



Βρυξέλλες, 19 Ιουνίου 2026
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2026) 229 final
Θέμα:	ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ 2024 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 300/2008 ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΟΙΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2026) 229 final.

σνημμ.: COM(2026) 229 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 18.5.2026
COM(2026) 229 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ 2024 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. 300/2008¹, 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 2024 οι υπηρεσίες της Επιτροπής συνέχισαν την υλοποίηση των δράσεων που ανακοινώθηκαν στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής με τίτλο «Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking» (Προς μια ενισχυμένη και ανθεκτικότερη πολιτική αεροπορικής ασφάλειας: απολογισμός). Η φάση υλοποίησης των 14 εμβληματικών δράσεων που προσδιορίζονται στο εν λόγω έγγραφο διήρκεσε όλο το 2024, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Οι εργασίες αυτές επικεντρώθηκαν στη νέα βάση αναφοράς για την αεροπορική ασφάλεια και στην τόνωση της ανάπτυξης της καινοτομίας σύμφωνα με τη στρατηγική της ΕΕ για την αεροπορική ασφάλεια.

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 άλλους συμφεροντούχους, με σκοπό την ανάπτυξη γνώσεων και ικανοτήτων αντίδρασης στις εν λόγω απειλές, με αποτελεσματική διαχείριση του κινδύνου.

2.1 Τρομοκρατία και υβριδικές απειλές

Η τρομοκρατία και ο βίαιος εξτρεμισμός εξακολουθούν να αποτελούν σημαντική απειλή για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της, ιδίως από παγκόσμια δίκτυα τζιχαντιστών, ενώ το συνολικό επίπεδο απειλής παραμένει σημαντικό. Αποσταθεροποιητικά εσωτερικά και εξωτερικά γεγονότα έχουν συντελέσει στην εντατικοποίηση της ριζοσπαστικοποίησης, στην όξυνση των εντάσεων και στην κοινωνική πόλωση, παράγοντες που ενδέχεται να οδηγήσουν σε τρομοκρατία και βίαιο εξτρεισμό σε ολόκληρη την Ένωση. Οι τρομοκράτες δρουν σε διασυνοριακό επίπεδο και χρησιμοποιούν νέες τεχνολογίες και νέους τρόπους δράσης. Η διάδοση εσφαλμένης πληροφόρησης και παραπληροφόρησης στο διαδίκτυο και οι δυνητικοί κίνδυνοι ριζοσπαστικοποίησης που αυτή συνεπάγεται εξακολουθούν να αποτελούν βασική πηγή ανησυχίας. Σε ένα πιο αποκεντρωμένο και ασταθές περιβάλλον, τρομοκράτες και

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).

βίαιοι εξτρεμιστές συνδέονται και αλληλοεμπνέονται πέραν ιδεολογίας ή συμμετοχής σε οργάνωση.

Οι συγκρούσεις στην περιοχή της Μέσης Ανατολής έχουν αυξήσει την απειλή για την εσωτερική ασφάλεια της ΕΕ και είναι πολύ πιθανό να οδηγήσουν σε κινητοποίηση και ριζοσπαστικοποίηση, οι οποίες θα μπορούσαν να ενεργοποιήσουν διάφορους νέους φορείς απειλών σε ολόκληρη την Ευρώπη. Η σύγκρουση έχει οδηγήσει σε σημαντική αύξηση του όγκου του εξτρεμιστικού περιεχομένου στο διαδίκτυο, συμπεριλαμβανομένων της τρομοκρατικής προπαγάνδας, του αντισημιτικού και αντιμουσουλμανικού περιεχομένου και των πολωτικών αφηγημάτων.

Η πολιτική αεροπορία παραμένει ιδιαίτερα προβεβλημένος στόχος, ενώ οι απειλές και οι προκλήσεις αναμένεται να εξελιχθούν και ενδεχομένως να ανακλύσουν περισσότεροι τρόποι 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.

Μολονότι ο επιθετικός πόλεμος της Ρωσικής Ομοσπονδίας κατά της Ουκρανίας είχε μέχρι στιγμής περιορισμένο αντίκτυπο στην τρομοκρατική απειλή και στον βίαιο εξτρεισμό στην ΕΕ, έχει οδηγήσει σε αυξημένη υβριδική απειλή κατά της εσωτερικής ασφάλειας της ΕΕ, μέσω της αύξησης της παραπληροφόρησης, των κυβερνοεπιθέσεων, των προσπαθειών εργαλειοποίησης της μετανάστευσης και των ενεργειών δολιοφθοράς κατά υποδομών ζωτικής σημασίας, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας του αεροπορικού φορτίου.

2.2 Περιστατικά σχετικά με την ασφάλεια του αεροπορικού φορτίου

Από τον Ιούλιο του 2024 σημειώθηκε σειρά έκνομων επεμβάσεων στην ασφαλή αλυσίδα εφοδιασμού (αεροπορικού) φορτίου και ταχυδρομείου στην Ευρώπη. Τα περιστατικά αυτά περιλάμβαναν τη χρήση αυτοσχέδιων εμπρηστικών μηχανισμών. Οδήγησαν σε κινητοποίηση των κυβερνήσεων και του κλάδου, σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο, προς εξέταση των ευπαθειών και την εξεύρεση λύσεων με σκοπό την ενίσχυση της ανθεκτικότητας. Η Επιτροπή, από κοινού με τα κράτη μέλη και τους συμφεροντούχους του κλάδου, ανέπτυξε δέσμη προληπτικών μέτρων που συμβάλλουν στον μετριασμό των χρησιμοποιούμενων τρόπων δράσης και στην ενίσχυση της αλυσίδας εφοδιασμού αεροπορικού φορτίου.

2.3 Κυβερνοασφάλεια

Καθώς η πολιτική αεροπορία καθίσταται όλο και περισσότερο διασυνδεδεμένη και ψηφιοποιημένη, οι κυβερνοαπειλές ενέχουν αυξανόμενους κινδύνους για την ασφάλεια, την προστασία και την αποδοτικότητα των αεροπορικών μεταφορών. Οι κυβερνοεπιθέσεις με στόχο τις μεταφορές θα μπορούσαν δυνητικά να έχουν καταστροφικές συνέπειες και να προκαλέσουν σημαντική οικονομική διαταραχή. Το 2024 αναφέρθηκαν περισσότερες από 8 500 κυβερνοεπιθέσεις που επηρέασαν

διάφορους συμφεροντούχους του κλάδου των αερομεταφορών παγκοσμίως. Οι προτιμώμενες μέθοδοι για τη διενέργεια κυβερνοεπιθέσεων ήταν οι δόλιοι ιστότοποι, το ηλεκτρονικό ψάρεμα και το κακόβουλο λογισμικό, καθώς και η κατανεμημένη άρνηση υπηρεσίας (DDoS). Οι κύριοι στόχοι ήταν οι χρήστες του εναέριου χώρου, οι αερολιμένες, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και η αλυσίδα εφοδιασμού τους².

Τα κίνητρα των κυβερνοεπιθέσεων ποικίλλουν. Παρότι ο συνηθέστερος λόγος είναι το οικονομικό κέρδος, ορισμένοι δράστες έχουν ιδεολογικά κίνητρα ή ενεργούν για λογαριασμό εχθρικών κρατικών παραγόντων.

Σε αυτό το σύνθετο περιβάλλον, οι προσπάθειες επικεντρώθηκαν στην ταχεία και αποτελεσματική υλοποίηση των υφιστάμενων ρυθμιστικών πρωτοβουλιών, διασφαλίζοντας τη θέση τους σε πλήρη λειτουργία και τη συνεπή εφαρμογή τους.

3. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

3.1 Δρόνοι

Όπως αναφέρεται στη «Στρατηγική δρόνων 2.0»³, η Επιτροπή δεσμεύτηκε να εξετάσει αν απαιτείται τροποποίηση των κανόνων αεροπορικής ασφάλειας με στόχο να διασφαλιστεί η αύξηση της ανθεκτικότητας των αεροπορικών αρχών και των αερολιμένων έναντι των κινδύνων που ενέχουν οι μη συνεργάσιμοι και μη εξουσιοδοτημένοι δρόνοι.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής διενήργησαν ειδική εκτίμηση κινδύνου, η οποία ολοκληρώθηκε το πρώτο τρίμηνο του 2024, σχετικά με τον κίνδυνο που ενέχουν τα μη συνεργάσιμα και μη εξουσιοδοτημένα μηΕΑ (μη επανδρωμένα αεροσκάφη) για την πολιτική αεροπορία και τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις. Το περιεχόμενο της εκτίμησης κινδύνου κάλυπτε πρωτίστως την απειλή που συνιστά η χρήση μηΕΑ για σκοπούς τρομοκρατίας. Δεν εξετάστηκαν υβριδικά σενάρια που να περιλαμβάνουν κρατικούς φορείς.

Σύμφωνα με το τελικό αποτέλεσμα, τη δεδομένη χρονική στιγμή η έκθεση της πολιτικής αεροπορίας και των αερολιμενικών εγκαταστάσεων σε κινδύνους από εσκεμμένες επιθέσεις τρομοκρατών που χρησιμοποιούν δυνατότητες μη επανδρωμένων εναέριων οχημάτων δεν ήταν σημαντική. Ως εκ τούτου, ο υπολειπόμενος κίνδυνος δεν καθιστούσε αναγκαία την επανεξέταση των υφιστάμενων κανόνων αεροπορικής ασφάλειας.

² Έκθεση των EUROCONTROL/EATM-CERT του 2025 για την κυβερνοασφάλεια στην αεροπορία.

³ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Στρατηγική δρόνων 2.0 για ένα έξυπνο και βιώσιμο οικοσύστημα μη επανδρωμένων αεροσκαφών στην Ευρώπη [COM(2022) 652 final της 29ης Νοεμβρίου 2022].

3.2 Ζώνες συγκρούσεων

Στο πλαίσιο του συστήματος προειδοποίησης για ζώνες συγκρούσεων συνέχισαν να πραγματοποιούνται κοινές εκτιμήσεις κινδύνου, σε τακτική τριμηνιαία βάση εντός του 2024, 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 (EYED) 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 κίνδυνοι. Σε επείγουσες περιπτώσεις, διοργανώνονται έκτακτες συνεδριάσεις.

Η ομάδα πραγματοποίησε τέσσερις τριμηνιαίες συνεδριάσεις το 2024 και επτά ad hoc επείγουσες συνεδριάσεις, ιδίως αναφορικά με τη σύγκρουση στη Μέση Ανατολή και τις επιπτώσεις της στην πολιτική αεροπορία της ΕΕ. Αυτές οδήγησαν στη δημοσίευση τριών ενημερωτικών δελτίων για τις ζώνες συγκρούσεων (στο εξής: CZIB), στην ανάκληση μίας CZIB, καθώς και στην επέκταση 11 υφιστάμενων CZIB⁴.

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 Μάιο του 2024 με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2024/1255⁵, ο οποίος περιείχε τροποποιήσεις για την αντιμετώπιση των εξελίξεων στο μεταβαλλόμενο τοπίο απειλών και κινδύνων, καθώς και των πρόσφατων τεχνολογικών εξελίξεων. Με τις εν λόγω τροποποιήσεις θεσπίστηκε καθεστώς έγκρισης και εποπτείας των μεταφορέων, το οποίο σε πολλές περιπτώσεις διασφαλίζει την επίγεια μεταφορά ασφαλούς αεροπορικού φορτίου και ταχυδρομείου για λογαριασμό εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων και γνωστών

⁴ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

⁵ Για λεπτομέρειες, βλ. παράρτημα 2.

αποστολέων. Προστέθηκε επίσης ένας αερολιμένας⁶ στον κατάλογο των τρίτων χωρών οι οποίες αναγνωρίζεται ότι εφαρμόζουν πρότυπα ασφάλειας ισοδύναμα με τα κοινά βασικά πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας. Τον Ιούλιο του 2024 εγκρίθηκε δεύτερη τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2024/2108⁷, ο εν λόγω κανονισμός επανεισήγαγε προσωρινά χαμηλότερο όριο όγκου για τον έλεγχο ασφάλειας υγρών, αερολυμάτων και πηκτωμάτων (ΥΑΠ) με τη χρήση εξοπλισμού συστημάτων ανίχνευσης εκρηκτικών για χειραποσκευές (EDSCB) που πληροί το πρότυπο C3, και ζητήθηκε η βελτίωση των αλγορίθμων ανίχνευσης που χρησιμοποιούνται από την εν λόγω τεχνολογία.

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

Η βάση δεδομένων της Ένωσης⁸ 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 περιλαμβάνει επίσης κατάλογο εγκεκριμένου εξοπλισμού ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας με σήμανση «σφραγίδα ΕΕ».

Στα τέλη του 2024 η βάση δεδομένων περιείχε περίπου 37 000 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 99,99 %, κάτι που σημαίνει ότι κατά τη διάρκεια του 2024 δεν ήταν διαθέσιμη για λιγότερο από 30 λεπτά συνολικά.

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

⁶ Αερολιμένας Svalbard στο Βασίλειο της Νορβηγίας.

⁷ Για λεπτομέρειες, βλ. παράρτημα 2.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

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.

Το 2024 υποβλήθηκαν περίπου 141 εκατομμύρια PLACI. Ως αποτέλεσμα αυτών, εκδόθηκαν περίπου 1 400 αιτήσεις ελέγχου ασφάλειας (RFS), αλλά δεν υποβλήθηκαν αιτήσεις μη φόρτωσης των εμπορευμάτων (DNL). Η πλειονότητα αυτών αφορούσαν ταχυμεταφορές, ακολουθούμενες από ταχυδρομικό και γενικό αεροπορικό φορτίο.

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 ΕΟΧ⁹.

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, η αποτελεσματική εφαρμογή ορισμένων μέτρων έχει περιθώρια βελτίωσης και απαιτούνται συνεχείς

⁹ 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.

προσπάθειες από τους συμφεροντούχους του κλάδου, τις αρμόδιες αρχές και την Επιτροπή.

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.

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 Επιτροπής¹⁰ καθορίζονται οι διαδικασίες διεξαγωγής των επιθεωρήσεων της Επιτροπής στο πεδίο της αεροπορικής ασφάλειας.

¹⁰ 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).

Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, διατάξεις για τα προσόντα και τις εξουσίες των επιθεωρητών της Επιτροπής¹¹.

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

Η Επιτροπή διαθέτει ενεργό ομάδα οκτώ επιθεωρητών αεροπορικής ασφάλειας πλήρους απασχόλησης, υποστηριζόμενη από ομάδα περίπου 80 εθνικών επιθεωρητών που διορίστηκαν από τα κράτη μέλη και οι οποίοι ειδικεύονται για να συμμετάσχουν σε 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 χώρες¹².

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 έκτου κύκλου επιθεωρήσεων των αρμόδιων αρχών, η Επιτροπή διενήργησε πέντε επιθεωρήσεις κατά τη διάρκεια του 2024. Τα κράτη μέλη που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση το 2024 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: επικαιροποίηση των εθνικών προγραμμάτων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας σύμφωνα με τις νομοθετικές αλλαγές και σαφής καθορισμός των αρμοδιοτήτων για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων· διασφάλιση της πλήρους ευθυγράμμισης των προγραμμάτων ασφάλειας των αερολιμένων, των φορέων εκμετάλλευσης και των φορέων με τη νομοθεσία της Ένωσης και τα εθνικά προγράμματα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και

¹¹ Βλ. άρθρα 4 και 5.

¹² Βλ. στο παράρτημα 1 σύνοψη όλων των δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης που διεξήγαγαν η Επιτροπή και η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ το 2024.

της παρακολούθησής τους· τυποποίηση της πιστοποίησης και επαναπιστοποίησης των χειριστών ακτίνων Χ σε εθνικό επίπεδο· πλήρης ανάπτυξη κατάρτισης σχετικής με την κυβερνοασφάλεια· πλήρης εφαρμογή της απαιτούμενης μεθοδολογίας για τις επιθεωρήσεις και των στοιχείων που πρέπει να περιλαμβάνονται στην υποβολή εκθέσεων σχετικά με την εθνική παρακολούθηση της συμμόρφωσης, καθώς και τήρηση των απαιτήσεων που αφορούν τη διαδικασία υποβολής εκθέσεων (π.χ. έγκαιρη υποβολή εκθέσεων και επιστολών περάτωσης κ.λπ.). Επιπλέον, σε κάποια κράτη μέλη, ορισμένα καθήκοντα δεν εκτελούνταν πλήρως λόγω ανεπαρκούς κατανομής αρμοδιοτήτων. Σε αυτά περιλαμβανόταν η παρακολούθηση των αερολιμένων, των αερομεταφορέων και ορισμένων φορέων με αρμοδιότητες στον τομέα της ασφάλειας, καθώς και των αντίστοιχων προγραμμάτων ασφάλειάς τους. Επιπλέον, κατά τη διενέργεια επιθεωρήσεων, οι αρχές δεν κάλυπταν συστηματικά το πλήρες φάσμα των άμεσα συνδεδεμένων μέτρων ασφάλειας ή δεν διενεργούσαν δοκιμές σε όλους τους απαιτούμενους τομείς. Οι επιτόπιες επαληθεύσεις σε αερολιμένες κατέδειξαν ότι η αποτελεσματικότητα των εθνικών δραστηριοτήτων παρακολούθησης θα μπορούσε να βελτιωθεί περαιτέρω σε όλα τα κράτη μέλη που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση.

5.4.2 Αρχικές επιθεωρήσεις αερολιμένων

Το 2024 η Επιτροπή διενήργησε 17 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. Οποιοσδήποτε 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 πέμπτο 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 τομείς που επιδέχονται βελτίωση όσον αφορά την αποτελεσματική εφαρμογή ορισμένων μέτρων, για παράδειγμα, ο έλεγχος ασφάλειας και ο έλεγχος της πρόσβασης σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας, οι έλεγχοι ασφάλειας των προμηθειών, καθώς και η κυβερνοασφάλεια.

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 2024 πραγματοποιήθηκαν τέσσερις επαναληπτικές επιθεωρήσεις.

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 2024, 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 2024 διενεργήθηκαν τρεις αξιολογήσεις, στις Ηνωμένες Πολιτείες, στο Μαυροβούνιο και στη Σιγκαπούρη, αντίστοιχα.

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 2024 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 2024 δεν κινήθηκε καμία τέτοια διαδικασία.

6. ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Στις 2 Μαΐου 2024 η Επιτροπή διοργάνωσε τη δεύτερη διάσκεψη για την κυβερνοασφάλεια στον τομέα των μεταφορών, η οποία καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφοράς. Στο πλαίσιο της εκδήλωσης πραγματοποιήθηκε απολογισμός των εξελίξεων από την πρώτη διάσκεψη για την κυβερνοασφάλεια στον τομέα των μεταφορών το 2019, με στόχο να εντοπιστούν τα εναπομένοντα κενά, να ενθαρρυνθεί η ανταλλαγή πρακτικών και ιδεών μεταξύ των διαφόρων κοινοτήτων, καθώς και να εξεταστούν οι εξελισσόμενες απειλές για την κυβερνοασφάλεια τις οποίες αντιμετωπίζει ο τομέας των μεταφορών.

Τον Φεβρουάριο του 2024 η Επιτροπή συγκρότησε την υποομάδα για την κυβερνοασφάλεια στον τομέα της αεροπορίας, δρομολογώντας μια διαρθρωμένη σειρά συνεδριάσεων ολομέλειας και ειδικών συνεδριάσεων της επιχειρησιακής ομάδας, με βάση την εντολή που ορίστηκε από την ομάδα εργασίας για την κυβερνοασφάλεια στον τομέα της αεροπορίας. Στόχος ήταν η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των αρχών ασφάλειας πτήσεων, αεροπορικής ασφάλειας και κυβερνοασφάλειας, ώστε να διευκολυνθεί η ευθυγράμμιση και η συμμόρφωση μεταξύ της οδηγίας NIS2¹³ και των ειδικών κανόνων για τις αεροπορικές μεταφορές. Επιδιώχθηκε επίσης η πρόληψη πιθανών κενών ή επικαλύψεων υποχρεώσεων κυβερνοασφάλειας και να ελαχιστοποιηθεί ο περιττός διοικητικός και επιχειρησιακός φόρτος.

Τον Νοέμβριο του 2024 η Επιτροπή και η Υπηρεσία Ασφάλειας των Μεταφορών των ΗΠΑ διοργάνωσαν τη δεύτερη σύνοδο κορυφής ΗΠΑ–ΕΕ για την ασφάλεια του αεροπορικού φορτίου στο Δουβλίνο της Ιρλανδίας. Η σύνοδος αυτή έδωσε την ευκαιρία να αναγνωριστούν οι απειλές και οι κίνδυνοι κατά του αεροπορικού φορτίου και να εφαρμοστούν συλλογικά στρατηγικές μετριασμού.

Η Επιτροπή διοργάνωσε ετήσια συνεδρίαση και εκπαίδευση των εθνικών επιθεωρητών αεροπορικής ασφάλειας τον Οκτώβριο του 2024 για να λάβουν τα κράτη μέλη γνώση

¹³ 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 (οδηγία NIS 2).

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 παγκόσμια αεροπορική ασφάλεια 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 Σιγκαπούρη 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/35), η οποία πραγματοποιήθηκε από τις 22 έως τις 26 Απριλίου 2024, καθώς και στην τρίτη συνεδρίαση της ειδικής ομάδας του ΔΟΠΑ για την κυβερνοασφάλεια (CYSECP/3), η οποία πραγματοποιήθηκε από τις 3 έως τις 7 Ιουνίου 2024.

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) 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 33η συνεδρίαση της TSCG πραγματοποιήθηκε στις 10-11 Σεπτεμβρίου 2024.

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 εμπειρογνομόνων. Στις 15 Μαΐου 2024 πραγματοποιήθηκε η 4η συνεδρίαση συνεργασίας ΕΕ–Ηνωμένου Βασιλείου για την αεροπορική ασφάλεια, ενώ στις 31 Οκτωβρίου 2024 πραγματοποιήθηκε η 5η συνεδρίαση.

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.¹⁴ Οι συζητήσεις με την Ιαπωνία σχετικά με την ενιαία ασφάλεια συνεχίστηκαν, αλλά οι διαφορές μεταξύ των καθεστώτων που εφαρμόζονται δεν επέτρεψαν προς το παρόν την επίτευξη προόδου όσον αφορά την ενιαία ασφάλεια. Δεν θεσπίστηκαν νέες ρυθμίσεις ενιαίας ασφάλειας κατά το 2024.

Όσον αφορά την ανάπτυξη ικανοτήτων, κατά το 2024 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 χωρών¹⁵. Ο γενικός στόχος του έργου CASE II είναι η αντιμετώπιση της απειλής της τρομοκρατίας στην πολιτική αεροπορία, μέσω της συνεργασίας με τα κράτη από τις τρεις αυτές περιοχές, προκειμένου να ενισχυθούν τα οικεία συστήματα αεροπορικής ασφάλειας¹⁶.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα περιστατικά αεροπορικού φορτίου του Ιουλίου 2024 ανέδειξαν τους σοβαρούς κινδύνους για την αεροπορία. Οι μεταφορές μπορούν να αποτελέσουν τόσο στόχο όσο και μέσο για κακόβουλους παράγοντες. Οι υφιστάμενες νομικές πράξεις της ΕΕ έχουν ενισχύσει την αεροπορική ασφάλεια, ωστόσο τα υψηλά επίπεδα απειλής απαιτούν μέσα ταχείας ανταλλαγής πληροφοριών και αντίδρασης, όπου απαιτείται.

Η Επιτροπή συνεργάζεται με τα κράτη μέλη για την τροποποίηση της ισχύουσας εκτελεστικής νομοθεσίας στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας όσον αφορά την

¹⁴ Η ΕΕ διαθέτει ρυθμίσεις ενιαίας ασφάλειας με τις ΗΠΑ, τον Καναδά, τη Σιγκαπούρη, το Μαυροβούνιο, τη Σερβία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

¹⁵ Το έτος 2024 καταγράφηκαν ο μεγαλύτερος όγκος και η μεγαλύτερη ποικιλία υλοποιηθεισών δραστηριοτήτων από την έναρξη του έργου, με την υλοποίηση συνολικά 77 δραστηριοτήτων σε κράτη-εταίρους προς όφελος 1 117 συμμετεχόντων. Αυτό αντιπροσωπεύει ετήσια αύξηση κατά 15 % σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των δραστηριοτήτων που υλοποιήθηκαν το 2023 και υπερδιπλασιασμό του αριθμού των δραστηριοτήτων που υλοποιήθηκαν το 2022 (35 δραστηριότητες). Οι εν λόγω δραστηριότητες περιλάμβαναν 48 διμερείς δραστηριότητες κατάρτισης, 17 πολυμερείς δραστηριότητες κατάρτισης, έξι δραστηριότητες συμβουλευτικής καθοδήγησης, δύο περιφερειακές συναντήσεις εργασίας, μία διαπεριφερειακή συνάντηση εργασίας και τη χρηματοδότηση τριών προγραμμάτων APEX για επισκοπήσεις αεροπορικής ασφάλειας. Συνολικά, από τη σύλληψη του έργου έχουν πραγματοποιηθεί 208 δραστηριότητες εντός των χωρών και εξ αποστάσεως. Από το σύνολο αυτό, 177 υλοποιήθηκαν εντός της χώρας προς όφελος 83 κρατών-εταίρων και κρατών μελών της ECAC/ΕΕ. Όσον αφορά την κινητοποίηση εμπειρογνώστας, 30 εμπειρογνώμονες από 14 κράτη μέλη της ECAC/ΕΕ συνέβαλαν στην πραγματοποίηση 19 δραστηριοτήτων (24 %), ενώ 32 εμπειρογνώμονες από 16 υπηρέσιες πολιτικής αεροπορίας των κρατών-εταίρων συνέβαλαν στην πραγματοποίηση δραστηριοτήτων κατάρτισης και εργαστηρίων. Η ομάδα έργου υποδέχθηκε επίσης δύο αποσπασμένους υπαλλήλους (έναν από το Μαρόκο και έναν από το Καμερούν).

¹⁶ Τα κράτη-εταίροι επιλέγονται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, όπως η δέσμευση/δυνατότητα 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.

ανταλλαγή διαβαθμισμένων πληροφοριών σχετικά με περιστατικά αεροπορικής ασφάλειας. Οι συνεχείς προσπάθειες για την ενίσχυση των προτύπων αεροπορικής ασφάλειας θα περιλαμβάνουν επίσης την ενίσχυση της νομοθεσίας για την αεροπορική ασφάλεια, ώστε να καταστεί δυνατή η άμεση λήψη μέτρων αντίδρασης, με παράλληλη διατήρηση της ζώνης ενιαίας ασφάλειας στους αερολιμένες της ΕΕ.

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 2024 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 τους συμφεροντούχους.