αντισταθμιστικά μέτρα. Όταν η συνολική παρακολούθηση της εφαρμογής ενός μέτρου ασφάλειας, λόγω επιμέρους ή μεμονωμένων αστοχιών, έχει ως αποτέλεσμα το επίπεδο συμμόρφωσης «Συμμόρφωση, αλλά επιθυμητή η βελτίωση», οι ελλείψεις αυτές αποκαθίστανται επίσης.

12.2. Η αρμόδια αρχή επιβάλλει σε αερολιμένες, φορείς εκμετάλλευσης ή άλλους φορείς υποκείμενους σε δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης να υποβάλλουν προς έγκριση σχέδιο δράσης για την αντιμετώπιση τυχόν ελλείψεων αναφερόμενων στις εκθέσεις, καθώς και χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των διορθωτικών μέτρων και επιβεβαίωση ότι ολοκληρώθηκε η διαδικασία αποκατάστασης.

13. ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

13.1. Μετά από επιβεβαίωση εκ μέρους αερολιμένα, φορέα εκμετάλλευσης ή άλλου φορέα υποκείμενου σε παρακολούθηση, ότι έλαβε όλα τα διορθωτικά μέτρα, η αρμόδια αρχή επαληθεύει την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων.

13.2. Στις επακόλουθες δραστηριότητες χρησιμοποιείται η πλέον συναφής μέθοδος παρακολούθησης.

14. ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

14.1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι η αρμόδια αρχή διαθέτει άμεσα ή υπό την εποπτεία της επαρκή αριθμό επιθεωρητών ασφαλείας για τη διεξαγωγή όλων των δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης.

15. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

15.1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι οι επιθεωρητές ασφαλείας που εκτελούν καθήκοντα για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής:

α) δεν έχουν καμία συμβατική ή χρηματική υποχρέωση έναντι του αερολιμένα, του φορέα εκμετάλλευσης ή άλλου φορέα που πρόκειται να υπαχθεί σε παρακολούθηση και

β) έχουν τα απαραίτητα επαγγελματικά προσόντα, στα οποία συμπεριλαμβάνεται επαρκής θεωρητική και πρακτική πείρα στο αντίστοιχο πεδίο.

Οι επιθεωρητές ασφαλείας υπόκεινται σε διαδικασία πιστοποίησης ή ισοδύναμης έγκρισης από την αρμόδια αρχή.

15.2. Οι επιθεωρητές ασφαλείας έχουν τα κάτωθι επαγγελματικά προσόντα:

α) κατανόηση των εφαρμοζόμενων μέτρων ασφάλειας και του τρόπου εφαρμογής τους στις εξεταζόμενες δραστηριότητες, μεταξύ των οποίων:

— κατανόηση των αρχών ασφάλειας·

— κατανόηση των εποπτικών καθηκόντων·

— κατανόηση παραγόντων που επηρεάζουν τις ανθρώπινες επιδόσεις·

β) πρακτική γνώση των τεχνολογιών και τεχνικών ασφάλειας·

γ) γνώση των αρχών, διαδικασιών και τεχνικών παρακολούθησης της συμμόρφωσης·

δ) πρακτική γνώση των προς εξέταση δραστηριοτήτων·

ε) κατανόηση του ρόλου και των εξουσιών επιθεωρητή ασφαλείας.

15.3. Οι επιθεωρητές ασφαλείας υποβάλλονται σε περιοδική εκπαίδευση με συχνότητα επαρκή ώστε να εξασφαλίζεται ότι διατηρούν τα προσόντα που ήδη διαθέτουν και αποκτούν νέα ανάλογα με τις εξελίξεις στο πεδίο της αεροπορικής ασφάλειας.

16. ΕΞΟΥΣΙΕΣ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

16.1. Στους επιθεωρητές ασφαλείας που διεξάγουν δραστηριότητες παρακολούθησης παρέχεται η απαραίτητη εξουσία προκειμένου να αποκτούν την αναγκαία πληροφόρηση για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

16.2. Οι επιθεωρητές ασφαλείας φέρουν κατάλληλη ταυτότητα, η οποία τους επιτρέπει τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής και την πρόσβαση σε όλες τις περιοχές, όπου απαιτείται.

16.3. Οι επιθεωρητές ασφαλείας δικαιούνται:

α) να αποκτούν για την παρακολούθηση άμεση πρόσβαση σε όλες τις αντίστοιχες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών και των κτιρίων· και

β) να απαιτούν την ορθή εφαρμογή ή επανάληψη των μέτρων ασφάλειας.

16.4. Συνεπεία των εξουσιών που ανατίθενται στους επιθεωρητές ασφαλείας, η αρμόδια αρχή ενεργεί σύμφωνα με το σημείο 2.3 στις κάτωθι περιπτώσεις:

α) εσκεμμένη παρενόχληση ή παρακώλυση επιθεωρητή ασφαλείας·

β) παράλειψη ή άρνηση παροχής πληροφοριών που ζητεί ο επιθεωρητής ασφαλείας·

γ) όταν παρέχεται σε επιθεωρητή ασφαλείας ψευδής ή παραπλανητική πληροφόρηση με σκοπό την παραπλάνησή του· και

δ) πλαστοπροσωπία επιθεωρητή ασφαλείας με σκοπό την παραπλάνηση.

17. ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

17.1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές για τα προγράμματα ποιοτικού ελέγχου, τις μεθοδολογίες διεξαγωγής των γενικών επιθεωρήσεων και τους επιθεωρητές ασφαλείας. Η Επιτροπή θέτει τις πληροφορίες αυτές στη διάθεση των κρατών μελών.

18. ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

18.1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν ετησίως έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνουν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει του παρόντος κανονισμού και σχετικά με την κατάσταση της αεροπορικής ασφάλειας στους αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός τους. Η περίοδος αναφοράς για την έκθεση καλύπτει την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου. Η έκθεση υποβάλλεται τρεις μήνες από τη λήξη της περιόδου αναφοράς.

18.2. Το περιεχόμενο της έκθεσης ανταποκρίνεται στο προσάρτημα III και καταρτίζεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρέχει η Επιτροπή.

18.3. Η Επιτροπή γνωστοποιεί τα κύρια συμπεράσματα των εκθέσεων αυτών στα κράτη μέλη.

19. ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΚΝΟΜΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ

19.1. Όταν η αρμόδια αρχή εντοπίζει ή λαμβάνει πληροφορίες σχετικά με έκνομη ενέργεια ή συμβάν αεροπορικής ασφάλειας που συνέβη ή πρόκειται να συμβεί, το οποίο έχει ή ενδέχεται να έχει σοβαρές επιπτώσεις στο επίπεδο αεροπορικής ασφάλειας στην Ένωση ή στο διεθνές σύστημα αεροπορικής ασφάλειας, ενημερώνει την Επιτροπή το συντομότερο δυνατόν. Με την επιφύλαξη των εθνικών κανόνων για την προστασία των πληροφοριών που αφορούν την εθνική ασφάλεια, η κοινοποίηση περιλαμβάνει κάθε σχετική και διαθέσιμη πραγματική πληροφορία που είναι χρήσιμη για την αξιολόγηση του κατά πόσον απαιτείται άμεση δράση για τη διατήρηση ή την αποκατάσταση του επιπέδου αεροπορικής ασφάλειας στην Ένωση και την παροχή της αναγκαίας συνεργασίας και συντονισμού σε διεθνές επίπεδο. Μόλις η Επιτροπή λάβει τις πληροφορίες αυτές, ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

19.2. Για τους σκοπούς της εφαρμογής των απαιτήσεων που ορίζονται στο σημείο 3.2 στοιχεία ι) και ια) και των κατωτέρω διατάξεων, από την 1η Ιανουαρίου 2028 κάθε κράτος μέλος θεσπίζει διαδικασία για την αναφορά, την κατάταξη, την επεξεργασία, την αποθήκευση, την προστασία, την ανάλυση και τη συγκέντρωση πληροφοριών σχετικά με συμβάντα αεροπορικής ασφάλειας, έκνομες ενέργειες και προπαρασκευαστικές πράξεις αυτών. Η εν λόγω διαδικασία προβλέπει ένα υποχρεωτικό σύστημα αναφοράς και ένα εμπιστευτικό και εθελοντικό σύστημα αναφοράς και περιέχει λεπτομερείς απαιτήσεις για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής και αποδοτικής αναφοράς και της συνέχειας που δίνεται, συμπεριλαμβανομένων της εκτέλεσης και του συντονισμού των επακόλουθων καθηκόντων, καθώς και κάθε μέτρου ή απόφασης που λαμβάνεται από τις σχετικές αρχές.

19.3. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, οι φορείς εκμετάλλευσης και οι άλλοι φορείς που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες υποβάλλουν στις σχετικές αρχές πληροφορίες σχετικά με συμβάντα αεροπορικής ασφάλειας. Τα συμβάντα ασφάλειας ορίζονται από υπάλληλο ή διαχειριστή ασφαλείας για αναφερόμενο περιστατικό ασφάλειας, βάσει ανάλυσης του περιστατικού και της διαπίστωσης ότι απαιτούνται πρόσθετες ενέργειες. Ένα συμβάν ασφάλειας μπορεί επίσης να οδηγήσει σε έκνομη ενέργεια που πρέπει να αναφερθεί στον ΔΟΠΑ σύμφωνα με το παράρτημα 17 της σύμβασης του Σικάγου και να καταταχθεί ως τέτοιο από την αρμόδια αρχή. Για την εν λόγω υποχρεωτική αναφορά ισχύουν οι ακόλουθες προθεσμίες αναφοράς, αρχής γενομένης από τον χρόνο αναφοράς του υποκείμενου περιστατικού μέσω του εσωτερικού συστήματος αναφοράς που αναφέρεται στο σημείο 19.4:

α) το συντομότερο δυνατόν, αλλά το αργότερο εντός 24 ωρών, σε περίπτωση που το συμβάν έχει σοβαρό και άμεσο αντίκτυπο στο επίπεδο αεροπορικής ασφάλειας·

β) εντός 72 ωρών, όταν το συμβάν έχει σοβαρό αντίκτυπο στο επίπεδο αεροπορικής ασφάλειας·

γ) σε μηνιαία βάση, στην περίπτωση όλων των άλλων συμβάντων.

19.4. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, οι φορείς εκμετάλλευσης και οι άλλοι φορείς που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες θέτουν σε εφαρμογή εσωτερικό σύστημα αναφοράς για την υποβολή πληροφοριών σχετικά με περιστατικά αεροπορικής ασφάλειας με πρακτικό και έγκαιρο τρόπο. Όλο το προσωπικό των φορέων εκμετάλλευσης και των άλλων φορέων που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες υποβάλλουν πληροφορίες σχετικά με περιστατικά αεροπορικής ασφάλειας μέσω του εν λόγω εσωτερικού συστήματος αναφοράς.

19.5. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, οι σχετικές αρχές και κάθε φορέας εκμετάλλευσης ή άλλος φορέας υπεύθυνος για την εφαρμογή του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες ορίζουν τουλάχιστον ένα πρόσωπο ή τμήμα αρμόδιο για την υποβολή αναφορών, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου της ποιότητας των δεδομένων, με σκοπό τη βελτίωση της συνέπειας των δεδομένων. Οι απαιτήσεις πρόσληψης και εκπαίδευσης των προσώπων που ορίζονται για την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων καθορίζονται στους κανόνες εφαρμογής που θεσπίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού.

19.6. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, η υποχρεωτική υποβολή αναφορών στις σχετικές αρχές πραγματοποιείται με χρήση του υποδείγματος που παρατίθεται στο προσάρτημα IV και αναφέρεται στην κοινή κατάταξη που ορίζεται στο προσάρτημα V. Η εθελοντική υποβολή αναφορών μπορεί επίσης να πραγματοποιείται με τη χρήση του υποδείγματος που παρατίθεται στο προσάρτημα IV και να παραπέμπει στην κοινή κατάταξη που ορίζεται στο προσάρτημα V.

19.7. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, οι σχετικές αρχές αποθηκεύουν τις αναφορές σε εθνική βάση δεδομένων. Η εμπιστευτικότητα των ευαίσθητων πληροφοριών σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια που περιέχονται σε αναφορές, καθώς και κάθε ανάλυσή τους, διασφαλίζεται σύμφωνα με την ισχύουσα ενωσιακή και εθνική νομοθεσία. Για τον σκοπό αυτό, κάθε κράτος μέλος καθορίζει λεπτομερείς απαιτήσεις όσον αφορά την πρόσβαση στις εν λόγω πληροφορίες, καθώς και τη φυσική προστασία τους και την προστασία της τεχνολογίας των πληροφοριών.

19.8. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, κάθε κράτος μέλος θεσπίζει λεπτομερείς απαιτήσεις σχετικά με την επεξεργασία και την αποθήκευση των αναφορών, ώστε να αποτρέπεται η χρήση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτές για σκοπούς άλλους από την αεροπορική ασφάλεια και διαφυλάσσει δεόντως την εμπιστευτικότητα της ταυτότητας του αναφέροντος και των προσώπων που αναφέρονται στην αναφορά, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων για ποινικές, πειθαρχικές ή διοικητικές διαδικασίες βάσει του εθνικού δικαίου.

19.9. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, οι σχετικές αρχές θεσπίζουν και εφαρμόζουν διαδικασίες για την ανταλλαγή, με βάση την «ανάγκη γνώσης», των σχετικών πληροφοριών που περιέχονται σε αναφορές και πληροφοριών σχετικά με επακόλουθες ενέργειες για την παροχή συνδρομής σε άλλες εθνικές αρχές και οργανισμούς, φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, αερομεταφορείς και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς, εφόσον αυτό μπορεί να συμβάλει στη διατήρηση και τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας.

19.10. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, κατά παρέκκλιση από το σημείο 19.8, σε περίπτωση που οι πληροφορίες είναι σημαντικές για την αεροπορική ασφάλεια, οι σχετικές αρχές μπορούν να τις κοινοποιούν στις εθνικές αρχές ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων απαιτήσεων εμπιστευτικότητας, προστασίας και απαλοιφής, κατά περίπτωση.

19.11. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων εμπιστευτικότητας και προστασίας βάσει της ενωσιακής και της εθνικής νομοθεσίας, κατά περίπτωση, οι σχετικές αρχές ανταλλάσσουν τις σχετικές πληροφορίες που περιέχονται σε αναφορές με την Επιτροπή και άλλα κράτη μέλη, όταν αυτό μπορεί να συμβάλει στη διατήρηση και τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας, μεταξύ άλλων απαντώντας σε συγκεκριμένες ερωτήσεις της Επιτροπής ή άλλων κρατών μελών.

19.12. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων εμπιστευτικότητας και προστασίας βάσει της ενωσιακής και της εθνικής νομοθεσίας, κατά περίπτωση, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη μπορούν να ανταλλάσσουν τις σχετικές πληροφορίες που περιέχονται σε αναφορές με διεθνείς οργανισμούς και με τις σχετικές αρχές τρίτων χωρών, όταν αυτό απαιτείται βάσει διεθνών συμφωνιών ή όταν αυτό μπορεί να συμβάλει στη διατήρηση και τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας.

19.13. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, με την επιφύλαξη των σημείων 19.1 και 19.11, τα κράτη μέλη υποβάλλουν ετησίως στην Επιτροπή έκθεση που περιέχει στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις αναφορές που λαμβάνονται, παρουσιαζόμενα συγκεντρωτικά σύμφωνα με την κοινή κατάταξη που ορίζεται στο προσάρτημα V και την ανάλυσή τους. Η περίοδος αναφοράς για την έκθεση είναι μεταξύ 1ης Ιανουαρίου και 31ης Δεκεμβρίου και η έκθεση υποβάλλεται έξι μήνες μετά τη λήξη της περιόδου αναφοράς.

19.14. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, η Επιτροπή κοινοποιεί τα κύρια συμπεράσματα που συνάγονται από τις εκθέσεις που υποβάλλονται σύμφωνα με το σημείο 19.13 στη Ρυθμιστική Επιτροπή για την Ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας από Ένωμες Ενέργειες και στη συμβουλευτική ομάδα ενδιαφερομένων για την αεροπορική ασφάλεια.

19.15. Από την 1η Ιανουαρίου 2028, προκειμένου να υπάρξει εναρμονισμένη προσέγγιση σε επίπεδο Ένωσης, η Επιτροπή μπορεί να διαθέσει κατάλληλο μέσο τεχνολογίας πληροφοριών για τη στήριξη της εφαρμογής των απαιτήσεων που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο, σε συντονισμό με τα κράτη μέλη.

Προσάρτημα I

Στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει η δέσμη άμεσα συνδεόμενων με την ασφάλεια μέτρων

Οι δέσμες άμεσα συνδεόμενων με την ασφάλεια μέτρων που αναφέρονται στο σημείο 7.1 του παρόντος παραρτήματος περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία του παραρτήματος I και τις αντίστοιχες διατάξεις των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού:

Για το σημείο 1 — Ασφάλεια αερολιμένα από έκνομες ενέργειες:

α) όλες τις διατάξεις του σημείου 1.1, ή

β) όλες τις διατάξεις του σημείου 1.2 (εξαιρουμένων των διατάξεων για τα δελτία ταυτότητας και τις άδειες εισόδου οχημάτων), ή

γ) όλες τις διατάξεις του σημείου 1.2 σχετικά με τα δελτία ταυτότητας, ή

δ) όλες τις διατάξεις του σημείου 1.2 σχετικά με τις άδειες εισόδου οχημάτων, ή

ε) όλες τις διατάξεις του σημείου 1.3 και τα σχετικά στοιχεία του σημείου 12, ή

στ) όλες τις διατάξεις του σημείου 1.4, ή

ζ) όλες τις διατάξεις του σημείου 1.5, ή

η) όλες τις διατάξεις του σημείου 1.7 και τα σχετικά στοιχεία του σημείου 11.

Για το σημείο 2 — Οριοθετημένες περιοχές αερολιμένα:

όλες τις διατάξεις του παρόντος σημείου.

Για το σημείο 3 — Ασφάλεια αεροσκαφών από έκνομες ενέργειες:

α) όλες τις διατάξεις του σημείου 3.1, ή

β) όλες τις διατάξεις του σημείου 3.2.

Για το σημείο 4 — Επιβάτες και χειραποσκευές:

α) όλες τις διατάξεις του σημείου 4.1 και τα σχετικά στοιχεία του σημείου 12, ή

β) όλες τις διατάξεις του σημείου 4.2, ή

γ) όλες τις διατάξεις του σημείου 4.3.

Για το σημείο 5 — Παραδιδόμενες αποσκευές:

α) όλες τις διατάξεις του σημείου 5.1 και τα σχετικά στοιχεία του σημείου 12, ή

β) όλες τις διατάξεις του σημείου 5.2, ή

γ) όλες τις διατάξεις του σημείου 5.3.

Για το σημείο 6 — Φορτίο και ταχυδρομείο:

α) όλες τις διατάξεις που αφορούν τις διαδικασίες ασφάλειας, τον έλεγχο ασφάλειας και τη μεταφορά που εφαρμόζονται από εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο και τα σχετικά στοιχεία του σημείου 12, ή

β) όλες τις διατάξεις που αφορούν τις διαδικασίες ασφάλειας και τη μεταφορά που εφαρμόζονται από γνωστούς αποστολείς, ή

γ) όλες τις διατάξεις που αφορούν τις διαδικασίες ασφάλειας και τη μεταφορά που εφαρμόζονται από εγκεκριμένους μεταφορείς, ή

δ) όλες τις διατάξεις που αφορούν την προστασία φορτίου και ταχυδρομείου σε αερολιμένες.

Για το σημείο 7 — Εταιρικό ταχυδρομείο και υλικά αερομεταφορέα:

όλες τις διατάξεις του παρόντος σημείου.

Για το σημείο 8 — Προμήθειες πτήσης:

όλες τις διατάξεις του παρόντος σημείου και τα σχετικά στοιχεία του σημείου 12.

Για το σημείο 9 — Προμήθειες αερολιμένα:

όλες τις διατάξεις του παρόντος σημείου και τα σχετικά στοιχεία του σημείου 12.

Για το σημείο 10 — Μέτρα ασφάλειας κατά την πτήση:

όλες τις διατάξεις του παρόντος σημείου.

Για το σημείο 11 — Πρόσληψη και εκπαίδευση προσωπικού:

α) όλες τις διατάξεις που αφορούν την πρόσληψη προσωπικού σε αερολιμένα, φορέα εκμετάλλευσης, αερομεταφορέα ή άλλου φορέα, ή

β) όλες τις διατάξεις που αφορούν την εκπαίδευση προσωπικού σε αερολιμένα, φορέα εκμετάλλευσης, αερομεταφορέα ή άλλου φορέα.

Προσάρτημα II

Εναρμονισμένο σύστημα κατάταξης της συμμόρφωσης

Η κατάταξη της συμμόρφωσης που ακολουθεί εφαρμόζεται για την αξιολόγηση της εφαρμογής του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

	Γενική επιθεώρηση ασφάλειας	Ειδική επιθεώρηση	Δοκιμή
Πλήρης συμμόρφωση	√	√	√
Συμμόρφωση, αλλά επιθυμητή η βελτίωση	√	√	√
Μη συμμόρφωση	√	√	√
Μη συμμόρφωση με σοβαρές ελλείψεις	√	√	√
Δεν εφαρμόζεται	√	√	
Δεν επιβεβαιώθηκε	√	√	√

Προσάρτημα III

Περιεχόμενο της έκθεσης προς την Επιτροπή

1. **Οργανωτική δομή, αρμοδιότητες και πόροι**

α) Δομή της οργάνωσης του ποιοτικού ελέγχου, των αρμοδιοτήτων και των πόρων, συμπεριλαμβανομένων των σχεδιαζόμενων μελλοντικών τροποποιήσεων [βλέπε σημείο 3.2 στοιχείο α)].

β) Αριθμός επιθεωρητών ασφαλείας — τρέχων και προβλεπόμενος (βλέπε σημείο 14).

γ) Εκπαίδευση που έχουν παρακολουθήσει οι επιθεωρητές ασφαλείας (βλέπε σημείο 15.2).

2. **Επιχειρησιακές δραστηριότητες παρακολούθησης**

Όλες οι διεξαγόμενες δραστηριότητες παρακολούθησης, όπου προσδιορίζονται:

α) ο τύπος (γενική επιθεώρηση ασφάλειας, αρχική επιθεώρηση, επακόλουθη επιθεώρηση, δοκιμή, άλλο)·

β) οι αερολιμένες, οι φορείς εκμετάλλευσης και άλλοι φορείς που υπόκεινται σε παρακολούθηση·

γ) η έκταση·

δ) η συχνότητα· και

ε) το σύνολο ανθρωποημερών που χρειάστηκαν.

3. **Δραστηριότητες αποκατάστασης των ελλείψεων**

α) Κατάσταση εφαρμογής των δραστηριοτήτων αποκατάστασης των ελλείψεων.

β) Κύριες δραστηριότητες που διεξάγονται ή προγραμματίζονται (π.χ. νέες θέσεις εργασίας, αγορά εξοπλισμού, εργασίες κατασκευής) και πρόοδος που σημειώθηκε στην αποκατάσταση των ελλείψεων.

γ) Χρησιμοποιούμενα μέτρα επιβολής [βλέπε σημείο 3.2 στοιχείο στ)].

4. **Δεδομένα και τάσεις γενικής φύσεως**

α) Συνολικός ετήσιος εθνικός όγκος κίνησης επιβατών και φορτίου και αριθμός κινήσεων αεροσκαφών.

β) Κατάλογος αερολιμένων ανά κατηγορία.

γ) Αριθμός αερομεταφορέων που εκτελούν πτήσεις με αναχώρηση από την επικράτεια ανά κατηγορία (εθνικών, ενωσιακών, τρίτης χώρας).

δ) Αριθμός εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων.

ε) Αριθμός γνωστών αποστολέων.

στ) Αριθμός εγκεκριμένων μεταφορέων.

ζ) Αριθμός εγκεκριμένων προμηθευτών (για προμήθειες αερολιμένα και προμήθειες πτήσης).

η) Κατά προσέγγιση αριθμός άλλων φορέων αρμόδιων σε θέματα αεροπορικής ασφάλειας (εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης, εταιρείες ασφάλειας, γνωστοί προμηθευτές προμηθειών αερολιμένα και πτήσης).

5. **Κατάσταση της αεροπορικής ασφάλειας σε αερολιμένες**

Γενικό πλαίσιο της κατάστασης της αεροπορικής ασφάλειας στο κράτος μέλος.

Προσάρτημα IV

Υπόδειγμα για την υποβολή πληροφοριών σχετικά με περιστατικά και συμβάντα ασφάλειας ([1])

Ακριβής ημερομηνία και ώρα ή περίοδος ([2]) περιστατικού: …/…/…

Ημερομηνία της αναφοράς ([3]): …/…/…

Τόπος του περιστατικού ([4]):

Επωνυμία της εταιρείας και/ή όνομα του αναφέροντα (ει δυνατόν ([5])):

Περιγραφή του περιστατικού:

Άμεση/-ες δράση/-εις που αναλαμβάνεται/-ονται και από ποιον ([6]):

Επηρεαζόμενος τομέας της αεροπορικής ασφάλειας:

Ασφάλεια στην περιοχή δραστηριοτήτων εδάφους· Επιβάτες και χειραποσκευές· Προσωπικό και πλήρωμα· Έλεγχος πρόσβασης· Παραδιδόμενες αποσκευές· Προμήθειες πτήσης· Προμήθειες αερολιμένα· Προστασία αεροσκάφους στο έδαφος· Μέτρα ασφάλειας αεροσκάφους σε πτήση· Φορτίο και ταχυδρομείο· Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας· Ψηφιακές πληροφορίες και τεχνολογίες· Σύστημα/-τα μη επανδρωμένου αεροσκάφους (ΣμηΕΑ) / μη επανδρωμένο εναέριο όχημα (UAV) / τηλεκατευθυνόμενο/-α αεροπορικό/-ά σύστημα/-τα (RPAS)· Όπλο βεληνεκούς ασφαλείας (Stand-off όπλο) (MANPAD κ.λπ.)· Λέιζερ· Πληροφορίες σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια· Γενική αεροπορία / αερολέσχες

Επιπτώσεις ή δυνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια ([7]):

Οποιαδήποτε άλλη παρατήρηση/πρόταση/πληροφορία ([8]):

Αρμόδιος επικοινωνίας (διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, αριθμός τηλεφώνου):

([1]) Για τους σκοπούς του υποδείγματος, η έννοια «περιστατικό» θα καλύπτει περιστατικά και συμβάντα που αφορούν την αεροπορική ασφάλεια.
([2]) Σε περίπτωση που δεν μπορούν να καθοριστούν η ακριβής ημερομηνία και ώρα.
([3]) Εάν διαφέρει από την ημερομηνία του περιστατικού.
([4]) Ονομασία και ενδεχομένως κωδικός ΙΑΤΑ/ΔΟΠΑ του αερολιμένα, καθώς και η περιοχή στην οποία παρατηρείται το περιστατικό.
([5]) Το όνομα του φυσικού προσώπου που αναφέρει το περιστατικό μπορεί να παραληφθεί.
([6]) Όπως η ενημέρωση των τοπικών αρχών επιβολής του νόμου και/ή των τοπικών αερολιμενικών αρχών σχετικά με την κατάσταση.
([7]) Για να προσδιοριστεί, από τη σκοπιά του αναφέροντος, ο τρόπος με τον οποίο επηρεάζεται το επίπεδο της αεροπορικής ασφάλειας.
([8]) Το τμήμα αυτό μπορεί να περιλαμβάνει περαιτέρω χρήσιμες πληροφορίες εκ μέρους του αναφέροντα, για παράδειγμα, όσον αφορά την προκαταρκτική εκτίμηση κινδύνου· δράση/-εις για τον περιορισμό των επιπτώσεων στην αεροπορική ασφάλεια· διορθωτική/-ές δράση/-εις (κατά περίπτωση)· και κατάσταση του φακέλου εντός της εταιρείας (κατά περίπτωση).

Προσάρτημα V

Κοινή κατάταξη περιστατικών και συμβάντων που αφορούν την ασφάλεια ([1])

Τάξη ([1])	Κατηγορία ([2])
Ασφάλεια στην περιοχή δραστηριοτήτων εδάφους	Εντοπισμός ή χρήση αυτοσχέδιου εκρηκτικού μηχανισμού σε παγιδευμένο όχημα (IED) ή αυτοσχέδιου εμπρηστικού μηχανισμού (IID)
	Εντοπισμός ή χρήση IED/IID που παραδίδεται από άνθρωπο
	Ένοπλη επίθεση
	Αφύλακτα/ύποπτα αντικείμενα (επίσης ισχύει και για την περιοχή δραστηριοτήτων αεροσκαφών)
	Χημική, βιολογική και ραδιολογική επίθεση (CBR)
	Ζημιές σε υποδομές ζωτικής σημασίας / τρωτά σημεία
	Ύποπτη συμπεριφορά
	Απρόβλεπτες διαταραχές, συμπεριλαμβανομένης απειλής βόμβας ή παραπλανητικής είδησης
Επιβάτες και χειραποσκευές	Εντοπισμός ή χρήση απαγορευμένου αντικειμένου/IED/IID
	Έλλειψη στη διαδικασία ελέγχου ασφάλειας στα σημεία ελέγχου ασφάλειας
	Ανάμειξη επιβατών που έχουν και επιβατών που δεν έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας
	Ύποπτη συμπεριφορά
Προσωπικό και πλήρωμα	Έλλειψη στη διαδικασία ελέγχου ασφάλειας στα σημεία ελέγχου ασφάλειας
	Εντοπισμός ή χρήση απαγορευμένου αντικειμένου/IED/IID
	Δολιοφθορά
	Παράκαμψη των διαδικασιών ασφάλειας εκ των έσω
	Εσκεμμένη απόπειρα παράκαμψης του καθεστώτος ελέγχου / ελέγχου του ιστορικού
Έλεγχος πρόσβασης	Παραβίαση ή απόπειρα παραβίασης της περιμέτρου
	Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή ασφάλειας (SRA) ή σε άλλη ελεγχόμενη περιοχή (εκτός προσωπικού)
	Μη εξουσιοδοτημένη / χωρίς συνοδεία πρόσβαση εντός SRA (προσωπικό)
	Ύποπτη συμπεριφορά του προσωπικού
	Έλλειψη στο σύστημα ελέγχου πρόσβασης
	Έλλειψη στο σύστημα έκδοσης δελτίων ταυτότητας
	Έλλειψη στο σύστημα ελέγχου πρόσβασης οχημάτων, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής διαδικασιών ασφάλειας και/ή ελέγχου ασφάλειας επιβατών και οχημάτων
Παραδιδόμενες αποσκευές	Εντοπισμός ή χρήση απαγορευμένου αντικειμένου/IED/IID
	Έλλειψη προστασίας των παραδιδόμενων αποσκευών που έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας

([1]) Το προσάρτημα V μπορεί επίσης να χρησιμεύσει ως εργαλείο για την κατηγοριοποίηση των δεδομένων ασφαλείας και την υποστήριξη της ανάπτυξης ορισμών των σχετικών περιστατικών.

Τάξη ([1])	Κατηγορία ([2])
	Αποδεικτικά στοιχεία παραβίασης παραδιδόμενων αποσκευών που έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας
	Έλλειψη στο σύστημα ή τη διαδικασία ελέγχου ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών (HBS) (συμπεριλαμβανομένης της αντιστοίχισης μεταξύ αποσκευών και επιβατών)
	Έλλειψη στη διαδικασία μεταφοράς των αποστελλόμενων όπλων
Προμήθειες πτήσης	Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε εγκαταστάσεις προμηθειών πτήσης
	Έλλειψη στην προστασία των ασφαλών προμηθειών
	Αποδεικτικά στοιχεία παραβίασης της ασφάλειας των προμηθειών πτήσης
	Έλλειψη κατά την εφαρμογή των διαδικασιών ασφάλειας
	Εντοπισμός ή χρήση απαγορευμένου αντικειμένου/IED/IID
Προμήθειες αερολιμένα	Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στην εγκατάσταση
	Έλλειψη στην προστασία των ασφαλών προμηθειών
	Αποδεικτικά στοιχεία παραβίασης των ασφαλών προμηθειών αερολιμένα
	Έλλειψη κατά την εφαρμογή των διαδικασιών ασφάλειας
	Εντοπισμός ή χρήση απαγορευμένου αντικειμένου/IED/IID
Προστασία αεροσκάφους στο έδαφος	Μη εξουσιοδοτημένος επιβάτης στο αεροσκάφος
	Μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό στο αεροσκάφος
	Έλλειψη στην έρευνα / στον έλεγχο ασφάλειας αεροσκάφους
	Έλλειψη στα μέτρα προστασίας των αεροσκαφών, μεταξύ άλλων όταν τα αεροσκάφη είναι σταθμευμένα καθ' όλη τη διάρκεια της νύχτας
	Εντοπισμός ή χρήση απαγορευμένου αντικειμένου/IED/IID στον θάλαμο ή στον χώρο αποσκευών του αεροσκάφους
Μέτρα ασφάλειας αεροσκάφους σε πτήση	Απείθαρχος επιβάτης [πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τα επίπεδα 3 και 4 (βλέπε εγχειρίδιο αεροπορικής ασφάλειας του ΔΟΠΑ) μόνο προς αναφορά]
	Έλλειψη στη διαδικασία/προστασία της θύρας θαλάμου διακυβέρνησης
	Εντοπισμός ή χρήση απαγορευμένου αντικειμένου/IED/IID
	Επίθεση CBR
	Πειρατεία κατά την πτήση
	Απειλή βόμβας κατά την πτήση
Φορτίο και ταχυδρομείο	Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε εγκατάσταση ελέγχου ασφάλειας φορτίου
	Έλλειψη στη διαδικασία ελέγχου ασφάλειας
	Εντοπισμός ή χρήση απαγορευμένου αντικειμένου/IED/IID
	Έλλειψη στην προστασία ασφαλούς φορτίου
	Αποδεικτικά στοιχεία παραβίασης ασφαλούς φορτίου
	Έλλειψη στη διαδικασία αποδοχής

Τάξη ([1])	Κατηγορία ([2])
	Ύποπτη δραστηριότητα
	Γνωστοποίηση μη φόρτωσης στο πλαίσιο του καθεστώτος PLACI
Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας	Ένοπλη επίθεση κατά εγκατάστασης ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (ATC)
	Καταστροφή ή φθορά βοηθημάτων αεροναυτιλίας
	Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση
Ψηφιακές πληροφορίες και τεχνολογίες	Επίθεση κατά συστήματος/-των αεροσκαφών
	Επίθεση κατά συστήματος/-των διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM)
	Επίθεση κατά συστήματος/-των αερολιμένα
	Επίθεση κατά άλλων κρίσιμων συστημάτων και δεδομένων
Μη επανδρωμένα εναέρια συστήματα (UAS)	Μη εξουσιοδοτημένη παρείσφρηση σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο
Μη επανδρωμένο εναέριο όχημα (UAV)	Παρ' ολίγον ατύχημα / Συνάντηση με αεροσκάφος εν πτήσει
Τηλεκατευθυνόμενο αεροπορικό σύστημα (RPAS)	Κρούση/σύγκρουση με αεροσκάφος εν πτήσει
	Οπτική επαφή από αεροσκάφος/αερολιμένα
	Μη επανδρωμένο εναέριο όχημα (UAV) αποτέλεσε απειλή κατά αεροσκάφους
	UAV αποτέλεσε απειλή κατά των αερολιμενικών υποδομών
	UAV αποτέλεσε απειλή κατά των επιβατών
Όπλο βεληνεκούς ασφαλείας (Stand-off όπλο) (MANPAD κ.λπ.)	Επίθεση σε αεροσκάφος ή σε εγκατάσταση αερολιμένα
	Αναφερθείσα οπτική επαφή
Λέιζερ	Επίθεση σε αεροσκάφος ή σε εγκατάσταση αερολιμένα
	Αναφερθείσα οπτική επαφή
	Ύποπτη δραστηριότητα
Πληροφορίες σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια	Έλλειψη στην προστασία ευαίσθητων πληροφοριών για την αεροπορική ασφάλεια
	Απώλεια ακεραιότητας και διαθεσιμότητας των συστημάτων πληροφοριών
Γενική αεροπορία / αερολέσχες	Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση
	Εντοπισμός απαγορευμένου αντικειμένου/IED/IID

([1]) Τάξη: περιγράφει το θέμα στο οποίο θα αναφερόταν το συμβάν ασφάλειας, όπως «έλεγχοι πρόσβασης», «παραδιδόμενες αποσκευές» ή «φορτίο/ταχυδρομείο». Τα επιλεγμένα αναγνωριστικά χρησιμοποιούνται ήδη ευρέως στο παράρτημα 17 του ΔΟΠΑ και στο εγχειρίδιο αεροπορικής ασφάλειας (έγγρ. 8973)· οι φορείς αναμένεται να μπορούν να παραπέμπουν εύκολα σε αυτά και θα πρέπει να είναι συναφή για τις αξιολογήσεις που διενεργούνται από τις αρχές.

([2]) Κατηγορία: παρέχει πιο συγκεκριμένη περιγραφή του σχετικού συμβάντος ασφάλειας. Οι κατηγορίες διαφέρουν ανά τάξη, καθώς τα πιθανά συμβάντα ασφάλειας ποικίλλουν ανάλογα με τη διαδικασία αεροπορικής ασφάλειας στην οποία αναφέρονται. Για παράδειγμα, η τάξη «προστασία αεροσκάφους στο έδαφος» περιλαμβάνει την κατηγορία «έλλειψη στην έρευνα / στον έλεγχο ασφάλειας αεροσκάφους», ενώ η τάξη «παραδιδόμενες αποσκευές» περιλαμβάνει την κατηγορία «έλλειψη στην προστασία των παραδιδόμενων αποσκευών που έχουν υποβληθεί σε έλεγχο ασφαλείας». Θα υπάρχει επίσης μια κατηγορία «άλλα» για τα συμβάντα που μπορεί να είναι πολύ σπάνια για να δικαιολογήσουν χωριστή κατηγορία ή τα οποία μπορεί να θεωρηθούν νέα απειλή ή τρωτό σημείο. Ωστόσο, η επιλογή αυτή θα πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο όταν καμία από τις άλλες κατηγορίες δεν φαίνεται κατάλληλη.»