



Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	13 Ιουλίου 2026
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2026) 361 final
Θέμα:	ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ 2025 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) 361 final.

συνημμ.: COM(2026) 361 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.7.2026
COM(2026) 361 final

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

**ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ 2025 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 300/2008 ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΟΙΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΤΟ
ΠΕΔΙΟ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, η Επιτροπή αποστέλλει κατ' έτος στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη έκθεση για την ενημέρωσή τους για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τη συμβολή του στη βελτίωση της εναέριας ασφάλειας.

Το 2025 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) [SWD (2023) 37 final], με έμφαση στην καινοτομία, στην τεχνολογία και σε μια νέα βάση αναφοράς για την αεροπορική ασφάλεια.

2. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΑΠΕΙΛΗΣ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τους αρμόδιους οργανισμούς, κατέβαλε συνεχείς προσπάθειες για την παρακολούθηση και την αντιμετώπιση των απειλών κατά της αεροπορικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των απειλών υβριδικού χαρακτήρα, από κοινού με τα κράτη μέλη και άλλους συμφεροντούχους. Στόχος της προσπάθειας αυτής ήταν να διασφαλιστεί η αποτελεσματική διαχείριση των κινδύνων. Για τον σκοπό αυτό, το 2025 η Επιτροπή εκπόνησε νομοθετική τροποποίηση για τη θέσπιση αποτελεσματικότερου μηχανισμού ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τα περιστατικά που αφορούν την αεροπορική ασφάλεια.

2.1 Τρομοκρατία και υβριδικές απειλές

Η τρομοκρατική απειλή για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της παραμένει διαρκής, εξελισσόμενη και ολοένα και πιο περίπλοκη, ενώ χαρακτηρίζεται από αποκέντρωση, ιδεολογική διαφοροποίηση και ισχυρή εξάρτηση από τα ψηφιακά οικοσυστήματα. Τα δίκτυα τζιχαντιστών εξακολουθούν να αποτελούν την πιο θανατηφόρα απειλή και η εξέλιξή τους επηρεάζεται στενά από τις συνεχιζόμενες συγκρούσεις στη Μέση Ανατολή. Ταυτόχρονα, 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 εξτρεμισμό σε ολόκληρη την Ένωση. Οι ψηφιακές πλατφόρμες διαδραματίζουν καίριο ρόλο, επειδή καθιστούν εφικτές τη ριζοσπαστικοποίηση και τη στρατολόγηση, καθώς και τη διάδοση προπαγάνδας. Σε

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).

ένα πιο αποκεντρωμένο και ασταθές περιβάλλον, τρομοκράτες και βίαιοι εξτρεμιστές συνδέονται και αλληλοεμπνέονται πέραν ιδεολογίας ή συμμετοχής σε οργάνωση.

Η επιρροή των συγκρούσεων στη Μέση Ανατολή επεκτάθηκε στο πεδίο των υβριδικών απειλών με την εκμετάλλευση αφηγημάτων για τις συγκρούσεις σε εκστρατείες παραπληροφόρησης και προσπάθειες πόλωσης στο διαδίκτυο.

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

2.2 Κυβερνοασφάλεια

2.2.1 Γενικά

Το 2025 αναφέρθηκαν περίπου 9 200 περιστατικά στον κυβερνοχώρο που επηρέασαν παγκοσμίως όλες τις κατηγορίες συμφεροντούχων του τομέα της αεροπορίας². Η φύση των εν λόγω περιστατικών περιλάμβανε περιστατικά λυτρισμικού, παραβιάσεις δεδομένων, διακινδύνευση της αλυσίδας εφοδιασμού, δραστηριότητες χακτιβιστών και διαρροές δεδομένων που στόχευαν αεροπορικές εταιρείες, καθώς και αερολιμένες και παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Το 2025 σημειώθηκαν αρκετά περιστατικά με σημαντικό αντίκτυπο στην αλυσίδα εφοδιασμού της αεροπορίας, και ιδίως η επίθεση στο σύστημα MUSE της εταιρείας Collins Aerospace επηρέασε πολλούς μεγάλους αερολιμένες³ στην Ευρώπη.

Μολονότι το κυβερνοέγκλημα παραμένει η κύρια απειλή, η γεωπολιτική διάσταση των κυβερνοαπειλών αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Οι συνεχιζόμενες συγκρούσεις στην Ουκρανία και τη Μέση Ανατολή εξακολουθούν να τροφοδοτούν δραστηριότητες χακτιβισμού, με τις επιθέσεις κατανεμημένης άρνησης υπηρεσίας

² Έκθεση των EUROCONTROL/EATM-CERT του 2026 για την κυβερνοασφάλεια στην αεροπορία.

³ Κατά συνέπεια, οι εν λόγω αερολιμένες αναγκάστηκαν να καταφύγουν σε χειροκίνητες διαδικασίες επεξεργασίας, προκαλώντας μεγάλες ουρές αναμονής, καθυστερήσεις και ματαιώσεις. Το περιστατικό καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο τα κρίσιμα συστήματα ΤΠ των αερομεταφορών μπορούν να υποστούν μεγάλης κλίμακας διακοπές λειτουργίας με ταχείες αλυσιδωτές επιπτώσεις σε ολόκληρο το δίκτυο πτήσεων της Ευρώπης.

(DDoS) να στοχεύουν σε δυσανάλογο βαθμό αερολιμένες λόγω της συμβολικής τους προβολής. Η χρήση τεχνητής νοημοσύνης (TN) από παράγοντες κυβερνοαπειλών γίνεται και αυτή ολοένα και πιο εμφανής.

Για τη στήριξη της συνεκτικής και εναρμονισμένης εφαρμογής του πλαισίου κυβερνοασφάλειας της ΕΕ σε ολόκληρο τον τομέα της αεροπορίας, το 2025 οι προσπάθειες επικεντρώθηκαν στη μέγιστη δυνατή συνοχή μεταξύ οριζόντιων και τομεακών κανόνων. Σκοπός είναι η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας, η αποφυγή επικαλύψεων και η μείωση του φόρτου για τους φορείς εκμετάλλευσης και τις διοικήσεις.

Η υποομάδα για την κυβερνοασφάλεια στον τομέα της αεροπορίας που συστάθηκε τον Φεβρουάριο του 2024 ολοκλήρωσε το 2025 ένα μη δεσμευτικό έγγραφο αναφοράς, επικυρωμένο από την ομάδα συνεργασίας για την ασφάλεια δικτύων και πληροφοριών, για τη στήριξη της συνεκτικής και εναρμονισμένης εφαρμογής του πλαισίου κυβερνοασφάλειας της ΕΕ σε ολόκληρο τον τομέα της αεροπορίας.

2.2.2 Εκτίμηση κινδύνου για τον εξοπλισμό εντοπισμού

Σε συνεργασία με τις αρχές αεροπορικής ασφάλειας και τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών, η Επιτροπή διενήργησε εκτίμηση κινδύνου για τον εξοπλισμό εντοπισμού, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού ελέγχου προστασίας των αερομεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 22 της οδηγίας NIS2. Η εκτίμηση κινδύνου εφαρμόστηκε σε εξοπλισμό εντοπισμού που χρησιμοποιεί λογισμικό και/ή συνδέεται με συστήματα ΤΠΕ, τα οποία έχουν αναπτυχθεί σε όλα τα τελωνεία, τις συνοριακές αρχές, τους αερολιμένες, τους λιμένες και τα σημεία συνοριακού ελέγχου.

Τα ευρήματα καταδεικνύουν κατακερματισμένες εθνικές πρακτικές, μεγάλη εξάρτηση από προμηθευτές εκτός ΕΕ και σημαντικά τρωτά σημεία που συνδέονται με την εξ αποστάσεως συντήρηση και την απουσία εναρμονισμένων πρωτοκόλλων ασφάλειας. Η εκτίμηση εντοπίζει 13 σενάρια κινδύνου, οι δε μεγαλύτεροι κίνδυνοι είναι οι εξής: υπερβολική εξάρτηση από έναν μόνο ή από περιορισμένο αριθμό κατασκευαστών (εγκλωβισμός σε συγκεκριμένο πάροχο, προμηθευτές υψηλού κινδύνου)· εξουσιοδοτημένη/μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση κατά τη συντήρηση ή την εγκατάσταση (συμπεριλαμβανομένης της εξ αποστάσεως πρόσβασης)· κακόβουλο λογισμικό που θέτει σε κίνδυνο τον εξοπλισμό, την ακεραιότητα των δεδομένων και τα συνδεδεμένα συστήματα. Οι κίνδυνοι αυξάνονται σε διασυνδεδεμένα περιβάλλοντα (αερολιμένες, λιμένες, τελωνειακός κόμβος δεδομένων της ΕΕ).

2.3 Δρόνοι

Οι δρόνοι αναδιαμορφώνουν το μέλλον της οικονομίας και της κοινωνίας της ΕΕ, με εκτεταμένες συνέπειες για τις μεταφορές, το εμπόριο και τις υπηρεσίες. Καθώς ο αριθμός τους αυξάνεται και οι τεχνολογικές τους δυνατότητες εξελίσσονται, συμπεριλαμβανομένων των βελτιώσεων στην ταχύτητα, την ευελιξία, την εμβέλεια,

την ικανότητα ωφέλιμου φορτίου και την ακρίβεια των αισθητήρων, καθώς και της ενσωμάτωσης της τεχνητής νοημοσύνης, είναι απαραίτητο να αναγνωριστούν οι πιθανοί κίνδυνοι που συνδέονται με την κατάχρησή τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να αξιοποιηθούν τα οφέλη των δρόνων και οι θεμιτές και νόμιμες χρήσεις τους, είναι ζωτικής σημασίας να αντιμετωπιστούν οι απειλές που οι δρόνοι ενέχουν όσον αφορά παράνομες, παράτυπες ή κακόβουλες δραστηριότητες και να μετριαστούν οι εν λόγω κίνδυνοι.

Η εμφάνιση περιστατικών με δρόνους άγνωστης προέλευσης κοντά σε υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των αερολιμένων, αποτελεί ιδιαίτερη πρόκληση για την ετοιμότητα και την ικανότητα της ΕΕ να προλαμβάνει μελλοντικά περιστατικά.⁴ Η παρουσία δρόνων κοντά σε ευαίσθητες περιοχές εγείρει επίσης ανησυχίες σχετικά με την κατασκοπεία, αυξάνοντας έτσι την ένταση στον τομέα της ασφάλειας. Για την αντιμετώπιση των εν λόγω προκλήσεων, η Επιτροπή ανέπτυξε το 2025 σχέδιο δράσης για την ασφαλή χρήση και αντιμετώπιση των δρόνων, με στόχο την ενίσχυση της προσέγγισης «πρόληψη–εντοπισμός–αντιμετώπιση» για τον μετριασμό των απειλών που θέτουν οι δρόνοι και την ενίσχυση της ετοιμότητας της Ένωσης για την αντιμετώπιση περιστατικών.

3. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

3.1 Ζώνες συγκρούσεων

Το σύστημα προειδοποίησης της ΕΕ για ζώνες συγκρούσεων συνέχισε να διενεργεί τακτικές τριμηνιαίες εκτιμήσεις κινδύνου, υπό την καθοδήγηση της ολοκληρωμένης ομάδας εκτίμησης κινδύνου για την αεροπορική ασφάλεια της ΕΕ, στην οποία συμμετέχουν τα κράτη μέλη της ΕΕ, το Κέντρο Ανάλυσης Πληροφοριών (INTCEN) της ΕΕ και τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: EASA). Στόχος του συστήματος είναι να διευκολύνει την ανταλλαγή εκτιμήσεων κινδύνου σχετικά με ζώνες συγκρούσεων που επηρεάζουν την πολιτική αεροπορία της ΕΕ, ώστε να καταστεί δυνατός ο αποτελεσματικός μετριασμός των κινδύνων. Ανάλογα με τις ανάγκες, συγκαλούνται ad hoc συνεδριάσεις για την αντιμετώπιση επειγόντων θεμάτων.

Η ομάδα πραγματοποίησε τέσσερις τριμηνιαίες συνεδριάσεις το 2025 και πέντε ad hoc επείγουσες συνεδριάσεις. Πραγματοποιήθηκαν τέσσερις προπαρασκευαστικές συνεδριάσεις με αεροπορικές εταιρείες και ενώσεις αερομεταφορέων της ΕΕ. Οι εν λόγω συνεδριάσεις οδήγησαν στην έκδοση δύο νέων ενημερωτικών δελτίων για τις ζώνες συγκρούσεων (στο εξής: CZIB) του EASA, στην απόσυρση τεσσάρων CZIB του EASA και στην επικαιροποίηση των υπόλοιπων⁵.

⁴ Το 2025 αναφέρθηκαν, για παράδειγμα, αναστολές πτητικών λειτουργιών λόγω δρόνων στην Κοπεγχάγη, το Μόναχο, το Βερολίνο και τις Βρυξέλλες.

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

Η ολοκληρωμένη διαδικασία εκτίμησης κινδύνου για την αεροπορική ασφάλεια της ΕΕ παρείχε επίσης τη δυνατότητα εκτίμησης κινδύνου και υποστήριξε 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 2025 με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2025/920⁶. Ο τελευταίος εισήγαγε τροποποιήσεις που ενισχύουν τα λεπτομερή μέτρα για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων στον τομέα της ασφάλειας του αεροπορικού φορτίου και ταχυδρομείου, ώστε να ενισχυθεί η ανθεκτικότητα και να διασφαλιστεί ο επαρκής μετριασμός νέων απειλών. Στόχος ήταν να αυξηθεί η πρόληψη και η ανίχνευση IED (αυτοσχέδιοι εκρηκτικοί μηχανισμοί) και IID (αυτοσχέδιοι εμπρηστικοί μηχανισμοί) μέσω της εφαρμογής μέτρων που ενισχύουν τη προβολή των πληροφοριών και των δεδομένων σχετικά με το αεροπορικό φορτίο και το ταχυδρομείο που αποστέλλεται αεροπορικώς, ενισχύουν τις ικανότητες και τις δεξιότητες του προσωπικού ασφάλειας, και διασφαλίζουν τον διαχωρισμό ορισμένων εμπορευμάτων κατά τη διαδικασία της αποδοχής πριν από τη φόρτωσή τους στο αεροσκάφος.

Έγιναν επίσης τροποποιήσεις στα μέτρα αεροπορικής ασφάλειας στους τομείς της εκπαίδευσης, της πιστοποίησης και της επαναπιστοποίησης του προσωπικού ασφάλειας, καθώς και στις τακτικές δοκιμές του εξοπλισμού ασφάλειας. Ορισμένοι αερολιμένες⁷ διαγράφηκαν από τους καταλόγους των τρίτων χωρών οι οποίες αναγνωρίζεται ότι εφαρμόζουν πρότυπα ασφάλειας ισοδύναμα με τα κοινά βασικά πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας.

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

Η βάση δεδομένων⁸ της Ένωσης για την ασφάλεια της αλυσίδας εφοδιασμού αποτελεί το μόνο νομικό μέσο για διαβούλευση κατά την αποδοχή αποστολών από άλλο

⁶ Για λεπτομέρειες, βλ. παράρτημα 2.

⁷ Αερολιμένες Kangerlussuaq στη Γροιλανδία, αερολιμένες Γκέρνζι, Νήσος του Μαν και Τζέρζι στο Ηνωμένο Βασίλειο και αερολιμένας Ben Gurion στο Ισραήλ.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

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 2025 η βάση δεδομένων περιείχε σχεδόν 40 000 καταχωρίσεις εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων, γνωστών αποστολέων, γνωστών προμηθευτών προμηθειών αερολιμένα, ανεξάρτητων επικυρωτών, αεροπορικών εταιρειών μεταφοράς αεροπορικού φορτίου ή ταχυδρομείου που εκτελούν μεταφορές με προορισμό την Ένωση από αερολιμένα τρίτης χώρας (ACC3), εγκεκριμένων προμηθευτών, εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων και γνωστών αποστολέων τρίτων χωρών, εξοπλισμού ασφαλείας, αερολιμένων και χρηστών. Το ποσοστό διαθεσιμότητάς της ήταν 99,95 %, κάτι που σημαίνει ότι κατά τη διάρκεια του 2025 δεν ήταν διαθέσιμη για κάτι περισσότερο από 4 ώρες 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 αεροπορικής στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης (ως προορισμό ή ως τόπο διαμετακόμισης) από τρίτες χώρες 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 ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας με τη χρήση του νέου τελωνειακού συστήματος εισαγωγών (ICS2).

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

Το 2025 υποβλήθηκαν περίπου 146 εκατομμύρια PLACI. Ως αποτέλεσμα αυτών, εκδόθηκαν περίπου 990 αιτήσεις ελέγχου ασφαλείας (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 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.

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.

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. 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 επτά επιθεωρητών αεροπορικής ασφάλειας πλήρους απασχόλησης, υποστηριζόμενη από ομάδα περίπου 70 εθνικών ελεγκτών 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 ομότιμους και επιτρέπει τη διάδοση μεθοδολογιών και βέλτιστων πρακτικών σε όλα τα κράτη μέλη και στις συνδεδεμένες χώρες¹².

Η Επιτροπή διοργάνωσε ετήσια συνεδρίαση και εκπαίδευση των εθνικών ελεγκτών τον Οκτώβριο του 2025 για να λάβουν τα κράτη μέλη γνώση των αποτελεσμάτων των

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).

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 2025.

επιθεωρήσεων, να προωθηθεί η διαφάνεια και να εναρμονιστούν οι μεθοδολογίες παρακολούθησης της συμμόρφωσης.

5.4.1 Επιθεωρήσεις των εθνικών αρμόδιων αρχών

Στόχος των επιθεωρήσεων των αρμόδιων αρχών είναι να εξακριβώνεται αν τα κράτη μέλη διαθέτουν τα αναγκαία μέσα —μεταξύ των οποίων εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου, νόμιμη εξουσία και κατάλληλους πόρους— ώστε να είναι σε θέση να εφαρμόζουν επαρκώς την ενωσιακή νομοθεσία αεροπορικής ασφάλειας. Στο πλαίσιο του έβδομου κύκλου επιθεωρήσεων των αρμόδιων αρχών, η Επιτροπή επιθεώρησε 7 κράτη μέλη κατά τη διάρκεια του 2025.

Τα κράτη μέλη που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση το 2025 μερίμνησαν για την ευθυγράμμιση των εθνικών τους προγραμμάτων αεροπορικής ασφάλειας με τις νομοθετικές αλλαγές. Διαπιστώθηκε επίσης ότι τα περισσότερα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου ήταν πλήρως ευθυγραμμισμένα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 18/2010 της Επιτροπής. Σε όλα τα κράτη μέλη, επισημάνθηκε ότι οι αερολιμένες, οι αερομεταφορείς και οι φορείς αρμόδιων σε θέματα ασφάλειας αντιμετώπισαν ορισμένες προκλήσεις όσον αφορά την επικαιροποίηση και τη σταθερή ευθυγράμμιση των προγραμμάτων ασφάλειας με τη νομοθεσία της Ένωσης και τα εθνικά προγράμματα αεροπορικής ασφάλειας, καθώς και όσον αφορά την παρακολούθησή τους.

Οι απαιτήσεις για την πρόσληψη, την εκπαίδευση, την έγκριση ή/και την πιστοποίηση, τα προσόντα των εκπαιδευτών και των ανεξάρτητων επικυρωτών, κατά περίπτωση, μεταφέρθηκαν ως επί το πλείστον στα εθνικά προγράμματα εκπαίδευσης των κρατών μελών που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση. Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης όσον αφορά την τυποποίηση της πιστοποίησης και της επαναπιστοποίησης των χειριστών ακτίνων Χ.

Σε ορισμένα κράτη μέλη, οι καθιερωμένες συχνότητες και εμβέλειες παρακολούθησης των αερολιμένων, των αερομεταφορέων και ορισμένων φορέων αρμόδιων σε θέματα αεροπορικής ασφάλειας δεν τηρούνταν πάντοτε από την αρμόδια αρχή. Επιπλέον, σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν διενεργήθηκαν αρκετές δοκιμές σε όλους τους απαιτούμενους τομείς. Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης την ανάγκη να βελτιωθεί η εφαρμογή της μεθοδολογίας που απαιτείται για τις επιθεωρήσεις, σε τομείς όπως η υποβολή εκθέσεων σχετικά με την εθνική παρακολούθηση της συμμόρφωσης, η εναρμόνιση της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τα αποτελέσματα των δοκιμών, η κάλυψη άμεσα συνδεδεμένων μέτρων¹³ ασφάλειας κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων και η κατάταξη της συμμόρφωσης.

Όλα τα κράτη μέλη παρείχαν στις αρμόδιες αρχές τους τις αναγκαίες εξουσίες για την παρακολούθηση και την επιβολή όλων των απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΚ)

¹³ Δύο ή περισσότερες απαιτήσεις που είναι τόσο στενά συνδεδεμένες ώστε η αποτελεσματικότητα της μίας δεν μπορεί να αξιολογηθεί επαρκώς χωρίς να ληφθούν υπόψη και οι υπόλοιπες.

αριθ. 300/2008 και των εκτελεστικών πράξεών του και τα περισσότερα από αυτά διασφάλισαν τη διαθεσιμότητα επαρκούς αριθμού ελεγκτών για τη διεξαγωγή δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης. Τέλος, οι επιτόπιες επαληθεύσεις σε αερολιμένες κατέδειξαν ότι η αποτελεσματικότητα των εθνικών δραστηριοτήτων παρακολούθησης εξακολουθεί να χρήζει περαιτέρω βελτίωσης σε όλα τα κράτη μέλη που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση.

5.4.2 Αρχικές επιθεωρήσεις αερολιμένων

Το 2025 η Επιτροπή διενήργησε 12 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 έκτο 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 εξακολουθούν να εφαρμόζονται ορθά. Ωστόσο, κατά τις επιθεωρήσεις επισημάνθηκαν τομείς που επιδέχονται περαιτέρω βελτίωση. Σε αυτούς περιλαμβάνονται ο έλεγχος της πρόσβασης, ο έλεγχος ασφάλειας, η κυβερνοασφάλεια, οι έρευνες ασφάλειας αεροσκάφους, οι έλεγχοι ασφάλειας των προμηθειών, καθώς και η εφαρμογή διαδικασιών που σχετίζονται με την πιστοποίηση.

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 2025 δεν πραγματοποιήθηκαν 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 ελεγκτές 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 2025, 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 προσπάθειών.

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 2025 διενεργήθηκαν τρεις αξιολογήσεις, στις Ηνωμένες Πολιτείες, στις Φερόες Νήσους και στο Ηνωμένο Βασίλειο, 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 2025 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 2025 δεν κινήθηκε καμία τέτοια διαδικασία.

6. ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ

6.1 Γενικά

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

6.2 Διεθνείς φορείς

Η ΕΕ συμμετείχε ενεργά, ως παρατηρητής, στην ετήσια συνεδρίαση της ειδικής ομάδας του ΔΟΠΑ για την αεροπορική ασφάλεια (AVSECP/36), η οποία πραγματοποιήθηκε από τις 7 έως τις 11 Απριλίου 2025, καθώς και στην τέταρτη συνεδρίαση της ειδικής ομάδας του ΔΟΠΑ για την κυβερνοασφάλεια (CYSECP/4), η οποία πραγματοποιήθηκε από τις 2 έως τις 6 Ιουνίου 2025.

Τα αποτελέσματα της 42ης συνέλευσης του ΔΟΠΑ (23 Σεπτεμβρίου — 3 Οκτωβρίου 2025) σχετικά με θέματα ασφάλειας, κυβερνοασφάλειας και ζωνών συγκρούσεων αντικατόπτριζαν τους δεδηλωμένους στόχους της ΕΕ. Σε αυτά τα αποτελέσματα περιλαμβάνεται ένα νέο ψήφισμα της Συνέλευσης σχετικά με τις ζώνες συγκρούσεων· ένα αναθεωρημένο ψήφισμα αεροπορικής ασφάλειας που αναφέρεται στις εξελισσόμενες απειλές, μεταξύ άλλων από εξελιγμένους παράγοντες, και έκκληση για εντατικοποίηση των προσπάθειών με σκοπό τη διασφάλιση του συστήματος αεροπορικού φορτίου και ταχυδρομείου· ένα αναθεωρημένο ψήφισμα σχετικά με την κυβερνοασφάλεια για την αντιμετώπιση των κυβερνοαπειλών και την έμφαση στην ανάγκη ολιστικής αντιμετώπισης των κινδύνων στον κυβερνοχώρο· και έγκριση από τη Συνέλευση της πρότασης της ευρωπαϊκής ομάδας για διοργάνωση διάσκεψης υψηλού επιπέδου για την αεροπορική ασφάλεια.

6.3 Τρίτες χώρες

Κατ' εφαρμογή του άρθρου 435 της συμφωνίας εμπορίου και συνεργασίας ΕΕ-Ηνωμένου Βασιλείου, η συνεργασία σε θέματα αεροπορικής ασφάλειας καλύπτει την ανταλλαγή πληροφοριών, τη συζήτηση και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, καθώς και την ανάπτυξη ρυθμίσεων συνεργασίας μεταξύ τεχνικών εμπειρογνομόνων. Την 1η Απριλίου πραγματοποιήθηκε η 6^η συνεδρίαση συνεργασίας ΕΕ-Ηνωμένου Βασιλείου για την αεροπορική ασφάλεια, ενώ στις 17 Οκτωβρίου 2025 πραγματοποιήθηκε η 7^η συνεδρίαση.

Η ομάδα συνεργασίας ΕΕ-ΗΠΑ για την ασφάλεια των μεταφορών (TSCG) αποσκοπεί στην προώθηση της συνεργασίας σε διάφορους τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Διασφαλίζει την αδιάλειπτη εφαρμογή των ρυθμίσεων ενιαίας ασφάλειας και την αμοιβαία αναγνώριση των αντίστοιχων συστημάτων της ΕΕ και των ΗΠΑ για την

ασφάλεια του αεροπορικού φορτίου και του αεροπορικού ταχυδρομείου. Το 2025 δεν διοργανώθηκε συνεδρίαση της TSCG, αλλά η τεχνική συνεργασία συνεχίστηκε καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία, η Επιτροπή έχει θεσπίσει ρυθμίσεις ενιαίας ασφάλειας (OSS) με τις οποίες αναγνωρίζονται τα πρότυπα ασφάλειας που εφαρμόζονται σε ορισμένες τρίτες χώρες ή αερολιμένες τρίτων χωρών ως ισοδύναμα με τα πρότυπα της ΕΕ¹⁴. Δεν θεσπίστηκαν νέες ρυθμίσεις ενιαίας ασφάλειας κατά το 2025.

Όσον αφορά την ανάπτυξη ικανοτήτων, κατά το 2025 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 ήταν 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 ασφάλειας.¹⁶

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Για να ευδοκιμήσει η εμπορική αεροπορία, είναι σημαντικό να διαφυλαχθεί η ασφάλεια των αεροπορικών δραστηριοτήτων τόσο στον αέρα όσο και στο έδαφος. Το 2025 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, έλαβε σημαντικά μέτρα για να διασφαλίσει ότι η ισχύουσα εκτελεστική νομοθεσία στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας προσαρμόστηκε στις εξελίξεις του περιβάλλοντος απειλών και κινδύνων. Ελήφθησαν μέτρα για την ενίσχυση της αλυσίδας εφοδιασμού αεροπορικού

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

¹⁵ Από την 1η Ιανουαρίου έως τις 30 Νοεμβρίου 2025 (καταληκτική ημερομηνία), το έργο CASE II υλοποίησε 56 δραστηριότητες (συμπεριλαμβανομένων 34 διμερών δραστηριοτήτων κατάρτισης, οκτώ δραστηριοτήτων συμβουλευτικής καθοδήγησης, έξι διμερών δραστηριοτήτων, πέντε περιφερειακών συναντήσεων εργασίας, δύο διαπεριφερειακών συναντήσεων εργασίας και ενός διαδικτυακού σεμιναρίου) προς όφελος 950 συμμετεχόντων, γεγονός που καταδεικνύει υψηλό ποσοστό υλοποίησης έως την ολοκλήρωση του έργου. Συνολικά, από την έναρξη του έργου έχουν υλοποιηθεί 264 δραστηριότητες εντός των χωρών και εξ αποστάσεως προς όφελος 89 κρατών-εταίρων και κρατών μελών της ECAC/ΕΕ. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το έργο CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>

¹⁶ Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για την επιλογή των κρατών-εταίρων βασίζεται σε σωρευτικά κριτήρια και παρουσιάζει ευκαιρίες βελτίωσης ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνονται υπόψη οι σχετικοί παράγοντες, όπως το επίπεδο απειλής, το επίπεδο των μέτρων ασφάλειας σε κάθε κράτος-εταίρο και το κατά πόσον τα εν λόγω κράτη-εταίροι συνδέονται με απευθείας πτήσεις προς κράτος μέλος της ΕΕ. Η προσέγγιση αυτή συνδυάστηκε με τακτικό συντονισμό με τα κράτη μέλη ή άλλους φορείς υλοποίησης, ώστε να αποφευχθούν οι επικαλύψεις των πρωτοβουλιών ανάπτυξης ικανοτήτων και να αυξηθεί η συνέργεια.

φορτίου και υποβλήθηκαν προτάσεις για τη θέσπιση ενωσιακού συστήματος για την αναφορά περιστατικών αεροπορικής ασφάλειας και την έγκαιρη ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια με σκοπό τον μετριασμό των αναδυόμενων απειλών.

Το 2025 συνεχίστηκαν επίσης οι εργασίες για μια νέα βάση αναφοράς για την αεροπορική ασφάλεια, η οποία θα αξιοποιεί πλήρως το υφιστάμενο και το μελλοντικό τεχνολογικό δυναμικό κατά τρόπο που να επιτυγχάνει το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας, βελτιώνοντας παράλληλα, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, την εμπειρία των επιβατών.