



**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ  
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

**Βρυξέλλες, 11 Οκτωβρίου 2001 (12.10)  
(OR. en)**

**12651/01**

**LIMITE**

**AVIATION 81**

**ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ**

Αποδέκτης : Συμβούλιο "Μεταφορές" της 16ης Οκτωβρίου

Θέμα : **ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

Επισυνάπτεται για τις αντιπροσωπίες η προκαταρκτική έκθεση της ad hoc πολυτομεακής Ομάδας η οποία συστάθηκε μετά την ειδική σύνοδο του Συμβουλίου «Μεταφορές» στις 14 Σεπτεμβρίου 2001 και της οποίας προεδρεύουν η Επιτροπή και η Προεδρία του Συμβουλίου.

|                                                               |
|---------------------------------------------------------------|
| <b>AD HOC ΟΜΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ</b> |
|---------------------------------------------------------------|

**Προκαταρκτική έκθεση**

**ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

1. Οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 κατέδειξαν μια νέα μορφή ενεργειών παράνομης παρέμβασης κατά της πολιτικής αεροπορίας. Μέχρι τότε, η έννοια των μέτρων ασφαλείας βασιζόταν στις επιθέσεις κατά της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες αποσκοπούσαν είτε στην καταστροφή του αεροσκάφους είτε στη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων· κατά συνέπεια, τα μέτρα αυτά επικεντρώνονταν σε κάθε μορφής δράστες (πλην των δραστών αυτοκτονίας). Αλλά, εκτός από την ιδιαιτερότητα ότι οι δράστες των ενεργειών της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 ήταν έτοιμοι να αποθάνουν κατά την επίθεση, οι επιθέσεις αυτές χαρακτηρίζονται και από ένα ακόμη σημαντικότερο στοιχείο, και συγκεκριμένα το γεγονός ότι το ίδιο το αεροσκάφος χρησιμοποιήθηκε ως βόμβα κατά επίγειων στόχων.
2. Τα αντιτρομοκρατικά μέτρα που λαμβάνονταν μέχρι σήμερα σύμφωνα με το παράρτημα 17 της Σύμβασης του Σικάγου και του Εγγράφου 30 της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) εξακολουθούν να ισχύουν. Πρέπει πλέον να εξεταστεί ο καλύτερος τρόπος με τον οποίον θα αντιμετωπίζονται οι νέες μορφές επίθεσης.
3. Αναμένεται ότι πολλές μελλοντικές ενέργειες παράνομης παρέμβασης κατά της πολιτικής αεροπορίας θα ακολουθούν τις γνωστές μορφές. Συνεπώς, θα ήταν λανθασμένο το συμπέρασμα ότι απαιτείται αλλαγή προς χάριν της αλλαγής. Η αδυναμία δεν έγκειτο σε αδυναμία του συστήματος αλλά στην ανικανότητα πρόβλεψης και, κατά συνέπεια, πρόληψης των φρικτών αυτών ενεργειών.
4. Στην ανά χείρας προκαταρκτική έκθεση εντοπίζονται τα ασθενή σημεία του σημερινού συστήματος. Πρώτον, η εφαρμογή των διεθνών κανόνων (συμπεριλαμβανομένων των κανόνων του εγγράφου 30) στις πτήσεις εσωτερικού δεν είναι υποχρεωτική. Δεύτερον, η εφαρμογή των κανόνων στις διεθνείς πτήσεις δεν είναι η ίδια σε όλα τα κράτη μέλη. Επίσης, η έκθεση εξετάζει τις ελλείψεις του σημερινού συστήματος, όπως π.χ. στον τομέα της κατάρτισης του προσωπικού, οι οποίες πρέπει να διερευνηθούν και να καλυφθούν.
5. Επιπλέον, στην ανά χείρας έκθεση εντοπίζονται οι εναλλακτικές λύσεις για πρόσθετα μέτρα αντιμετώπισης της νέας αυτής μορφής απειλής. Οι εναλλακτικές αυτές λύσεις περιλαμβάνουν όχι μόνον μέτρα ασφαλείας αυτά καθαυτά αλλά και μέτρα ασφαλείας που συνδέονται με το σχεδιασμό και τη λειτουργία του αεροσκάφους (π.χ. κλείδωμα της θύρας του θαλάμου διακυβέρνησης), τις διαδικασίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, μέτρα συλλογής πληροφοριών για τα οποία απαιτείται καλύτερη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων διοικήσεων και, βεβαίως, μέτρα κατάρτισης.

Όπως επεξηγείται στην ανά χείρας έκθεση, για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας απαιτούνται:

1. Ενίσχυση της εφαρμογής των συστάσεων της ECAC μέσω κατάρτισης, μηχανισμού επιβολής (νομικό μέσο και ποιοτικός έλεγχος), κατάλληλης χρηματοδότησης και έντονης διοικητικής συνεργασίας.
  2. Θέσπιση νέων κανόνων για να αντιμετωπιστεί η νέα μορφή απειλής : για ορισμένους από αυτούς, θα απαιτηθούν εντατικές εργασίες με τη συμμετοχή των κατασκευαστών αεροσκαφών και των φορέων ασφαλείας (π.χ. ανθεκτικότερες θύρες θαλάμων διακυβέρνησης). Άλλοι κανόνες είναι ευκολότερο να θεσπιστούν, όπως π.χ. διαδικασίες για το κλείσιμο της θύρας του θαλάμου διακυβέρνησης, απαγόρευση μεταφοράς επικίνδυνων αντικειμένων και αυστηρότεροι έλεγχοι πρόσβασης.
  3. Συντονισμένες προσπάθειες για την ανάπτυξη της κατάρτισης όχι μόνον του προσωπικού ασφαλείας αλλά και του προσωπικού εδάφους και του πληρώματος.
  4. Στενότερη συνεργασία μεταξύ όλων των υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ασφαλείας της αεροπορίας, οι οποίες συμμετέχουν στην καταπολέμηση της τρομοκρατίας.
  5. Ενίσχυση των υφιστάμενων προγραμμάτων ελέγχου.
6. Για την ανάπτυξη των πρωτοβουλιών και των βελτιώσεων αυτών θα απαιτηθεί διεθνής συνεργασία, κατά κύριο λόγο στο πλαίσιο της ECAC η οποία πρέπει να παραμείνει ο αρμόδιος φορέας για την εκπόνηση των τεχνικών κανόνων υπέρ των 38 κρατών μελών της. Χωρίς διεθνή συνεργασία, τα μέτρα που θα θεσπιστούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα έχουν περιορισμένο αντίκτυπο : στο εξής, η ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών θα εξαρτάται, περισσότερο από ποτέ, από τα μέτρα ασφαλείας που θεσπίζονται και εφαρμόζονται στις χώρες από τις οποίες προέρχονται οι πτήσεις. Για το λόγο αυτόν, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα πρέπει να συμπράττει, συνεργαζόμενη με την ECAC μέσω της ad hoc Ομάδας της, στις δραστηριότητες της ICAO, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που αποφάσισε η Συνέλευση του 2001.
7. Ενόψει του Συμβουλίου «Μεταφορές» του Δεκεμβρίου, η ad hoc Ομάδα σκοπεύει να εκπονήσει ένα συνεκτικό πρόγραμμα εργασιών βάσει των θεμάτων που εντοπίζονται στην ανά χείρας προκαταρκτική έκθεση και των εργασιών της ECAC.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

8. Η ad hoc Ομάδα συστάθηκε με την απόφαση της έκτακτης συνόδου του Συμβουλίου «Μεταφορές» της 14ης Σεπτεμβρίου 2001. Η Ομάδα αυτή είναι πολυτομεακή, διότι συμμετέχουν σ' αυτήν εμπειρογνώμονες όχι μόνον του τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας αλλά και του τομέα της δικαιοσύνης και των εσωτερικών υποθέσεων, καθώς και η Γραμματεία της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας, η Γραμματεία της ICAO και εκπρόσωποι του Eurocontrol και του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών.
9. Παράλληλα, η Επιτροπή συνέστησε Ομάδα στην οποία εκπροσωπούνται οι ενδιαφερόμενοι (αεροπορικές εταιρείες, αερολιμένες, πλήρωμα, προσωπικό εδάφους, ιδιωτική αεροπλοΐα, κατασκευαστές) οι οποίοι συμβάλλουν στις συζητήσεις της ad hoc Ομάδας.
10. Της Ομάδας προήδρευαν από κοινού η Επιτροπή και η Προεδρία, το δε καθήκον της, όπως ορίστηκε από το Συμβούλιο, ήταν, πρώτον, να εξετάσει «τις ανάγκες συντονισμού και συνεργασίας εντός της Ένωσης προκειμένου να εξασφαλιστεί η θέσπιση συνεκτικών μέτρων ασφαλείας», και, δεύτερον, να εξετάσει «νομοθετικές πρωτοβουλίες που θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν την ουσιαστική και ομοιόμορφη εφαρμογή τους, με την επιφύλαξη του

δικαιώματος πρωτοβουλίας της Επιτροπής»· καθήκον της επίσης ήταν να εξετάσει «τη συνοχή των κοινοτικών ρυθμίσεων με τις αμερικανικές διατάξεις προκειμένου να αποφευχθεί η υπαγωγή των ευρωπαϊκών εταιριών σε διαφορετικές ρυθμίσεις». Η Ομάδα εξέτασε επίσης τον τρόπον εφαρμογής των συμπερασμάτων του έκτακτου Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 21ης Σεπτεμβρίου 2001.

11. Το Συμβούλιο ζήτησε από την Ομάδα να εκπονήσει μια πρώτη έκθεση εγκαίρως για το Συμβούλιο «Μεταφορές» της 16ης Οκτωβρίου. Προς τούτο, η Ομάδα συνεδρίασε τρεις φορές. Παράλληλα, η ECAC συνέστησε 3 ειδικές Ομάδες· η έκθεση μιας από αυτές επισυνάπτεται στην ανά χειράς έκθεση, μολονότι η ad hoc Ομάδα δεν μπόρεσε να την εξετάσει διότι δεν ήταν διαθέσιμη κατά την σύνταξη της ανά χειράς έκθεσης. Όπως ανέφερε ο Πρόεδρος της ECAC, η έκθεση αυτή κατέστη διαθέσιμη στις 11 Οκτωβρίου ενώ οι άλλες εκθέσεις θα είναι διαθέσιμες πριν από τις 6 Δεκεμβρίου 2001.

## **ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

12. Η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας είναι το αποτέλεσμα συνδυασμού μέτρων που εφαρμόζονται υπό την εποπτεία των Εθνικών Αρχών στους αερολιμένες, στα αεροσκάφη και στα κέντρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Στη συνέχεια, συνοψίζεται η κατάσταση που επικρατεί σε κάθε τομέα.

### **1) ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

#### **(i) Θεσμικό πλαίσιο**

13. Οι ισχύουσες διατάξεις ασφαλείας είναι οργανωμένες σε δύο διαφορετικά επίπεδα :
  - Οι διεθνείς απαιτήσεις καθορίζονται από τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας· οι απαιτήσεις αυτές είναι δεσμευτικές μόνον για τις διεθνείς πτήσεις. Κατά την τελευταία Συνέλευση της οργάνωσης αυτής (5 Οκτωβρίου), αποφασίστηκε να ενισχυθούν οι ρυθμιστικές και εποπτικές αρμοδιότητες της οργάνωσης αυτής.
  - Οι ευρωπαϊκές απαιτήσεις περιλαμβάνονται στο έγγραφο 30 της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας και εφαρμόζονται σε 38 ευρωπαϊκά κράτη. Αλλά οι κανόνες αυτοί έχουν σχεδιαστεί για τις διεθνείς πτήσεις, αν και πολλά από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης τους εφαρμόζουν και στις πτήσεις εσωτερικού. Η εφαρμογή των απαιτήσεων αυτών υπόκειται πλέον στον έλεγχο των ομάδων επιθεώρησης της ECAC.
14. Η ευθύνη για την εφαρμογή των συστάσεων της ECAC και των διεθνών κανόνων ποικίλει σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών. Στις περισσότερες χώρες, η σχετική αρμοδιότητα ανήκει στο Υπουργείο Μεταφορών ή ασκείται από κοινού από διάφορα Υπουργεία, στα οποία περιλαμβάνονται και τα Υπουργεία Δικαιοσύνης, Εσωτερικών και Άμυνας. Η κατανομή καθηκόντων εφαρμογής μεταξύ αερολιμένων, αεροπορικών εταιριών και αστυνομίας ποικίλει επίσης σημαντικά.
15. Μέχρι σήμερα, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δεν έχει εκπονήσει κανόνες στον τομέα της ασφάλειας (security), εκτός από τα θέματα ασφαλείας (safety) (βλ. τμήμα 2). Η Ομάδα είναι πεπεισμένη ότι, αν η Κοινότητα πρόκειται να αναλάβει ενέργειες, οι ενέργειες αυτές πρέπει να αποσκοπούν στον καθορισμό ενός στοιχειώδους επιπέδου προστασίας, χωρίς όμως να εμποδίζουν τα κράτη μέλη να καθορίζουν το δικό τους επίπεδο απειλής και τα αντίστοιχα πρόσθετα μέτρα. Επίσης, η Ομάδα έκρινε ότι η σύναψη συμφωνιών με τρίτες χώρες στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας πρέπει να παραμείνει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Εξάλλου, οι ενδιαφερόμενοι υποστηρίζουν την ανάληψη ενεργειών από την Κοινότητα προς εξασφάλιση ομοιομορφίας – τα τυχόν δικαιολογημένα έκτακτα μέτρα πρέπει να είναι ανάλογα προς την απειλή.

16. Όσον αφορά τα λοιπά μέτρα που αναφέρονται στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (κατάταξη όπλων, έλεγχος των παραδιδόμενων αποσκευών και ποιοτικός έλεγχος), η εφαρμογή τους πρέπει να εντάσσεται σε μια γενική προσέγγιση η οποία να καλύπτει όλα τα μέτρα ασφαλείας που συνιστά η ECAC. Για το λόγο αυτόν, η ad hoc Ομάδα εξέτασε το ενδεχόμενο να θεσπιστούν τα μέτρα αυτά στο πλαίσιο της βελτίωσης της εφαρμογής των υφιστάμενων συστάσεων οι οποίες καλύπτουν και τον έλεγχο των παραδιδόμενων αποσκευών και τα απαγορευμένα και επικίνδυνα αντικείμενα.

**(ii) Σημερινή κατάσταση εφαρμογής**

17. Η ad hoc Ομάδα συμφώνησε γενικά ότι, εάν εφαρμοστούν πλήρως, τα μέτρα του εγγράφου 30 θα εξασφαλίζουν καλό επίπεδο ασφαλείας της αεροπορίας· ωστόσο, ακόμη και εάν τα μέτρα αυτά είχαν εφαρμοστεί πλήρως στους ευρωπαϊκούς αερολιμένες, δεν θα είχαν εμποδίσει μια τρομοκρατική ενέργεια όπως αυτή που πραγματοποιήθηκε στις ΗΠΑ.
18. Τα κυριότερα προβλήματα φαίνεται να οφείλονται στα εξής :
- Τα μέτρα δεν εφαρμόζονται σε όλες τις πτήσεις, δεδομένου ότι οι συστάσεις της ECAC και της ICAO ισχύουν μόνον για τις διεθνείς πτήσεις. Ωστόσο, μολονότι σε ορισμένα κράτη μέλη, εφαρμόζονται λιγότερο κατευθυντήρια μέτρα για τις πτήσεις εσωτερικού και τις πτήσεις μεταξύ χωρών του Σένγκεν, η τάση είναι προς εφαρμογή των απαιτήσεων αυτών σε όλες τις πτήσεις.
  - Ο έλεγχος των παραδιδόμενων αποσκευών ποικίλει σημαντικά από τη μία χώρα στην άλλη, αλλά η κατάσταση αυτή θα μεταβληθεί στα τέλη του 2002 όσον αφορά τις διεθνείς πτήσεις χάρη στην εφαρμογή της σύστασης της ECAC για έλεγχο όλων των παραδιδόμενων αποσκευών· για να ακολουθήσει τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, η ad hoc Ομάδα προτείνει να καταστούν οι διατάξεις αυτές δεσμευτικές για όλους τους εμπορικούς αερολιμένες και για όλες τις πτήσεις (εσωτερικού και διεθνείς).
  - Σε πολλά κράτη μέλη, ο σχεδιασμός και η υποδομή των αερολιμένων δεν επιτρέπουν πάντα τον πλήρη διαχωρισμό των αφικνούμενων και των αναχωρούντων επιβατών, με συνέπεια να μπορεί ένα επιβάτης που αφικνείται από ένα αερολιμένα με ελλιπή έλεγχο ασφαλείας να έρχεται σε επαφή με επιβάτη που έχει ήδη ελεγχθεί στο χώρο επιβίβασης. Ωστόσο, αυτό δεν θέτει σημαντικό πρόβλημα εάν ληφθούν επαρκή διορθωτικά μέτρα.
  - Μερικά κράτη μέλη αντιμετωπίζουν δυσκολίες κατά την εφαρμογή των συνιστώμενων μέτρων για τις εργασίες διακίνησης φορτίου, λόγω έλλειψης πολιτικής βούλησης ή/και τεχνικών γνώσεων.
  - Υπάρχουν παραλλαγές ή και έλλειψη εθνικών συστημάτων ποιοτικού ελέγχου, κυρίως λόγω της έλλειψης πόρων (εκπαίδευσης, προσωπικού, οικονομικών πόρων) και έλλειψης νοοτροπίας ποιότητας.
  - Το πρόγραμμα ελέγχων που έχει καταρτίσει η ECAC απαιτεί πρόσθετους πόρους, η δε Ομάδα πληροφορήθηκε ότι το 2000 εισήχθη ένα νέο σύστημα ελέγχου της ECAC. Μέχρι σήμερα, έχουν εφαρμοστεί εθελοντικά 3 πιλοτικά σχέδια και έχουν διενεργηθεί 3 έλεγχοι. Ελπίζεται ότι, κατά τους επόμενους 18 μήνες, θα διενεργηθούν και άλλοι 50 έλεγχοι. Κρίνεται ότι το δείγμα 50/70 αερολιμένων από τους 400 περίπου αερολιμένες της Κοινότητας θα δώσει επαρκή αποτελέσματα ώστε να καταστεί δυνατή η συναγωγή συμπερασμάτων για το επίπεδο εφαρμογής. Όλα τα κράτη μέλη πρέπει να δρομολογήσουν συστήματα ελέγχου βάσει των απαιτήσεων της ECAC.
19. Τονίζεται επίσης ότι, μέχρι σήμερα, το επίπεδο εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας έπρεπε να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη να μην ενοχλούνται υπερβολικά οι επιβάτες και να μην παρεμποδίζονται οι αεροπορικές εργασίες. Συνεπώς, απαιτούνται πρόσθετοι ανθρώπινοι πόροι και πρόσθετος εξοπλισμός για να διατηρηθεί το επίπεδο αυτό ευκολίας με παράλληλη ενίσχυση των μέτρων ασφαλείας.

20. Εν συντομία, η αποτελεσματικότητα εφαρμογής των σημερινών μέτρων εξαρτάται κυρίως από τον αυστηρότερο και συστηματικότερο έλεγχο της ουσιαστικής εφαρμογής τους σε όλους τους αερολιμένες, απαιτεί δε σαφείς νομικές υποχρεώσεις όλων των φορέων καθώς και πρόσθετους πόρους για προσλήψεις και κατάρτιση.

## **2) ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ**

### **(i) Θεσμικό πλαίσιο**

21. Οι διεθνείς απαιτήσεις περιλαμβάνονται στα Παραρτήματα 6 και 8 της ICAO. Οι απαιτήσεις αυτές αναπτύσσονται λεπτομερέστερα στις κοινές αεροπορικές απαιτήσεις (JAR) που εκδίδει ο Σύνδεσμος Αεροπορικών Αρχών (JAA), για παράδειγμα, στον κανονισμό πτητικής ικανότητας και στις κοινές αεροπορικές απαιτήσεις-επιχειρήσεις (JAR OPS). Υπάρχουν απαιτήσεις ασφαλείας στις προτάσεις της Επιτροπής για τις επιχειρησιακές απαιτήσεις όσον αφορά εμπορικές λειτουργίες αεροσκαφών<sup>1</sup> και για τις απαιτήσεις ασφαλείας όσον αφορά τα πληρώματα καμπίνας<sup>2</sup>, οι οποίες εκκρεμούν ενώπιον του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

### **(ii) Σημερινή κατάσταση εφαρμογής**

22. Θα πραγματοποιηθεί περαιτέρω εξέταση προκειμένου να ελεγχθεί εάν τα μέτρα εφαρμόζονται με ικανοποιητικό τρόπο.

## **3) ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

### **(i) Θεσμικό πλαίσιο**

23. Όσον αφορά την παράνομη παρέμβαση και τις συναφείς διαδικασίες, οι διεθνείς απαιτήσεις περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 11 της ICAO και αναπτύσσονται λεπτομερέστερα στο υλικό καθοδήγησης της ICAO (έγγρ. 4444).

### **(ii) Σημερινή κατάσταση εφαρμογής**

24. Τα μέτρα ασφαλείας έχουν ενσωματωθεί στα εγχειρίδια διαδικασιών και στα πρωτόκολλα συντονισμού των κέντρων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εκτιμάται ότι εφαρμόζονται ορθά.

## **ΤΟΜΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΕΧΟΝΤΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ**

### **1) ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

#### **(i) Τομείς στους οποίους πρέπει να ενισχυθούν τα μέτρα του εγγράφου 30**

25. Εκτιμάται ότι η υφιστάμενη κατάσταση θα βελτιωθεί εάν ορισμένες βέλτιστες πρακτικές, αυστηρότερες από τις υφιστάμενες συστάσεις του εγγράφου 30, αποτελέσουν αντικείμενο ρύθμισης και τεθούν σε εφαρμογή. Πράγματι, η ECAC έχει ήδη συστήσει μια ειδική ομάδα για να εξετάσει το θέμα και μία πρώτη έκθεση που προέκυψε από τις εργασίες της επισυνάπτεται στην παρούσα έκθεση. Με την επιφύλαξη των προτάσεων της ECAC, εξετάζονται τα ακόλουθα σημεία:

<sup>1</sup> COM 2000/121 final της 24ης Μαρτίου 2000.

<sup>2</sup> COM 97/0382 final της 22ας Ιουλίου 1997, το οποίο τροποποιήθηκε από το COM 99/0068 final της 5ης Μαρτίου 1999.

- Οι έλεγχοι της καμπίνας πριν από την αναχώρηση, οι οποίοι επί του παρόντος διενεργούνται από προσωπικό της αεροπορικής εταιρείας, από εταιρείες ασφαλείας και/ή από εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθαρισμού, θα πρέπει να γίνονται συστηματικά και εξονυχιστικά.
- Ο έλεγχος σε χώρους περιορισμένης πρόσβασης μπορεί να βελτιωθεί σημαντικά με καλύτερα τεχνολογικά μέσα, οργάνωση και έλεγχο της διαχείρισης.
- Η κατάρτιση του προσωπικού ασφαλείας είναι ελλειπής σε σχέση με τα απαιτούμενα επίπεδα. Τούτο θα μπορούσε να ερμηνευθεί ως συνέπεια του τρόπου με τον οποίο αντιμετωπίζεται αυτή η εργασία, η οποία χαρακτηρίζεται από συνεχείς εναλλαγές του προσωπικού, χαμηλές αποδοχές και έλλειψη επαγγελματικής ικανοποίησης. Για την καλύτερη αντιμετώπιση της κατάστασης, ενδείκνυται η βελτίωση της εικόνας της εργασίας αυτής και ο προσεκτικός έλεγχος (ακόμη και πριν από την πρόσληψη) του προσωπικού. Ενεργώντας από κοινού με την ECAC, με επιφύλαξη των κατάλληλων χρηματοδοτικών ρυθμίσεων, το περιφερειακό Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Κατάρτισης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASTI) της ICAO, που εδρεύει στις Βρυξέλλες, θα εντείνει τις προσπάθειές του ώστε να αναπτύξει τις ευρωπαϊκές εκδοχές της τυποποιημένης δέσμης κατάρτισης για την ασφάλεια της αεροπορίας, που θα περιλαμβάνουν όλες τις κατηγορίες δημόσιου προσωπικού, αεροπορικών εταιρειών και προσωπικού αερολιμένων, θα είναι προσαρμοσμένες στις νέες απειλές και θα δίνουν ιδιαίτερη έμφαση σε μαθήματα ευαισθητοποίησης στον τομέα της ασφάλειας, σε μαθήματα στα πληρώματα θαλάμου διακυβέρνησης και καμπίνας για την ασφάλεια της αεροπορίας, καθώς και σε ελέγχους του προσωπικού και σε επιθεωρητές ασφαλείας της αεροπορίας.

## (ii) Ενδεχόμενα νέα μέτρα

26. Μετά και από τη νέα απειλή, είναι πλέον σκόπιμο να εξετασθούν νέα μέτρα, ικανά να εμποδίζουν τρομοκράτες-καμικάζι να επιβιβάζονται στα αεροσκάφη. Και σε αυτή την περίπτωση, η ειδική ομάδα της ECAC εξετάζει το θέμα και θα υποβάλει σχετική έκθεση πριν από τη σύνοδο του Συμβουλίου στις 6 Δεκεμβρίου 2001. Εξετάζονται τα ακόλουθα μέτρα:
- Μέτρα που απαιτούν νέες μεθόδους εργασίας και βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ διαφόρων τομέων: η βελτίωση του συνδέσμου μεταξύ υπηρεσιών/ πληροφοριών/ αστυνομίας/ αερολιμένων/ ασφαλείας και της αρμόδιας Αρχής εκτιμάται ότι θα βελτιώσει την αντίδραση σε πιθανές απειλές, δεδομένου ότι θα αξιοποιούνται καλύτερα οι διαθέσιμες πληροφορίες από όλες τις οικείες υπηρεσίες.
  - Μέτρα που απαιτούν βελτίωση των μεθόδων ελέγχου: σε αυτά περιλαμβάνονται η εισαγωγή τεχνικών προσδιορισμού χαρακτηριστικών σε επιλεγμένες περιπτώσεις κατά το check-in ώστε να εντοπίζονται καλύτερα πιθανοί ύποπτοι, ή η εισαγωγή ελέγχων αντιστοιχίας διαβατηρίων / κάρτας επιβίβασης στην πύλη αναχώρησης, ή η εισαγωγή δειγματοληπτικών ελέγχων σε απομονωμένους χώρους. Τα μέτρα αυτά δεν απαιτούν σημαντικές επενδύσεις, οι επιχειρησιακές οδηγίες μπορούν εύκολα να καθοριστούν από τους ειδικούς και είναι δυνατό να αποδειχθούν ιδιαίτερα αποτρεπτικά.
  - Ο περιορισμός των χειραποσκευών εκτιμάται ότι θα μειώσει τον κίνδυνο εισαγωγής απαγορευμένων αντικειμένων στην καμπίνα· παρότι πρόκειται για μέτρο με εμφανή πλεονεκτήματα, η αποτελεσματικότητά του θα εξαρτηθεί από την εφαρμογή του σε όλες τις πτήσεις που προέρχονται από το εξωτερικό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας· θα πρέπει επίσης να εξετασθούν οι εμπορικές του επιπτώσεις.
  - Θα πρέπει να μελετηθεί η διενέργεια ενδεδειγμένων και προσεκτικότερων ελέγχων των καταρτιζομένων που χρησιμοποιούν εγκαταστάσεις προσομοίωσης και παρακολουθούν μαθήματα σε σχολές εκπαίδευσης κυβερνητών. Παραμένει το ερώτημα κατά πόσον μέτρα αυτού του είδους αποτελούν μέτρα ασφάλειας της αεροπορίας ή εντάσσονται στον ευρύτερο τομέα αστυνόμευσης και πληροφοριών.

## 2) ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

27. Εάν υποτεθεί ότι τα προληπτικά μέτρα που λαμβάνονται στο έδαφος έχουν αποτύχει, πρέπει να εξετασθεί τι είδους μέτρα μπορούν να ληφθούν για την εξουδετέρωση των αεροπειρατών αφού επιβιβασθούν στο αεροσκάφος. Το ζήτημα εξετάζεται από ειδική ομάδα της ECAC, από κοινού με τον JAA. Με την επιφύλαξη των πορισμάτων τους, έχουν εντοπισθεί τα ακόλουθα μέτρα:

- Μέτρα που συνδέονται με το σχεδιασμό ενός αεροσκάφους: Φαίνεται ότι υπάρχει γενική συναίνεση ως προς το γεγονός ότι η πόρτα του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να παραμένει κλειστή κατά τη διάρκεια της πτήσης και να περιορίζεται η πρόσβαση. Εντούτοις, το κλείδωμα της πόρτας και η ενίσχυσή της, η απομόνωση του θαλάμου διακυβέρνησης από την καμπίνα καθώς και οι συνέπειες και διαδικασίες θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο συζήτησης μεταξύ των εμπειρογνομόνων ασφαλείας, των κατασκευαστών και των κυβερνητών. Οι εμπειρογνώμονες θα εξετάσουν και άλλα μέτρα για τα αεροσκάφη, όπως να μην είναι δυνατή η παραβίαση του πομποδέκτη, καθώς και η εγκατάσταση βιντεοκάμερας που θα επιτρέπει στον κυβερνήτη να παρακολουθεί από τον θάλαμο διακυβέρνησης την κατάσταση που επικρατεί στην καμπίνα.
- Χρησιμοποίηση προσωπικού ασφαλείας στην πτήση (sky marshalls) σε ορισμένα αεροσκάφη: ένα τέτοιο μέτρο είναι πρόσθετο στην εκπαίδευση των ιπταμένων πληρωμάτων. Η στήριξη που παρέχουν τα διάφορα κράτη μέλη σε αυτή την ιδέα ποικίλλει, λόγω της αναγκαιότητας να βρεθεί το σημείο ισορροπίας μεταξύ προστασίας και ασφάλειας επί του αεροσκάφους.
- Θα πρέπει να εξετασθούν μέτρα σχετικά με τις επιχειρησιακές διαδικασίες επί του αεροσκάφους και με την εκπαίδευση των πληρωμάτων. Θα πρέπει να δοθεί προσοχή στις δέουσες τροποποιήσεις των εκκρεμών προτάσεων της Επιτροπής (πρβ. παράγρ. 27.1 πιο πάνω). Αξίζει να σημειωθεί ότι στη δέση κατάρτισης για την ασφάλεια της αεροπορίας που επεξεργάζεται το περιφερειακό Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Κατάρτισης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASTI) υπάρχει πρόθεση να περιληφθούν μαθήματα ασφάλειας της αεροπορίας για τα πληρώματα θαλάμου διακυβέρνησης και καμπίνας.

### 3) ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

28. Υπάρχει η αίσθηση ότι η κοινότητα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, η οποία, εκ των πραγμάτων, αποτελεί την καλύτερη διεπαφή με ένα αεροπλάνο στο οποίο έχει γίνει αεροπειρατεία, θα πρέπει να είναι σε θέση να διαδραματίσει σημαντικότερο ρόλο όσον αφορά την εξακρίβωση μιας παράνομης πράξης, τη διάδοση πληροφοριών και, ενδεχομένως, την ακόλουθη παρέμβαση:
- Εξακρίβωση: η συνήθης διαδικασία για τη γνωστοποίηση αεροπειρατείας, η οποία βασίζεται σε πομποδέκτες, είναι πλέον πασίνωστη στους τρομοκράτες, οι οποίοι μπλοκάρουν τη χρήση της. Συνεπώς, θα πρέπει να υπάρξει παρέμβαση προκειμένου να καθίσταται δυνατή κάποιου είδους αυτόματη ενεργοποίηση των πομποδεκτών σε θέση συναγερμού και να παρεμποδίζεται η εξουδετέρωση εν πτήση. Θα επανεξεταστούν η χρήση πρωτευόντων ραντάρ και οι διαθέσιμες στρατιωτικές εγκαταστάσεις επιτήρησης που θα παρακολουθούν την πτήση.
  - Πληροφορίες: η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας είναι επί του παρόντος εξοπλισμένη με δίκτυο επικοινωνιών. Το δίκτυο αυτό θα χρησιμοποιείται και θα επεκταθεί για τη διάδοση πληροφοριών και δεδομένων σε όλους εκείνους οι οποίοι θα πρέπει να ενεργήσουν τόσο στρατιωτικά όσο και μη στρατιωτικά σε περίπτωση αεροπειρατείας. Πολλοί από εκείνους που εργάζονται σε τομείς ασφαλείας δεν είναι συνδεδεμένοι με αυτό το δίκτυο. Η έλλειψη αυτή θα αντιμετωπισθεί και θα θεσπισθούν κατάλληλες διαδικασίες, οι οποίες θα καθιστούν δυνατή την ταχεία αντίδραση και την εφαρμογή συνοδευτικών μέτρων όπως η ακινητοποίηση του αεροσκάφους και το κλείσιμο του εναέριου χώρου σε μία ορισμένη περίμετρο. Σε αυτή την αλυσίδα ενεργειών, ο ρόλος της Κεντρικής Μονάδας Διαχείρισης Ροής του Eurocontrol θα είναι σημαντικός. Κάποιου είδους αυτόματη ενεργοποίηση των επικοινωνιών αέρος-εδάφους που θα καθιστά δυνατή τη μετάδοση των κατάλληλων πληροφοριών σε αυτή την αλυσίδα σχετικά με το τι συμβαίνει στο αεροσκάφος, θα αποτελούσε σημαντικότερο μέσο για την έναρξη της αντίδρασης.
  - Παρέμβαση: Είναι προφανές ότι οι αποφάσεις σχετικά με τι πρέπει να γίνει σε περίπτωση αεροπειρατείας εναπόκεινται στα ανώτατα κυβερνητικά επίπεδα, γεγονός που απαιτεί στενότερο συντονισμό και συνεργασία μεταξύ στρατιωτικών και μη στρατιωτικών. Αναφέρθηκε ότι το ΝΑΤΟ έχει αναπτύξει κοινές διαδικασίες οι οποίες επιτρέπουν σε ένα μαχητικό αεροσκάφος να διαβαίνει τα εθνικά σύνορα μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών του. Θα εξετασθεί η ανάληψη του ελέγχου του αεροσκάφους από το έδαφος και καθοδήγησή του σε συγκεκριμένο αερολιμένα και θα ενταθεί η έρευνα σε αυτόν τον τομέα.

## **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

29. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα μέτρα που προτείνονται για τη βελτίωση της ασφάλειας θα έχουν οικονομικές επιπτώσεις. Θα διεξαχθούν εργασίες για την αξιολόγηση των επιπτώσεων αυτών καθώς και των επιπτώσεων στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών.
30. Πρέπει επίσης να εξεταστεί ο τρόπος με τον οποίον θα απορροφηθεί και θα καταμεριστεί το επιπλέον κόστος, αφού η μεγαλύτερη ασφάλεια θα ωφελήσει τόσο το κοινό εν γένει όσο και τις αεροπορικές εταιρείες, τους αερολιμένες και τους επιβάτες.

## **ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ**

31. Η ad hoc Ομάδα ενημερώθηκε σχετικά με τις ευάριθμες δυσχέρειες που προκαλούν τα νέα αμερικανικά μέτρα, και συνέστησε να συνεχιστεί η πλήρης συνεργασία με τις ΗΠΑ ώστε να εξασφαλιστεί συνέπεια των νέων μέτρων ασφαλείας που εισάγονται τόσο στην Ευρώπη όσο και στις Ηνωμένες Πολιτείες. Συνεπώς, δημιουργήθηκαν κατάλληλοι σύνδεσμοι με την FAA προκειμένου να εκπονηθεί η ανά χειράς έκθεση· οι σύνδεσμοι αυτοί θα διατηρηθούν στο μέλλον.
32. Επίσης, η ad hoc Ομάδα θα εκπονήσει πρωτοβουλίες για τη συμβολή της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στις μελλοντικές εργασίες της ICAO. Κατανοείται επίσης ότι η ασφάλεια της αεροπορίας απαιτεί παγκόσμια δράση και ότι η συνέπεια θα εξασφαλιστεί όχι μόνον με τους αμερικανούς ομολόγους μας αλλά και με άλλα μέρη του κόσμου. Οι πρωτοβουλίες που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο της ICAO, από την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της, μαζί με την ECAC, οδήγησαν ήδη στην έκδοση ψηφίσματος το οποίο προβλέπει παρόμοιες συντονισμένες προσπάθειες. Θα εξακολουθήσουν να αναλαμβάνονται πρωτοβουλίες στο πλαίσιο αυτό προκειμένου να προωθηθεί η αναθεώρηση του Παραρτήματος 17 και θα θεσπιστεί ένα πρόγραμμα αξιολόγησης της ασφάλειας της ICAO.
-