



Βρυξέλλες, 17 Οκτωβρίου 2022  
(OR. en)

13674/22  
ADD 1

AVIATION 252

**ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ**

---

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Αποδέκτης:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Θέμα:	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ της ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2022) 529 final - ANNEX.

---

σνημμ.: COM(2022) 529 final - ANNEX



Βρυξέλλες, 17.10.2022  
COM(2022) 529 final

ANNEX

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

*της*

### **ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας**

## Πίνακας περιεχομένων

1.	ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ, ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ.....	7
1.1.	Το ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας.....	7
1.2.	Το ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας και ο ΔΟΠΑ.....	8
1.3.	Το νομοθετικό πλαίσιο της Ένωσης για την αεροπορική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.....	9
1.3.1.	Δομή του ενωσιακού νομοθετικού πλαισίου για την ασφάλεια.....	9
1.3.2.	Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 και συναφείς κανόνες.....	15
1.3.3.	Διερεύνηση ατυχημάτων και περιστατικών στην πολιτική αεροπορία.....	25
1.3.4.	Υποβολή αναφορών, ανάλυση και επακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία.....	25
1.3.5.	Κατάλογος αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποκείμενων σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της ΕΕ.....	26
1.4.	Αρμοδιότητες και υποχρεώσεις λογοδοσίας για την ασφάλεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	27
1.4.1.	Διαδικασία λήψης αποφάσεων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	27
1.4.2.	Αρμοδιότητες και ευθύνες για την ασφάλεια της αεροπορίας στο ευρωπαϊκό σύστημα ασφάλειας.....	28
1.5.	Διερεύνηση ατυχημάτων και περιστατικών.....	38
1.5.1.	Οι εφαρμοστέοι κανόνες.....	38
1.5.2.	Συστάσεις ασφάλειας.....	38
1.5.3.	Συνεργασία με άλλες οντότητες.....	39
1.6.	Επιβολή νομοθεσίας.....	40
1.6.1.	Επιβολή των κανόνων στα κράτη μέλη.....	40
1.6.2.	Επιβολή των κανόνων στους υποκείμενους σε κανονιστικές ρυθμίσεις φορείς του κλάδου.....	41
2.	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	43
2.1.	Συλλογή, ανάλυση και ανταλλαγή δεδομένων ασφάλειας.....	45
2.2.	Διαχείριση της διακινδύνευσης ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ: η διαδικασία κατάρτισης και επικαιροποίησης του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας.....	46
2.2.1	Το ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας: διεθνής διάσταση.....	50
2.3.	Παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας.....	52
2.3.1	Συμφωνία όσον αφορά τις επιδόσεις ασφάλειας των φορέων.....	52
2.3.2	Επιδόσεις ασφάλειας των κρατών μελών.....	53
2.3.3	Η ετήσια επισκόπηση της ασφάλειας του ΕΑΣΑ.....	53
2.4.	Απαιτήσεις διαχείρισης της ασφάλειας για αρχές και φορείς.....	54
3.	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΤΟΧΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	55
3.1	Εποπτεία της ασφάλειας.....	55

3.1.1	Παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων στα κράτη μέλη.....	56
3.1.2	Εποπτεία πιστοποιημένων φορέων .....	56
3.2	Στόχευση της εποπτείας σε πεδία που παρουσιάζουν μεγαλύτερη ανησυχία ή ανάγκη με βάση τα δεδομένα ασφαλείας.....	56
3.2.1	Στόχευση της παρακολούθησης των κρατών μελών με βάση τα δεδομένα ασφαλείας .....	56
3.2.2	Στόχευση της εποπτείας του κλάδου με βάση τα δεδομένα ασφαλείας .....	58
4.	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ .....	59
4.1	Δραστηριότητες σε επίπεδο ΕΕ.....	60
4.1.1	Πληροφόρηση για θέματα ασφαλείας.....	60
4.2	Εκπαίδευση σε επίπεδο ΕΕ .....	61
	Κατάλογος αρκτικόλεξων .....	63

Πίνακας 1. Εφαρμοστέα νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αεροπορική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος..... 10

Πίνακας 2. Αρμόδιες αρχές σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ .....

29

Διάγραμμα 1. Σχέσεις μεταξύ παραγόντων εμπλεκόμενων στο ευρωπαϊκό σύστημα ασφαλείας .....

33

Διάγραμμα 2. Η ευρωπαϊκή διαδικασία SRM.....

48

Διάγραμμα 3. Σχέση μεταξύ του EASP, του EPAS και άλλων προγραμμάτων και σχεδίων . 51

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν έγγραφο περιγράφεται το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας (στο εξής: EASP) με την παρουσίαση της εφαρμοστέας δέσμης κανόνων για την αεροπορία σε επίπεδο Ένωσης, σε συνδυασμό με τις δραστηριότητες και τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για την από κοινού διαχείριση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας σε ενωσιακό επίπεδο.

Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας είναι το ισοδύναμο, σε επίπεδο ΕΕ, του κρατικού προγράμματος ασφάλειας που περιγράφεται στο παράρτημα 19 της σύμβασης του Σικάγου. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 εισήγαγε ένα υποχρεωτικό νέο κεφάλαιο για τη διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορίας στο νομικό πλαίσιο της ΕΕ για τις αερομεταφορές. Ορίζει, μεταξύ άλλων, ότι η Επιτροπή εκδίδει, δημοσιεύει και επικαιροποιεί έγγραφο («ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας») το οποίο περιγράφει τη λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικής ασφάλειας και περιέχει τους κανόνες, τις δραστηριότητες και τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση σύμφωνα με το νομικό της πλαίσιο.

Στο πρόγραμμα εξηγείται ο τρόπος διαχείρισης της αεροπορικής ασφάλειας σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Δεδομένου ότι σήμερα εκδίδονται και συντονίζονται σε επίπεδο ΕΕ πολλοί κανόνες και δραστηριότητες που σχετίζονται με την ασφάλεια της αεροπορίας, τα κράτη μέλη αναφέρονται στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας στα δικά τους κρατικά προγράμματα ασφάλειας. Γι' αυτόν τον λόγο, το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα στοιχεία που αφορούν τις κρατικές αρμοδιότητες διαχείρισης της ασφάλειας που περιγράφονται στα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές. Οντως, η ΕΕ έχει θεσμοθετήσει σε ορισμένα πεδία της ασφάλειας της αεροπορίας και τα κράτη μέλη είναι αδύνατο να περιγράψουν με ποιο τρόπο διαχειρίζονται την ασφάλεια εντός της επικράτειάς τους χωρίς να συμπεριλάβουν τη διάσταση της ΕΕ. Επίσης, στα περισσότερα πεδία που καλύπτονται από τη σύμβαση του Σικάγου, τα κράτη έχουν μεταβιβάσει τις αρμοδιότητές τους στην Ένωση. Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας εξηγεί επίσης τον τρόπο με τον οποίο η ΕΕ εκπληρώνει τις διεθνείς υποχρεώσεις που απορρέουν από την εν λόγω μεταβίβαση αρμοδιοτήτων.

Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας συνάδει, ως προς τη μορφή και τη δομή, με την περιγραφή του κρατικού προγράμματος ασφάλειας, όπως αυτό περιγράφεται στο παράρτημα 19 της σύμβασης του Σικάγου.

Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας περιγράφει επίσης τη διαδικασία για την ανάπτυξη, την έκδοση, την επικαιροποίηση και την εφαρμογή του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας.

Στόχος του ευρωπαϊκού προγράμματος αεροπορικής ασφάλειας είναι να διασφαλιστεί ότι το σύστημα διαχείρισης της αεροπορικής ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρέχει το ανώτατο επίπεδο επιδόσεων ασφάλειας, ομοιόμορφα κατανεμημένο σε ολόκληρη την Ένωση, η δε βελτίωσή του να συνεχιστεί με την πάροδο του χρόνου, ενώ παράλληλα συνεκτιμώνται άλλοι σημαντικοί στόχοι όπως η προστασία του περιβάλλοντος.

Με την περιγραφή των διαδικασιών που χρησιμοποιούνται για την από κοινού διαχείριση της ασφάλειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο και, ειδικότερα, του τρόπου με τον οποίο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (στο εξής: Επιτροπή), τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας συνεργάζονται για τον εντοπισμό κινδύνων και τη λήψη μέτρων, όταν χρειάζεται, ώστε να μετριάζονται οι κίνδυνοι ασφάλειας, το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας συμβάλλει στην επίτευξη των υψηλού επιπέδου στόχων ασφάλειας ανά την ΕΕ που καθορίζονται σε επίπεδο Ένωσης. Επομένως, διασφαλίζεται ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι γνωρίζουν τις ευθύνες τους και ότι όλοι οι κανόνες και οι διαδικασίες

για την ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλειας τίθενται σε εφαρμογή και, ως εκ τούτου, συμβάλλουν στην πρόληψη των ατυχημάτων στην περιοχή της Ευρώπης και πέραν αυτής.

## ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Σε ολόκληρο το παρόν έγγραφο:

- όταν γίνεται αναφορά σε «κράτη μέλη», νοούνται τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ·
- όταν γίνεται αναφορά σε «κράτη μέλη του EASA», νοούνται τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ, καθώς και η Ισλανδία, το Λιχτενστάιν, η Νορβηγία και η Ελβετία·
- όταν γίνεται αναφορά σε «ευρωπαϊκά κράτη του ΔΟΠΑ», νοούνται τα 55 κράτη της περιφέρειας ΕΥΡΩΠΗ του ΔΟΠΑ, η οποία περιλαμβάνει όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ·
- οποιαδήποτε αναφορά σε «βασικό κανονισμό» ή «BK» αποτελεί αναφορά στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας<sup>1</sup> και
- οποιαδήποτε αναφορά στο «δίκτυο αναλυτών» ή «NoAs» αποτελεί αναφορά στο δίκτυο αναλυτών ασφάλειας της αεροπορίας που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία<sup>2</sup>.

---

1 Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

2 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18).

# 1. ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ, ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

## 1.1. Το ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας

Το ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας περιέχει κανόνες και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139. Οι εν λόγω κανόνες και διαδικασίες διασφαλίζουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία, εναρμονίζουν τις πτυχές ασφάλειας και διευκολύνουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων, των υπηρεσιών, των προσώπων και των κεφαλαίων που εμπλέκονται στην πολιτική αεροπορία.

Ταυτόχρονα, το σύστημα:

- βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα του κλάδου των αερομεταφορών της Ένωσης,
- προάγει την αποδοτικότητα ως προς το κόστος, μεταξύ άλλων με την αποφυγή επικαλύψεων και προωθεί την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών κανονιστικής ρύθμισης, πιστοποίησης και εποπτείας, καθώς και την αποδοτική χρήση των σχετικών πόρων σε επίπεδο Ένωσης και σε εθνικό επίπεδο,
- βοηθά τα κράτη μέλη στην άσκηση των δικαιωμάτων και την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου, με τη διασφάλιση κοινής ερμηνείας και ομοιόμορφης και έγκαιρης εφαρμογής των διατάξεών της,
- προωθεί παγκοσμίως τις απόψεις της Ένωσης για τα πρότυπα της πολιτικής αεροπορίας και τους κανόνες που αφορούν την πολιτική αεροπορία, με την καθιέρωση κατάλληλης συνεργασίας με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς· και
- προωθεί, στα πεδία που καλύπτει, την τεχνική και λειτουργική διαλειτουργικότητα και την ανταλλαγή βέλτιστων διοικητικών πρακτικών.

Το σύστημα διαχείρισης της αεροπορικής ασφάλειας βασίζεται στη στενή συνεργασία μεταξύ της Επιτροπής, του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: «EASA» ή «Οργανισμός»), των κρατών μελών, καθώς και του κλάδου των αερομεταφορών.

Το υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο προστασίας των Ευρωπαίων πολιτών και των επιβατών βασίζεται κυρίως στην έκδοση κοινών κανόνων ασφάλειας, σε μέτρα που διασφαλίζουν ότι προϊόντα, πρόσωπα και φορείς<sup>3</sup> εντός της ΕΕ συμμορφώνονται με τους εν λόγω κανόνες, καθώς και σε αποδοτικές διαδικασίες διαχείρισης της διακινδύνευσης ασφάλειας σε περιφερειακό, κρατικό και τομεακό επίπεδο. Το άρθρο 85 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 προβλέπει σύστημα επιβολής, στο πλαίσιο του οποίου ο Οργανισμός επικουρεί την Επιτροπή στην παρακολούθηση της εφαρμογής από τα κράτη μέλη του εν λόγω κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού.

Το εν λόγω σύστημα συμπληρώνεται από διεξοδικές διερευνήσεις ατυχημάτων και συμβάντων που καθιστούν δυνατόν τον εντοπισμό των κενών ασφάλειας και τη λήψη μέτρων για την κάλυψη των κενών. Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας περιλαμβάνει επίσης τη χρήση πιο προδραστικών και τεκμηριωμένων στοιχείων με σκοπό τον εντοπισμό των κινδύνων που αποτελούν τη μεγαλύτερη απειλή κατά της ασφάλειας και την ανάληψη δράσεων για τον μετριασμό των εν λόγω κινδύνων. Το σύστημα αξιοποιεί ειδικότερα τους προσδιορισμούς και τις αξιολογήσεις κινδύνων βάσει δεδομένων που διενεργούνται στο πλαίσιο του προγράμματος Data4Safety (μαζικά δεδομένα), το οποίο υποστηρίζεται από την

---

<sup>3</sup> Για τους σκοπούς του παρόντος εγγράφου, ως φορείς νοούνται οι φορείς του κλάδου που προσφέρουν αεροπορικά προϊόντα ή υπηρεσίες.

Επιτροπή και συντονίζεται από τον EASA, με τη συμμετοχή σχετικών εταιρών από την ευρωπαϊκή κοινότητα αερομεταφορών.

## **1.2. Το ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας και ο ΔΟΠΑ**

Το ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας βρίσκεται σε στενό συντονισμό με την ανάπτυξη και την εφαρμογή των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών (SARP) του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ).

Η Επιτροπή και ο EASA παρακολουθούν τη διαδικασία ανάπτυξης τους και προγραμματίζουν σχετικά μέτρα θέσπισης κανόνων, μόλις επιβεβαιωθεί ότι απαιτείται αλλαγή του ευρωπαϊκού κανονιστικού πλαισίου. Αυτό περιλαμβάνει την αξιολόγηση των προτάσεων τροποποίησης των παραρτημάτων του ΔΟΠΑ (επιστολή προς τα κράτη του ΔΟΠΑ τύπου I), καθώς και τον εντοπισμό διαφορών μεταξύ του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ και των παραρτημάτων του ΔΟΠΑ (επιστολή προς τα κράτη του ΔΟΠΑ τύπου II και κατάλογοι ελέγχου συμμόρφωσης). Κατά την αξιολόγηση των διαφορών, ο EASA και η Επιτροπή υποστηρίζουν τα κράτη μέλη που πρέπει να κοινοποιήσουν διαφορές στον ΔΟΠΑ. Μετά την αξιολόγηση από τον EASA, η Επιτροπή προτείνει απόφαση στο Συμβούλιο της ΕΕ σχετικά με την κοινοποίηση διαφορών.

Επίσης, η Επιτροπή και ο EASA συνεργάζονται με το περιφερειακό γραφείο του ΔΟΠΑ για την περιφέρεια Ευρώπης / Βορείου Ατλαντικού (στο εξής: EUR/NAT) για την προώθηση μιας περιφερειακής προσέγγισης για τη διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορίας, την ενθάρρυνση της συνεργατικής διαχείρισης των κινδύνων και την επίτευξη συνεργειών στο πλαίσιο των διαφόρων πρωτοβουλιών της ΕΕ για τη βελτίωση της ασφάλειας. Το περιφερειακό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας για την Ευρώπη (στο εξής: EUR RASP) έχει καθοριστική σημασία στο πλαίσιο αυτό: από το 2017 το περιφερειακό γραφείο του ΔΟΠΑ, η Επιτροπή και ο EASA συνεργάζονται για την ανάπτυξη του εν λόγω περιφερειακού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας, το οποίο βασίζεται στα μέτρα που ορίζονται στο ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας (στο εξής: EPAS), ώστε να δοθεί σε όλα τα ευρωπαϊκά κράτη του ΔΟΠΑ η δυνατότητα να επωφεληθούν από την καθιερωμένη διαδικασία σχεδιασμού της ασφάλειας και τα διάφορα αποτελέσματά της, όσον αφορά το κανονιστικό υλικό ή τα παραδοτέα, τις κατευθυντήριες γραμμές, τα εργαλεία και τις βέλτιστες πρακτικές για την προαγωγή της ασφάλειας. Το πρώτο EUR RASP εκδόθηκε τον Ιανουάριο του 2019.

Η Επιτροπή και ο EASA εκπροσωπούνται επίσης στην ομάδα σχεδιασμού του ευρωπαϊκού συστήματος αερομεταφορών (στο εξής: EASPG) και στη σχετική ομάδα συντονισμού προγραμμάτων (PCG). Κύριοι στόχοι της EASPG είναι να διασφαλίσει ότι τα σχέδια ανάπτυξης του συστήματος αεροναυτιλίας και τα σχέδια αεροπορικής ασφάλειας εντός της περιφέρειας EUR παραμένουν συνεκτικά και συμβατά με τα σχέδια των γειτονικών περιφερειών, καθώς και με τα παγκόσμια σχέδια του ΔΟΠΑ, καθώς και να διαχειριστεί και να συντονίσει την εφαρμογή τους. Επίσης, η EASPG διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην προώθηση και τη διευκόλυνση της εναρμόνισης και του συντονισμού των υποπεριφερειακών και εθνικών προγραμμάτων που σχετίζονται με την αεροναυτιλία και την αεροπορική ασφάλεια στην περιφέρεια EUR.

Τέλος, η Επιτροπή και ο EASA εκπροσωπούνται στην ομάδα μελέτης για το παγκόσμιο σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας (στο εξής: GASP), συμβάλλοντας έτσι στη συντήρηση του GASP, του σχετικού υλικού καθοδήγησης και των σχετικών εργαλείων. Κύριος σκοπός του GASP είναι η συνεχής μείωση των θανάτων και του κινδύνου θανάτων, μέσω της καθοδήγησης της ανάπτυξης μιας εναρμονισμένης στρατηγικής για την αεροπορική ασφάλεια με βάση έξι στόχους του GASP με συναφείς επιδιώξεις, καθώς και της ανάπτυξης και εφαρμογής περιφερειακών και εθνικών σχεδίων αεροπορικής ασφάλειας.

Επίσης, ο EASA προωθεί την εφαρμογή των κρατικών προγραμμάτων ασφάλειας (στο εξής: ΚΠΑ) και της διαχείρισης της ασφάλειας σε παγκόσμιο επίπεδο μέσω έργων τεχνικής συνδρομής της ΕΕ και μέσω της συνεργασίας με τα περιφερειακά γραφεία του ΔΟΠΑ για την υποστήριξη κρατών και περιφερειακών οργανισμών εποπτείας της ασφάλειας (στο εξής: ΠΟΕΑ). Κύριοι στόχοι των εν λόγω έργων είναι η αύξηση του επιπέδου ασφάλειας σε παγκόσμιο επίπεδο, με την παροχή βοήθειας στα κράτη μέλη για την κατάρτιση των οικείων ΚΠΑ και την παροχή συνδρομής σε κράτη και ΠΟΕΑ για τη θέσπιση μηχανισμών περιφερειακής συνεργασίας, ώστε να διασφαλίζεται έτσι η συμμόρφωση με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ. Καθ' όλη τη διάρκεια αυτών των δραστηριοτήτων, οι ευρωπαϊκές πολιτικές και οι ευρωπαϊκοί στόχοι ασφάλειας μπορούν να προωθούνται αποτελεσματικά σε περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.

### **1.3. Το νομοθετικό πλαίσιο της Ένωσης για την αεροπορική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος**

#### *1.3.1. Δομή του ενωσιακού νομοθετικού πλαισίου για την ασφάλεια*

Το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) ορίζει ότι οι μεταφορές αποτελούν συντρέχουσα αρμοδιότητα μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της. Επίσης, το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ επιτρέπει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να θεσπίζουν κατάλληλες διατάξεις για τις αεροπορικές μεταφορές, κατόπιν πρότασης της Επιτροπής. Το άρθρο 2 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ορίζει ότι, όταν οι Συνθήκες απονέμουν στην Ένωση συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη σε συγκεκριμένο τομέα, η Ένωση και τα κράτη μέλη δύνανται να νομοθετούν και να εκδίδουν νομικά δεσμευτικές πράξεις στον τομέα αυτό και ότι τα κράτη μέλη ασκούν τις αρμοδιότητές τους κατά το μέτρο που η Ένωση δεν έχει ασκήσει τη δική της.

Ως εκ τούτου, οι νομικές απαιτήσεις στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας μπορούν να καθορίζονται σε ενωσιακό επίπεδο με την έκδοση ενωσιακής νομοθεσίας.

Το ενωσιακό νομοθετικό πλαίσιο για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας αποτελείται από κανονισμούς του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, οι οποίοι συμπληρώνονται, ανάλογα με την περίπτωση, από κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικούς κανονισμούς της Επιτροπής. Μηχανισμοί για την αξιολόγηση της εφαρμογής και της αποτελεσματικότητας της νομοθεσίας, οι οποίοι ενδέχεται να οδηγήσουν στην αναθεώρησή της, περιλαμβάνονται στις σχετικές νομικές πράξεις και αξιολογούνται επίσης μέσω των λεγόμενων επιθεωρήσεων τυποποίησης στα κράτη μέλη που διενεργούνται από τον EASA.

Ο πίνακας που ακολουθεί συνοψίζει την εφαρμοστέα νομοθεσία για την ασφάλεια της αεροπορίας που έχει εκδοθεί σε επίπεδο ΕΕ.

**Πίνακας 1. Εφαρμοστέα νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αεροπορική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος**

<b>Βασικός κανονισμός EASA και σχετικοί εκτελεστικοί και κατ' εξουσιοδότηση κανονισμοί</b>		
<a href="#">Βασικός κανονισμός</a>	(ΕΕ) 2018/1139	Παράρτημα I: Αεροσκάφος αναφερόμενο στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο δ) Παράρτημα II: Βασικές απαιτήσεις αξιοπιστίας Παράρτημα III: Βασικές απαιτήσεις περιβαλλοντικής συμβατότητας προϊόντων Παράρτημα IV: Βασικές απαιτήσεις για το ιπτάμενο προσωπικό Παράρτημα V: Βασικές απαιτήσεις για τις πτητικές λειτουργίες Παράρτημα VI: Βασικές απαιτήσεις για ειδικευμένους φορείς Παράρτημα VII: Βασικές απαιτήσεις για τα αεροδρόμια Παράρτημα VIII: Βασικές απαιτήσεις για τις ATM/ANS και τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας Παράρτημα IX: Βασικές απαιτήσεις για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη Παράρτημα X: Πίνακας αντιστοιχίας
<a href="#">Αρχική αξιοπιστία</a>	ΕΚ: (ΕΕ) αριθ. 748/2012	Παράρτημα I: Μέρος 21 Παράρτημα II: Καταργούμενος κανονισμός — κατάλογος τροποποιήσεων Παράρτημα III: Πίνακας αντιστοιχίας
<a href="#">Πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπιστίας για πτητικές λειτουργίες</a>	ΕΚ: (ΕΕ) 2015/640	Παράρτημα I: Μέρος-26
<a href="#">Διαρκής αξιοπιστία</a>	ΕΚ: (ΕΕ) αριθ. 1321/2014	Παράρτημα I: Μέρος-M Παράρτημα II: Μέρος-145 Παράρτημα III: Μέρος-66 Παράρτημα IV: Μέρος-147 Παράρτημα Va: Μέρος-T Παράρτημα Vβ: Μέρος-ML Παράρτημα Vγ: Μέρος-CAMO Παράρτημα Vδ: Μέρος-CAO
<a href="#">Ιπτάμενο προσωπικό</a>	ΕΚ: (ΕΕ) αριθ. 1178/2011	Παράρτημα I: Μέρος FCL Παράρτημα II: Μετατροπή πτυχίων που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες Παράρτημα III: Πτυχία που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες Παράρτημα IV: Μέρος-MED Παράρτημα V: Μέρος-CC Παράρτημα VI: Μέρος-ARA Παράρτημα VII: Μέρος-ORA Παράρτημα VIII: Μέρος-DTO
<a href="#">Πτητικές λειτουργίες</a>	ΕΚ: (ΕΕ) αριθ. 965/2012	Παράρτημα I: Ορισμοί Παράρτημα II: Μέρος-ARO Παράρτημα III: Μέρος-ORO Παράρτημα IV: Μέρος-CAT Παράρτημα V: Μέρος-SPA Παράρτημα VI: Μέρος-NCC Παράρτημα VII: Μέρος-NCO Παράρτημα VIII: Μέρος-SPO
<a href="#">Αερόστατα — Πτητικές</a>	ΕΚ: (ΕΕ) 2018/395	Παράρτημα I: Μέρος-DEF

<a href="#">Λειτουργίες</a>		Παράρτημα II: Μέρος-BOP Παράρτημα III: Μέρος-BFCL
<a href="#">Ανεμόπτερα — Πτητικές Λειτουργίες</a>	EK: (ΕΕ) 2018/1976	Παράρτημα I: Μέρος-DEF Παράρτημα II: Μέρος-SAO Παράρτημα III: Μέρος-SFCL

*Βασικός κανονισμός EASA και σχετικοί εκτελεστικοί και κατ' εξουσιοδότηση κανονισμοί (συνέχεια)*

<a href="#">Αερομεταφορές τρίτων χωρών</a>	EK: (ΕΕ) αριθ. 452/2014	Παράρτημα I: Μέρος-TCO Παράρτημα II: Μέρος-ART
<a href="#">Παροχή υπηρεσιών ATM/ANS — Υπηρεσίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και αεροναυτιλίας</a>	EK: (ΕΕ) 2017/373	Παράρτημα I: Ορισμοί Παράρτημα II: Μέρος ATM/ANS.AR Παράρτημα III: Μέρος ATM/ANS.OR Παράρτημα IV: Μέρος ATS Παράρτημα V: Μέρος MET Παράρτημα VI: Μέρος AIS Παράρτημα VII: Μέρος DAT Παράρτημα VIII: Μέρος CNS Παράρτημα IX: Μέρος ATFM Παράρτημα X: Μέρος ASM Παράρτημα XI: Μέρος FPD Παράρτημα XII: Μέρος NM Παράρτημα XIII: Μέρος PERS
<a href="#">Διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας</a>	EK: (ΕΕ) αριθ. 1079/2012 EK: (ΕΕ) αριθ. 1207/2011 EK: (ΕΕ) αριθ. 1206/2011  EK: (ΕΕ) αριθ. 29/2009 EK: (ΕΚ) αριθ. 262/2009 EK: (ΕΚ) αριθ. 633/2007 EK: (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 EK: (ΕΚ) αριθ. 1032/2006	
<a href="#">Ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας</a>	EK: (ΕΕ) 2015/340	Παράρτημα I: Μέρος ATCO Παράρτημα II: Μέρος ATCO.AR Παράρτημα III: Μέρος ATCO.OR Παράρτημα IV: Μέρος ATCO.MED
<a href="#">Απαιτήσεις για τη χρήση του εναέριου χώρου (ACAS II)</a>	EK: (ΕΕ) αριθ. 1332/2011	Παράρτημα: ACAS
<a href="#">Απαιτήσεις για τη χρήση του εναέριου χώρου (PBN)</a>	EK: (ΕΕ) 2018/1048	Παράρτημα: Τμήμα PBN
<a href="#">SERA</a>	EK: (ΕΕ) αριθ. 923/2012	Παράρτημα: Τυποποιημένοι ευρωπαϊκοί κανόνες αέρος
<a href="#">Αεροδρόμια</a>	EK: (ΕΕ) αριθ. 139/2014	Παράρτημα I: Ορισμοί Παράρτημα II: Μέρος-ADR.AR Παράρτημα III: Μέρος-ADR.OR Παράρτημα IV: Μέρος-ADR.OPS

<p><a href="#">Συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών (ΣμηΕΑ)</a> (Κανόνες και διαδικασίες που διέπουν τη λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών)</p>	<p>EK: (ΕΕ) 2019/947</p>	<p>Παράρτημα: Πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ στην «ανοικτή» και την «ειδική» κατηγορία</p>
<p><a href="#">ΣμηΕΑ και φορείς εκμετάλλευσης συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών</a></p>	<p>ΚΚ: (ΕΕ) 2019/945</p>	<p>Παράρτημα</p>
<p><a href="#">Κανονιστικό πλαίσιο για το U-space</a></p>	<p>EK: (ΕΕ) 2021/664</p>	<p>Παράρτημα I: Κριτήρια για τον καθορισμό των δυνατοτήτων, των απαιτήσεων επιδόσεων, των επιχειρησιακών συνθηκών και των περιορισμών εναέριου χώρου που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 4</p> <p>Παράρτημα II: Δημοσίευση των κοινών πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο α)</p> <p>Παράρτημα III: Απαιτήσεις για την ποιότητα, τη χρονοκαθυστέρηση και την προστασία των δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο β) και το άρθρο 7 παράγραφος 5 στοιχείο γ)</p> <p>Παράρτημα IV: Αίτημα χορήγησης άδειας πτήσης ΣμηΕΑ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 4</p> <p>Παράρτημα V: Ανταλλαγή σχετικών επιχειρησιακών δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ παρόχων υπηρεσιών U-space και παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3</p> <p>Παράρτημα VI: Πιστοποιητικό παρόχου υπηρεσιών U-space που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 3</p> <p>Παράρτημα VII: Πιστοποιητικό ενιαίου παρόχου κοινών υπηρεσιών πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 3</p>

Άλλοι κανονισμοί σχετικά με τη λειτουργία του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας

<a href="#">Τέλη και δικαιώματα</a>	EK: (ΕΕ) 2019/2153	Παράρτημα
<a href="#">Πρόστιμα και ποινές</a>	EK: (ΕΕ) αριθ. 646/2012	
<a href="#">Επιθεωρήσεις τυποποίησης</a>	EK: (ΕΕ) αριθ. 628/2013	

Κανονισμοί στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας που δεν απορρέουν από τον βασικό κανονισμό EASA

<a href="#">Αναφορά περιστατικών</a>	EK: (ΕΕ) αριθ. 376/2014	Παράρτημα I: Κατάλογος απαιτήσεων για τα συστήματα υποχρεωτικής και εθελοντικής αναφοράς περιστατικών Παράρτημα II: Ενδιαφερόμενα μέρη Παράρτημα III: Αίτηση πληροφοριών από το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο
<a href="#">Κοινό ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων</a>	KK: (ΕΕ) 2020/2034 Συμπληρώνει τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014	Παράρτημα: Το κοινό ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων
<a href="#">Κατάλογος ταξινόμησης των περιστατικών πολιτικής αεροπορίας που πρέπει να αναφέρονται υποχρεωτικά σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014</a>	EK: (ΕΕ) 2015/1018	Παράρτημα I: Περιστατικά σχετιζόμενα με τη λειτουργία του αεροσκάφους Παράρτημα II: Περιστατικά σχετιζόμενα με τεχνικές συνθήκες, τη συντήρηση και την επισκευή αεροσκάφους Παράρτημα III: Περιστατικά σχετιζόμενα με υπηρεσίες και εγκαταστάσεις αεροναυτιλίας Παράρτημα IV: Περιστατικά σχετιζόμενα με αεροδρόμια και επίγειες υπηρεσίες Παράρτημα V: Περιστατικά σχετιζόμενα με αεροσκάφη άλλα από τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένων των ανεμοπλάνων και των οχημάτων ελαφρύτερων του αέρα
<a href="#">Διερεύνηση και πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία</a>	(ΕΕ) αριθ. 996/2010	Παράρτημα: Κατάλογος παραδειγμάτων σοβαρών συμβάντων
<a href="#">Εναρμόνιση τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας</a>	Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου	
<a href="#">Σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα</a>	(ΕΚ) αριθ. 2111/2005	Παράρτημα: Κοινά κριτήρια για την εξέταση της απαγόρευσης λειτουργίας για λόγους ασφαλείας σε κοινοτικό επίπεδο
<a href="#">Εκτελεστικοί κανόνες όσον αφορά τον κοινοτικό κατάλογο των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας</a>	(ΕΚ) αριθ. 473/2006	Παράρτημα Α: Πληροφορίες που παρέχονται από το κράτος μέλος που υποβάλλει αίτημα δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού Παράρτημα Β: Ανακοίνωση από κράτος μέλος των έκτακτων μέτρων που έχουν ληφθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού για την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας στο έδαφός του Παράρτημα Γ: Ανακοίνωση από κράτος μέλος των έκτακτων μέτρων που έχουν ληφθεί όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού για τη διατήρηση ή την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας στο έδαφός του, όταν η Επιτροπή έχει αποφασίσει

		να μην συμπεριλάβει παρόμοια μέτρα στον κοινοτικό κατάλογο
<a href="#">Κοινοτικός κατάλογος αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας</a>	(ΕΕ) αριθ. 474/2006	Παράρτημα Α: Κατάλογος των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας για το σύνολο των δραστηριοτήτων τους
		Παράρτημα Β: Κατάλογος των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Κοινότητας
<a href="#">Πλαίσιο για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό</a>	(ΕΚ) αριθ. 549/2004	
<a href="#">Παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού</a>	(ΕΚ) αριθ. 550/2004	Παράρτημα Ι: Απαιτήσεις για τους αναγνωρισμένους οργανισμούς Παράρτημα ΙΙ: Όροι που πρέπει να συνοδεύουν τα πιστοποιητικά
<a href="#">Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός — οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου</a>	(ΕΚ) αριθ. 551/2004	
<a href="#">Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός — Κοινά έργα</a>	ΕΚ: (ΕΕ) αριθ. 409/2013	
<a href="#">Μηχανισμός επιδόσεων και σύστημα χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό — Κύριοι δείκτες επιδόσεων ασφάλειας</a>	ΕΚ: (ΕΕ) 2019/317	Παράρτημα Ι: Κύριοι δείκτες επιδόσεων για τον καθορισμό στόχων και δείκτες παρακολούθησης Παράρτημα ΙΙ: Υπόδειγμα σχεδίου επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου κατά το άρθρο 10 παράγραφος 1 Παράρτημα ΙΙΙ: Υπόδειγμα του σχεδίου επιδόσεων του δικτύου κατά το άρθρο 10 παράγραφος 5 Παράρτημα ΙV: Κριτήρια αξιολόγησης των σχεδίων επιδόσεων και στόχοι σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου Παράρτημα V: Κριτήρια αξιολόγησης του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων του δικτύου Παράρτημα VI: Κατάλογος δεδομένων σχετικών με τις επιδόσεις που πρέπει να παρέχεται στην Επιτροπή για την παρακολούθηση των επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 1 και το άρθρο 37 Παράρτημα VII: Καθορισμένο και πραγματικό κόστος Παράρτημα VIII: Απαιτήσεις για τον υπολογισμό των μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και των μονάδων τερματικής εξυπηρέτησης κατά το άρθρο 25 Παράρτημα IX: Τιμές μονάδας Παράρτημα X: Κριτήρια για την αξιολόγηση κατά πόσον η παροχή υπηρεσιών κατά το άρθρο 35 παράγραφος 1 υπόκειται σε συνθήκες της αγοράς Παράρτημα XI: Πίνακες αναφοράς προς υποστήριξη της βάσης κόστους και των τιμών μονάδας που πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή κατά το άρθρο 35 παράγραφος 6 Παράρτημα XII: Βασικά αντικείμενα των διαβουλεύσεων κατά το άρθρο 24 παράγραφος 3 και το άρθρο 30 παράγραφος 1 Παράρτημα XIII: Ειδικές απαιτήσεις για τα καθεστώτα παροχής κινήτρων κατά το άρθρο 11 παράγραφος 3

<a href="#">Περιορισμοί λειτουργίας λόγω θορύβου στους αερολιμένες της Ένωσης</a>	ΕΚ: (ΕΕ) αριθ. 598/2014 <sup>4</sup>	Παράρτημα I: Αξιολόγηση της κατάστασης θορύβου σε έναν αερολιμένα Παράρτημα II: Αξιολόγηση της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας των περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο
---	--------------------------------------	--

Η εφαρμοστέα ενωσιακή νομοθεσία για την ασφάλεια της αεροπορίας διατίθεται στον ιστότοπο EUR-Lex, στο τμήμα Ευρετήριο της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κεφάλαιο [07.40.30](#)<sup>5</sup>. Ο Οργανισμός δημοσιεύει επίσης επισκόπηση του κανονιστικού πλαισίου<sup>6</sup>.

Για τη στήριξη της εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας και την προώθησή της σε παγκόσμιο επίπεδο, ο EASA διαθέτει ενοποιημένες εκδόσεις των κανόνων για την αεροπορία μέσω του οικείου έργου για τους ηλεκτρονικούς κανόνες (eRules), με στόχο την ψηφιοποίηση των κανόνων για την αεροπορία. Οι **κανόνες εύκολης πρόσβασης** (Easy Access Rules) παρουσιάζουν το αεροπορικό δίκαιο με ενοποιημένο και φιλικό προς τον χρήστη τρόπο (οι κανόνες εφαρμογής με όλες τις τροποποιήσεις τους εμφανίζονται δίπλα σε σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, υλικό καθοδήγησης, προδιαγραφές πιστοποίησης και λεπτομερείς προδιαγραφές).

Κανόνες εύκολης πρόσβασης είναι διαθέσιμοι για όλους τους τομείς της αεροπορίας και κοινοποιούνται σε μορφότυπο pdf και ως επιγραμμική δυναμική δημοσίευση. Οι κανόνες διατίθενται στον ακόλουθο σύνδεσμο: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>

### 1.3.2. Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 και συναφείς κανόνες

#### 1.3.2.1. Οι νομικές απαιτήσεις

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139<sup>7</sup> αποτελεί το κεντρικό σημείο του συστήματος αεροπορικής ασφάλειας της ΕΕ. Στόχος του είναι η διαμόρφωση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη, με τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Καθιστά επίσης δυνατή την αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών, εισάγει διαδικασία επιθεωρήσεων τυποποίησης για την παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων από τα κράτη μέλη και αποτελεί τον ιδρυτικό κανονισμό του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας.

4 [EUR-Lex - 32014R0598 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

5 <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>

6 <https://www.easa.europa.eu/regulations>

7 Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 ορίζει τις «βασικές απαιτήσεις» με τις οποίες τάσσονται υψηλού επιπέδου στόχοι και υποχρεώσεις για αρχές, πρόσωπα και φορείς, ώστε να επιτευχθεί ο στόχος του κανονισμού. Στις βασικές απαιτήσεις εφαρμόζονται τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές που καθορίζονται στα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου. Αφορούν αεροναυτικά προϊόντα, εξαρτήματα και εξοπλισμό, φορείς εκμετάλλευσης εμπλεκόμενους στις αεροπορικές μεταφορές, καθώς και χειριστές και πρόσωπα, προϊόντα και φορείς εμπλεκόμενους στην εκπαίδευση και την ιατρική εξέταση, αεροδρόμια, διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας (στο εξής: ATM/ANS) που παρέχονται στον εναέριο χώρο επικράτειας όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και μη επανδρωμένα αεροσκάφη.

Κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, η Επιτροπή έχει εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικούς κανονισμούς, μεταξύ των οποίων και εκείνους που αναφέρονται λεπτομερώς στον πίνακα της ενότητας 1.3.1.

Όλοι αυτοί οι κανόνες εφαρμόζονται άμεσα στα κράτη μέλη και δεν απαιτείται μεταφορά στο εθνικό δίκαιο.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ αποτελεί πρωτίστως ευθύνη των κρατών μελών. Τα περισσότερα καθήκοντα πιστοποίησης και εποπτείας που απαιτούνται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τους εκτελεστικούς κανόνες του επιτελούνται, συνεπώς, σε εθνικό επίπεδο από τις αρμόδιες εθνικές αρχές. Ωστόσο, σε ορισμένες σαφώς καθορισμένες περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα οι εγκρίσεις φορέων σχεδιασμού, αρμόδια αρχή είναι ο EASA και έχει την αρμοδιότητα να εκδίδει πιστοποιητικά και να λαμβάνει τα σχετικά μέτρα επιβολής.

Οι τομείς αεροπορικής ασφάλειας στους οποίους ασκείται επί του παρόντος η αρμοδιότητα της ΕΕ είναι οι εξής:

### **1) Πιστοποίηση αξιοπλοΐας και περιβαλλοντική πιστοποίηση**

Οι κανόνες της ΕΕ εφαρμόζονται στα αεροσκάφη του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, πλην των μη επανδρωμένων, καθώς και στους κινητήρες, τους έλικες, τα εξαρτήματα και τον μη εγκατεστημένο εξοπλισμό τους, που πληρούν τις βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας που καθορίζονται στο παράρτημα II του εν λόγω κανονισμού.

Όσον αφορά τον θόρυβο και τις εκπομπές, τα εν λόγω αεροσκάφη και οι κινητήρες, οι έλικες, τα εξαρτήματα και ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός τους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις προστασίας του περιβάλλοντος που περιέχονται στις τελευταίες τροποποιήσεις του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου, το οποίο προσαρμόζεται τακτικά. Οι βασικές απαιτήσεις περιβαλλοντικής συμβατότητας που ορίζονται στο παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 εφαρμόζονται στα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον μη εγκατεστημένο εξοπλισμό, στο μέτρο που οι διατάξεις της σύμβασης του Σικάγου που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 δεν περιλαμβάνουν απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας.

Στον σχεδιασμό προϊόντων, τον σχεδιασμό εξαρτημάτων, τον σχεδιασμό μη εγκατεστημένου εξοπλισμού, σε μεμονωμένο αεροσκάφος, σε φορείς που είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη διαχείριση και τη συντήρηση της διαρκούς αξιοπλοΐας, κατά περίπτωση, προϊόντων, εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού, καθώς και στο προσωπικό που είναι αρμόδιο για τις δραστηριότητες αυτές, εφαρμόζεται σύνολο κανόνων σχετικά με την αρχική και τη διαρκή αξιοπλοΐα.

### **2) Προστασία του περιβάλλοντος**

Ο EASA εφαρμόζει μέτρα, όσον αφορά τις εκπομπές και τον θόρυβο, για την πιστοποίηση του σχεδιασμού των προϊόντων κατά το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, με σκοπό την πρόληψη σημαντικών επιζήμιων συνεπειών στο κλίμα, το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία που οφείλονται στα σχετικά προϊόντα πολιτικής αεροπορίας. Κατά τη λήψη των εν λόγω μέτρων, ο EASA λαμβάνει δεόντως υπόψη τα διεθνή πρότυπα και τις διεθνείς συνιστώμενες πρακτικές, τα περιβαλλοντικά οφέλη, την τεχνολογική σκοπιμότητα και τον οικονομικό αντίκτυπο. Τα μέτρα περιλαμβάνουν τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας περιβαλλοντικών προτύπων, η οποία επιτυγχάνεται μέσω της αποτελεσματικής συμμετοχής της ΕΕ σε πρώιμο στάδιο της διαδικασίας της Επιτροπής του ΔΟΠΑ για την Προστασία του Περιβάλλοντος στο πλαίσιο των αερομεταφορών (CAEP). Επίσης, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 εξουσιοδοτεί την ΕΕ να θεσπίζει περιβαλλοντικά πρότυπα στους τομείς στους οποίους δεν υπάρχουν διαθέσιμα πρότυπα του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των υβριδικών, ηλεκτρικών και υδρογονοκίνητων αεροσκαφών.

Γενικά, η Επιτροπή και ο EASA καθορίζουν και συντονίζουν πολιτικές και δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας σε επίπεδο ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή, ο EASA, άλλα θεσμικά και λοιπά όργανα και οργανισμοί της ΕΕ, καθώς και τα κράτη μέλη καλούνται να συνεργαστούν σε περιβαλλοντικά θέματα. Η συνεργασία περιλαμβάνει δραστηριότητες που σχετίζονται με το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ) και τον κανονισμό για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH)<sup>8</sup>. Στο ίδιο πλαίσιο, ο EASA συμβάλλει επίσης στην υλοποίηση των δράσεων περιβαλλοντικής στρατηγικής της ΕΕ, όπως η ανάπτυξη ενός προγράμματος περιβαλλοντικής επισήμανσης για τις αερομεταφορές στο πλαίσιο της στρατηγικής για την έξυπνη και βιώσιμη κινητικότητα<sup>9</sup>, καθώς και στη στήριξη που παρέχεται όσον αφορά την ανάπτυξη της δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 %, η οποία περιλαμβάνει την πρόταση της Επιτροπής για το νομοθετικό πλαίσιο RefuelEU Aviation<sup>10</sup>, με υποχρέωση παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων για τον EASA.

Επίσης, μια περιβαλλοντική ανάλυση που εκπονήθηκε από κοινού από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) και τον EASA, με την υποστήριξη του διαχειριστή δικτύου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SES), παρουσιάζει μια αντικειμενική εικόνα της κατάστασης όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση. Η ανάλυση αυτή, η οποία δημοσιεύεται ανά τριετία στην περιβαλλοντική έκθεση για τις ευρωπαϊκές αερομεταφορές, περιέχει συστάσεις σχετικά με τον τρόπο βελτίωσης του επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση. Η τελευταία έκθεση δημοσιεύτηκε τον Σεπτέμβριο του 2022<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> [Κανονισμός \(ΕΚ\) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων \(REACH\) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/ΕΚ και για κατάργηση του κανονισμού \(ΕΟΚ\) αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού \(ΕΚ\) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ.](#)

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_20\\_2330](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330)

<sup>10</sup> COM (2021) 561 final.

<sup>11</sup> [https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723\\_EASA%20EAER%202022.pdf](https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf)

Επίσης, ο EASA έχει την εντολή να συλλέγει και να επαληθεύει πληροφορίες σχετικά με τον θόρυβο και τις επιδόσεις των αεροσκαφών για σκοπούς κατάρτισης μοντέλων θορύβου στον περίγυρο αερολιμένων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 598/2014<sup>12</sup>.

### **3) *Ιπτάμενο προσωπικό***

Οι χειριστές και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών που ασχολούνται με τη λειτουργία αεροσκαφών κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, εκτός των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, καθώς και οι προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης, τα πρόσωπα και οι φορείς που συμμετέχουν στην εκπαίδευση, την εξέταση, τον έλεγχο ή την ιατρική αξιολόγηση των εν λόγω χειριστών και πληρωμάτων θαλάμου επιβατών πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα IV του εν λόγω κανονισμού. Οι χειριστές υποχρεούνται να είναι κάτοχοι πτυχίου χειριστή και ιατρικού πιστοποιητικού χειριστή, κατάλληλων για την πτητική λειτουργία που πρόκειται να εκτελεστεί, τα πληρώματα θαλάμου επιβατών που συμμετέχουν σε εμπορικές αερομεταφορές πρέπει να έχουν στην κατοχή τους βεβαίωση και απαιτούνται εγκρίσεις για τα αεροϊατρικά κέντρα, τους φορείς εκπαίδευσης χειριστών και τους φορείς εκπαίδευσης πληρωμάτων θαλάμου επιβατών.

Απαιτούνται πιστοποιητικά για κάθε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης που χρησιμοποιείται στην εκπαίδευση χειριστών. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την παροχή πτητικής εκπαίδευσης, την εκπαίδευση μέσω προσομοίωσης πτήσης ή την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των χειριστών, καθώς και των αεροϊατρικών εξεταστών, οφείλουν επίσης να διαθέτουν πιστοποιητικό.

### **4) *Πτητικές λειτουργίες***

Η λειτουργία αεροσκαφών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, εκτός των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, πληροί τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος V και, κατά περίπτωση, των παραρτημάτων VII και VIII του κανονισμού. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών είτε δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με τη λειτουργία αεροσκαφών σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανόνες εφαρμογής της ΕΕ ή είναι κάτοχοι πιστοποιητικού. Το πιστοποιητικό προσδιορίζει τα δικαιώματα που έχουν χορηγηθεί στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και μπορεί να τροποποιηθεί για την προσθήκη ή την αφαίρεση δικαιωμάτων. Ομοίως, το πιστοποιητικό μπορεί να περιοριστεί, να ανασταλεί ή να ανακληθεί, όταν ο κάτοχος δεν συμμορφώνεται πλέον με τους εφαρμοστέους κανόνες και διαδικασίες της ΕΕ για την έκδοση και τη διατήρηση του εν λόγω πιστοποιητικού.

### **5) *Αεροδρόμια και επίγεια εξυπηρέτηση***

Τα αεροδρόμια, ο σχετικός με την ασφάλεια εξοπλισμός των αεροδρομίων, η εκμετάλλευση των αεροδρομίων, καθώς και η παροχή υπηρεσιών επίγεια εξυπηρέτησης και υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών (στο εξής: AMS) στα αεροδρόμια πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα VII και, κατά περίπτωση, στο παράρτημα VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Οι κανόνες της ΕΕ εφαρμόζονται στα αεροδρόμια που βρίσκονται στο έδαφος στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες και τα οποία πληρούν όλα τα ακόλουθα κριτήρια:

---

<sup>12</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 598/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, περί κανόνων και διαδικασιών για την επιβολή περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου στους αερολιμένες της Ένωσης στο πλαίσιο μιας ισορροπημένης προσέγγισης, και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/30/ΕΚ (ΕΕ L 173 της 12.6.2014, σ. 65).

- είναι ανοικτά στο κοινό,
- εξυπηρετούν εμπορικές αεροπορικές μεταφορές και
- διαθέτουν επιστρωμένο ενόργανο διάδρομο προσγείωσης και απογείωσης μήκους 800 μέτρων ή μεγαλύτερο· ή
- εξυπηρετούν αποκλειστικά ελικόπτερα που χρησιμοποιούν διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης ή αναχώρησης.

Οι κανόνες της ΕΕ ορίζουν κοινές απαιτήσεις για:

- τον σχεδιασμό, τη συντήρηση και τη λειτουργία των αεροδρομίων,
- συμπεριλαμβανομένου του σχετικού με την ασφάλεια εξοπλισμού που χρησιμοποιείται στα εν λόγω αεροδρόμια,
- τον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία σχετικού με την ασφάλεια εξοπλισμού αεροδρομίου ο οποίος χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιείται στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων της ΕΕ, καθώς και την παροχή υπηρεσιών επίγεια εξυπηρέτησης και υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών στα εν λόγω αεροδρόμια· και
- την προστασία του περιβάλλοντος χώρου των αναφερόμενων αεροδρομίων, με την επιφύλαξη της ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας για το περιβάλλον και τον χωροταξικό σχεδιασμό.

#### **6) ATM/ANS, συμπεριλαμβανομένης της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού**

Η παροχή ATM/ANS πληροί τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος VIII και, κατά περίπτωση, του παραρτήματος VII. Όλα τα αεροσκάφη που εκτελούν πτήσεις στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, εκτός αυτών που συμμετέχουν στις δραστηριότητες του άρθρου 2 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 1 του παραρτήματος VIII. Οι πάροχοι ATM/ANS υποχρεούνται να διαθέτουν πιστοποιητικό στο οποίο προσδιορίζονται τα δικαιώματα που τους έχουν χορηγηθεί, αφού αποδείξουν τη συμμόρφωσή τους με τους εφαρμοστέους κανόνες της ΕΕ. Επίσης, οι φορείς που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή ή τη συντήρηση συστημάτων ATM/ANS και συστατικών στοιχείων ATM/ANS ενδέχεται να απαιτείται να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού.

Ο EASA είναι η αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή όσον αφορά ορισμένους παρόχους υπηρεσιών ATM/ANS και φορείς εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας —συμπεριλαμβανομένων των πανευρωπαϊκών παρόχων— καθώς και τους φορείς που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή ή τη συντήρηση συστημάτων ATM/ANS και συστατικών στοιχείων ATM/ANS.

Ο EASA, κατόπιν αιτήματος, παρέχει τεχνική συνδρομή στην Επιτροπή για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, όπως ορίζεται στο άρθρο 93 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

#### **7) Ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας**

Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που συμμετέχουν στην παροχή ATM/ANS, καθώς και τα πρόσωπα, οι φορείς και οι συσκευές συνθετικής εκπαίδευσης που συμμετέχουν στην εκπαίδευση, την εξέταση, τον έλεγχο ή την ιατρική αξιολόγηση των ελεγκτών πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας υποχρεούνται να διαθέτουν άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και ιατρικό πιστοποιητικό ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας που προσδιορίζουν τα δικαιώματα που τους έχουν χορηγηθεί και μπορούν να τροποποιηθούν για την προσθήκη και την αφαίρεση

δικαιωμάτων, καθώς και να περιοριστούν, να ανασταλούν ή να ανακληθούν, όταν ο κάτοχος δεν συμμορφώνεται πια με τους εφαρμοστέους κανόνες και διαδικασίες της ΕΕ για την έκδοση και τη διατήρηση άδειας ή ιατρικού πιστοποιητικού. Οι φορείς εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και τα αεροϊατρικά κέντρα υποχρεούνται να διαθέτουν πιστοποιητικό. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την εκπαίδευση στην πράξη ή την αξιολόγηση των πρακτικών δεξιοτήτων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και οι αεροϊατρικοί εξεταστές, οφείλουν επίσης να πληρούν ορισμένες απαιτήσεις ικανοτήτων.

#### **8) Μη επανδρωμένα αεροσκάφη**

Ο σχεδιασμός, η παραγωγή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση μη επανδρωμένων αεροσκαφών και των κινητήρων, των ελίκων, των εξαρτημάτων, του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού και του εξοπλισμού για τον εξ αποστάσεως έλεγχο τους, καθώς και το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των χειριστών εξ αποστάσεως, και οι φορείς που συμμετέχουν στις εν λόγω δραστηριότητες πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του [παραρτήματος IX](#) και, κατά περίπτωση, τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στα παραρτήματα II, IV και V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας της συγκεκριμένης δραστηριότητας, των λειτουργικών χαρακτηριστικών του συγκεκριμένου μη επανδρωμένου αεροσκάφους και των χαρακτηριστικών της περιοχής δραστηριότητας, ενδέχεται να απαιτείται πιστοποιητικό για τον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση μη επανδρωμένων αεροσκαφών και των κινητήρων, των ελίκων, των εξαρτημάτων, του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού και του εξοπλισμού για τον έλεγχο εξ αποστάσεως, καθώς και για το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των χειριστών εξ αποστάσεως, και για τους φορείς που συμμετέχουν σε αυτές τις δραστηριότητες. Το πιστοποιητικό προσδιορίζει τους σχετικούς με την ασφάλεια περιορισμούς, τους όρους εκμετάλλευσης και τα δικαιώματα, και μπορεί να τροποποιείται για την προσθήκη ή την άρση περιορισμών, όρων και δικαιωμάτων, καθώς και να περιορίζεται, να αναστέλλεται ή να ανακαλείται, όταν ο κάτοχος δεν συμμορφώνεται πλέον με τους όρους, τους κανόνες και τις διαδικασίες για την έκδοση ή τη διατήρηση του εν λόγω πιστοποιητικού.

#### **9) Αερομεταφορείς τρίτων χωρών**

Τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο [άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ\)](#) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, καθώς και το ιπτάμενο προσωπικό τους και οι λειτουργίες τους πληρούν τα εφαρμοστέα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Στον βαθμό που δεν υπάρχουν τέτοια πρότυπα, τα εν λόγω αεροσκάφη, το ιπτάμενο προσωπικό τους και οι λειτουργίες τους πληρούν, όσον αφορά αεροσκάφη εκτός των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στα παραρτήματα II, IV και V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Όσον αφορά τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη, αυτά πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του [παραρτήματος IX](#) και, κατά περίπτωση, τις βασικές απαιτήσεις των παραρτημάτων II, IV και V του εν λόγω κανονισμού.

#### **10) Έρευνα και καινοτομία (E&K)**

Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 θεσπίστηκαν ορισμένες βασικές νέες αρμοδιότητες για τον EASA. Στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας, ο Οργανισμός επικουρεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη στον προσδιορισμό κύριων θεμάτων έρευνας στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας για να συνεισφέρει στην εξασφάλιση της συνοχής και του συντονισμού μεταξύ της δημοσίως χρηματοδοτούμενης έρευνας και ανάπτυξης και των πολιτικών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Ο EASA στηρίζει την Επιτροπή στον καθορισμό και την υλοποίηση των σχετικών προγραμμάτων-πλαισίων της Ένωσης για

δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας και των ετήσιων και πολυετών προγραμμάτων εργασίας, συμπεριλαμβανομένων της διεξαγωγής διαδικασιών αξιολόγησης, της επανεξέτασης των χρηματοδοτούμενων έργων και της αξιοποίησης των αποτελεσμάτων έργων έρευνας και καινοτομίας. Ο Οργανισμός υλοποιεί επίσης τμήματα του προγράμματος-πλαisiού της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία που αφορούν την πολιτική αεροπορία και συμμετέχει σε ad hoc ερευνητικές δραστηριότητες συμβατές με τα καθήκοντα του Οργανισμού και τους στόχους του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

Ο ευρωπαϊκός κλάδος των αερομεταφορών έχει αναπτυχθεί με επιτυχία τις τελευταίες δεκαετίες, θέτοντας την Ευρώπη σε ηγετική θέση στην παγκόσμια ανταγωνιστική αγορά. Σημαντικά στοιχεία αποτελούν τα ευρωπαϊκά προγράμματα έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των αερομεταφορών της ΕΕ, καθώς και οι ερευνητικές δραστηριότητες των κρατών μελών και της βιομηχανίας. Οι πρωτοβουλίες αυτές συνδέονται άμεσα με τον στόχο τόσο του EASP όσο και του EPAS για τη διασφάλιση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου ασφάλειας, προστασίας από έκνομες ενέργειες και προστασίας του περιβάλλοντος στην Ευρώπη.

Νέες τεχνολογίες και ιδέες εμφανίζονται με πρωτοφανείς ρυθμούς. Τα ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα έρευνας και καινοτομίας, συμπεριλαμβανομένων των προγραμμάτων Clean Sky / «Καθαρές αερομεταφορές» και SESAR, αναπτύσσουν νέες ιδέες και λύσεις στον τομέα των αερομεταφορών, οι οποίες θα πρέπει να πιστοποιηθούν ή να εγκριθούν πριν να τεθούν σε εφαρμογή στην Ευρώπη, καθώς και σε τρίτες χώρες. Επίσης, οι νεοεισερχόμενοι, ειδικότερα στον τομέα των δρόμων, φέρνουν νέες απαιτήσεις στον ευρωπαϊκό αεροναυπηγικό στίβο και επιτάσσουν νέες απαντήσεις από το ευρωπαϊκό κανονιστικό σύστημα.

Το ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας υποστηρίζει την ανάπτυξη αυτών των νέων λύσεων και, γενικότερα, την ασφαλή ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και ιδεών.

Όσον αφορά το EPAS, τα ερευνητικά έργα που εντάσσονται στο σχέδιο προέρχονται από τον κατάλογο θεμάτων του θεματολογίου έρευνας προτεραιότητας, για τα οποία εξασφαλίζεται πηγή χρηματοδότησης ή στις περιπτώσεις που είναι πιθανό ότι το έργο θα χρηματοδοτηθεί έως την έναρξη της περιόδου αναφοράς του συγκεκριμένου EPAS<sup>13</sup>.

Το πρόγραμμα Data4Safety αποτελεί πολύτιμη πηγή για τον προσδιορισμό των σχετικών δεδομένων (δεδομένων πτήσης, δεδομένων κυκλοφορίας, καιρικών συνθηκών, εκθέσεων ασφάλειας κ.λπ.) που είναι διαθέσιμα με συγκεντρωτικό τρόπο για την υποστήριξη των ερευνητικών έργων, σύμφωνα με το άρθρο 72 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, το οποίο καλεί τον EASA να συλλέγει και να αναλύει δεδομένα ασφάλειας για τον εντοπισμό κινδύνων και τη μέτρηση των επιδόσεων ασφάλειας του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικής ασφάλειας.

### ***11) Αλληλεξαρτήσεις ανάμεσα στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και την προστασία της από έκνομες ενέργειες, συμπεριλαμβανομένης της κυβερνοασφάλειας***

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 ορίζει ότι η Επιτροπή, ο Οργανισμός και τα κράτη μέλη συνεργάζονται σε θέματα προστασίας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, συμπεριλαμβανομένης της κυβερνοασφάλειας, όταν υφίστανται αλληλεξαρτήσεις ανάμεσα στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και στην προστασία της από έκνομες ενέργειες. Ο EASA μπορεί επίσης να παρέχει τεχνική συνδρομή στην Επιτροπή, στις περιπτώσεις που ο

---

13 Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις ερευνητικές δραστηριότητες του Οργανισμού διατίθενται στον ιστότοπο του EASA, στη διεύθυνση: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

Οργανισμός διαθέτει τη σχετική εμπειρογνωσία σε θέματα ασφάλειας, όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>41</sup> και άλλων συναφών διατάξεων της ενωσιακής νομοθεσίας. Για να συμβάλει στην προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ο Οργανισμός, όταν απαιτείται, αντιδρά χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε επείγον πρόβλημα, λαμβάνοντας μέτρα σχετικά με την αξιοπλοΐα και την περιβαλλοντική πιστοποίηση για την αντιμετώπιση τρωτών σημείων στον σχεδιασμό αεροσκαφών, και συνιστώντας τη λήψη διορθωτικών μέτρων από τις εθνικές αρμόδιες αρχές ή τα φυσικά και νομικά πρόσωπα που υπόκεινται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και/ή διαδίδοντας σχετικές πληροφορίες στις εν λόγω αρχές και τα εν λόγω πρόσωπα, σε περίπτωση που το πρόβλημα επηρεάζει τη λειτουργία των αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων για την πολιτική αεροπορία που προκύπτουν από ζώνες συγκρούσεων.

### ***12) Διεθνής συνεργασία***

Δυνάμει διεθνών συμφωνιών στον τομέα των αερομεταφορών, η ΕΕ επεκτείνει το κανονιστικό της πλαίσιο σε τρίτες χώρες και περιοχές σε όλον τον κόσμο. Οι συμφωνίες αυτές επιδιώκουν είτε την πλήρη κανονιστική σύγκλιση με τους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ, με σκοπό τη διεύρυνση της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ με τις εν λόγω τρίτες χώρες και περιοχές, είτε τη θέσπιση κανόνων και διαδικασιών για την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να σημειωθεί η έντονη δραστηριότητα της Επιτροπής και του EASA για την παροχή τεχνικής συνδρομής σε τρίτες χώρες και περιοχές με σκοπό την υποστήριξή τους στην εφαρμογή της εφαρμοστέας νομοθεσίας της ΕΕ για τις αερομεταφορές. Η εν λόγω συνδρομή συμβάλλει στην εναρμόνιση των κανόνων, στην αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών προς όφελος της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και στην προώθηση των ευρωπαϊκών προτύπων αεροπορικής ασφάλειας. Ο Οργανισμός συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές τρίτων χωρών και με διεθνείς οργανισμούς και συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας με τις εν λόγω αρχές και τους εν λόγω διεθνείς οργανισμούς.

Στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, ο EASA επικουρεί τα κράτη μέλη στην άσκηση των δικαιωμάτων τους και στην τήρηση των υποχρεώσεών τους δυνάμει διεθνών συμφωνιών σε θέματα του κανονισμού, ειδικότερα δε των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου.

Ο Οργανισμός ενεργεί ως περιφερειακός οργανισμός εποπτείας της ασφάλειας στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ (βλ. ενότητα 1.2 ανωτέρω).

### ***13) Διαχείριση αεροπορικών κρίσεων***

Η Επιτροπή, καθώς και ο EASA, σύμφωνα με το άρθρο 91 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, έλαβαν άμεσα μέτρα στο πεδίο της αρμοδιότητάς τους για να συμβάλουν στην έγκαιρη αντιμετώπιση και τον μετριασμό της κρίσης λόγω COVID-19. Σε συντονισμό με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ο EASA εξέδωσε σειρά απαιτήσεων και συστάσεων προς τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα της αεροπορίας, με τη μορφή οδηγιών για την ασφάλεια, ενημερωτικών δελτίων ασφάλειας, κατευθυντήριων γραμμών και υλικού για την προαγωγή της ασφάλειας.

Μεταξύ αυτών των εγγράφων, ο EASA και το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC) εξέδωσαν κοινό έγγραφο που καθορίζει μέτρα για τη διαφύλαξη της ασφάλειας της υγείας των επιβατών αεροπλάνων και του προσωπικού της αεροπορίας, μόλις

οι αεροπορικές εταιρείες ξεκινήσουν εκ νέου τα τακτικά προγράμματα πτήσεων μετά τη σοβαρή διαταραχή που προκάλεσε η νόσος COVID-19<sup>14</sup>.

#### ***14) Αλληλεξαρτήσεις ανάμεσα στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες***

Το άρθρο 89 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 θέσπισε απαίτηση σύμφωνα με την οποία «η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα λοιπά θεσμικά όργανα, υπηρεσίες και οργανισμοί της Ένωσης και τα κράτη μέλη [...] συνεργάζονται για να εξασφαλίσουν ότι οι αλληλεξαρτήσεις μεταξύ της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και συναφών κοινωνικοοικονομικών παραγόντων λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων στις κανονιστικές διαδικασίες, στην εποπτεία και στην εμπέδωση της σωστής νοοτροπίας [...], με στόχο την αντιμετώπιση των κοινωνικοοικονομικών κινδύνων για την αεροπορική ασφάλεια».

Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, ο Οργανισμός πρέπει να δημοσιεύει ανά τριετία επισκόπηση «η οποία παρουσιάζει κατά τρόπο αντικειμενικό τις δράσεις και τα μέτρα που λαμβάνονται, ιδίως όσα αφορούν τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και κοινωνικοοικονομικών παραγόντων».

Αυτό συνάδει με την ευρωπαϊκή διαδικασία διαχείρισης της διακινδύνευσης ασφαλείας (στο εξής: SRM), η οποία είναι μια προδραστική διαδικασία που βασίζεται στα δεδομένα και αποσκοπεί στον συστηματικό προσδιορισμό και τη συστηματική αξιολόγηση ζητημάτων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων ζητημάτων που προκύπτουν από κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες. Ο EASA δημοσίευσε την πρώτη έκδοση της επισκόπησης βάσει του άρθρου 89 τον Δεκέμβριο του 2021<sup>15</sup>. Η επισκόπηση εξετάζει ειδικότερα τις επιπτώσεις των κοινωνικοοικονομικών παραγόντων στην ασφάλεια στους τομείς της απασχόλησης και των συνθηκών εργασίας, της υγείας και του τρόπου ζωής, καθώς και της εκπαίδευσης. Προσδιορίζει επίσης πιθανές μελλοντικές δράσεις και μέτρα στο πλαίσιο του EPAS.

#### **1.3.2.2. Μέτρα του Οργανισμού**

Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού υποστηρίζεται, κατά περίπτωση, με προδιαγραφές πιστοποίησης (ΠΠ) και άλλες λεπτομερείς προδιαγραφές (ΛΠ), αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (ΑΜΣ) και καθοδηγητικό υλικό (ΚΥ).

Οι προδιαγραφές πιστοποίησης προβλέπουν τεχνικά πρότυπα, τα οποία αναφέρουν τα μέσα για την απόδειξη της συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού. Χρησιμοποιούνται για την πιστοποίηση προϊόντων, προσώπων και φορέων. Στις περιπτώσεις που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, ορισμένες προδιαγραφές πιστοποίησης αποτελούν τη βάση πιστοποίησης για την έκδοση του πιστοποιητικού από τον EASA.

Οι λεπτομερείς προδιαγραφές είναι μη δεσμευτικά πρότυπα που εκδίδει ο Οργανισμός για την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού, όταν ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 απαιτεί τη χρήση λεπτομερών προδιαγραφών για τη δήλωση

---

14 [Πρωτόκολλο COVID-19 του EASA και του ECDC για την Ασφάλεια της Υγείας στην Αεροπορία | EASA \(europa.eu\)](#).

15 [Ο EASA δημοσιεύει μελέτη κοινωνικοοικονομικών παραγόντων που σχετίζονται με την αεροπορική ασφάλεια | EASA \(europa.eu\)](#).

συμμόρφωσης από τον φορέα ή το πρόσωπο που υπόκειται στην εν λόγω υποχρέωση δήλωσης.

Τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης είναι μη δεσμευτικά πρότυπα που εκδίδει ο Οργανισμός, τα οποία χρησιμοποιούνται από φορείς για να αποδείξουν τη συμμόρφωσή τους με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού, ή με τις προδιαγραφές πιστοποίησης και τις λεπτομερείς προδιαγραφές.

Το καθοδηγητικό υλικό είναι μη δεσμευτικό υλικό που εκδίδεται από τον Οργανισμό, το οποίο συμβάλλει στην κατανόηση της έννοιας των κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικών πράξεων, των προδιαγραφών πιστοποίησης ή των λεπτομερών προδιαγραφών, και το οποίο χρησιμοποιείται για την υποστήριξη της ερμηνείας του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού, καθώς και των προδιαγραφών πιστοποίησης και των λεπτομερών προδιαγραφών.

### 1.3.2.3. Ρυθμίσεις ευελιξίας

Δεδομένου ότι οι αερομεταφορές είναι μια σύνθετη δραστηριότητα, οι κανόνες δεν μπορούν να καλύπτουν όλες τις περιπτώσεις και είναι απαραίτητος κάποιος βαθμός ευελιξίας ώστε να είναι δυνατή η υλοποίηση των δραστηριοτήτων και, ταυτόχρονα, να διατηρείται το ενδεδειγμένο επίπεδο ασφάλειας.

Για τον σκοπό αυτό, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 περιέχει διατάξεις ευελιξίας, οι οποίες παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να χορηγούν εξαιρέσεις από τις εφαρμοστέες απαιτήσεις σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο υποκείμενο στον κανονισμό, σε περίπτωση απρόβλεπτων περιστάσεων έκτακτης ανάγκης που επηρεάζουν τα εν λόγω πρόσωπα ή έκτακτων λειτουργικών αναγκών των εν λόγω προσώπων, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- δεν είναι δυνατή η ικανοποιητική αντιμετώπιση αυτών των καταστάσεων ή αναγκών σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις·
- η ασφάλεια, η προστασία του περιβάλλοντος και η συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις εξασφαλίζονται, όταν απαιτείται με τη λήψη μέτρων μετριασμού·
- το κράτος μέλος έχει μετριάσει κάθε πιθανή στρέβλωση των συνθηκών της αγοράς συνεπεία της χορήγησης εξαιρέσεων στο μέτρο του δυνατού· και
- το πεδίο και η διάρκεια της εξαιρέσης περιορίζονται στα αυστηρώς αναγκαία και η εξαιρέση εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις.

Στην περίπτωση που η εξαιρέση χορηγήθηκε για διάρκεια που υπερβαίνει τους οκτώ συνεχόμενους μήνες ή στην περίπτωση που κράτος μέλος έχει χορηγήσει την ίδια εξαιρέση επανειλημμένα και η συνολική διάρκειά της υπερβαίνει τους οκτώ μήνες, ο Οργανισμός αξιολογεί αν πληρούνται οι όροι που αναφέρονται ανωτέρω και εκδίδει, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της κοινοποίησης, σύσταση προς την Επιτροπή για τα αποτελέσματα της εν λόγω αξιολόγησης. Στη συνέχεια, η Επιτροπή αξιολογεί, λαμβάνοντας υπόψη τη σύσταση, αν πληρούνται οι συγκεκριμένοι όροι. Όταν η Επιτροπή κρίνει ότι οι όροι δεν πληρούνται ή διαφοροποιείται ως προς το αποτέλεσμα της αξιολόγησης του Οργανισμού, εκδίδει, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της σύστασης, εκτελεστική πράξη που περιέχει τη σχετική της απόφαση. Μετά την κοινοποίηση της εκτελεστικής πράξης που επιβεβαιώνει ότι οι εν λόγω όροι δεν πληρούνται, το οικείο κράτος μέλος ανακαλεί αμέσως την εξαιρέση που χορήγησε.

Όταν κράτος μέλος κρίνει ότι η συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στα παραρτήματα μπορεί να αποδειχθεί με άλλα μέσα πέραν εκείνων που

καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού του κανονισμού και ότι τα εν λόγω μέσα έχουν σημαντικά πλεονεκτήματα στο επίπεδο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ή της απόδοσης για τα πρόσωπα που υπόκεινται στον κανονισμό ή τις ενδιαφερόμενες αρχές, μπορεί να υποβάλει στην Επιτροπή και τον Οργανισμό αιτιολογημένη αίτηση τροποποίησης της σχετικής κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικής πράξης, ώστε να επιτραπεί η χρήση των άλλων αυτών μέσων. Στην περίπτωση αυτή, ο Οργανισμός εκδίδει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, σύσταση προς την Επιτροπή σχετικά με το αν η αίτηση του κράτους μέλους πληροί τους ανωτέρω όρους. Όταν είναι αναγκαίο, η Επιτροπή εξετάζει, χωρίς καθυστέρηση και λαμβάνοντας υπόψη την εν λόγω σύσταση, το ενδεχόμενο τροποποίησης της σχετικής κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικής πράξης.

### *1.3.3. Διερεύνηση ατυχημάτων και περιστατικών στην πολιτική αεροπορία*

Οι κανόνες που ισχύουν για τη διερεύνηση ατυχημάτων και περιστατικών ορίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010<sup>16</sup>. Ο κανονισμός διασφαλίζει υψηλού επιπέδου αποτελεσματικότητα, επιμέλεια και ποιότητα των διερευνήσεων για την ασφάλεια της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας· μοναδικός στόχος είναι η πρόληψη ατυχημάτων και περιστατικών στο μέλλον χωρίς την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Ενισχύει περαιτέρω τη συνεργασία μεταξύ των αρχών διερεύνησης ασφάλειας με τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Δικτύου των Αρχών Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων (στο εξής: ENCASIA) και εισάγει διατάξεις για την αποθήκευση συστάσεων ασφάλειας και των σχετικών αποκρίσεων σε μια κεντρική βάση δεδομένων της ΕΕ.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες διερεύνησης ατυχημάτων και περιστατικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση περιέχει η [ενότητα 1.5](#).

### *1.3.4. Υποβολή αναφορών, ανάλυση και επακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία*

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014<sup>17</sup> περιλαμβάνει κανόνες σχετικά με την αναφορά, την ανάλυση και την επακολούθηση περιστατικών, οι οποίοι συμπληρώνουν τους ειδικούς ανά τομέα κανόνες για την αναφορά περιστατικών που περιλαμβάνονται στους εκτελεστικούς κανονισμούς του τομέα. Το εν λόγω νομοθέτημα ορίζει απαιτήσεις με στόχο να ενθαρρυνθεί η διαμόρφωση ισχυρής νοοτροπίας αναφοράς. Επίσης, καθορίζει υποχρεώσεις για τον κλάδο, τα κράτη μέλη και τον EASA να συλλέγουν και να αναλύουν περιστατικά, προκειμένου να ενισχύσουν την οικεία διαδικασία διαχείρισης της ασφάλειας. Τέλος, διασφαλίζει την κατάλληλη προστασία των πληροφοριών και τη δημοσιοποίησή τους στα κράτη μέλη και τον EASA. Ο κανονισμός περιέχει επίσης διατάξεις για την προώθηση αρχών νοοτροπίας δικαίου σε όλα τα κράτη μέλη.

---

16 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35).

17 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18).

Τέλος, το EASP επωφελείται από το έργο του δικτύου αναλυτών που θεσπίζεται με τον κανονισμό αυτόν με σκοπό τον τεκμηριωμένο καθορισμό των δράσεων που πρέπει να υλοποιηθούν σε επίπεδο Ένωσης. Το έργο αυτό αξιοποιεί την προηγμένη ανάλυση που είναι διαθέσιμη στην πλατφόρμα Data4Safety, καθώς και τη δυνατότητα, κατά περίπτωση, συγχώνευσης των δεδομένων σχετικά με τα περιστατικά με άλλες πηγές δεδομένων, με αποτέλεσμα να ενισχύεται η διάσταση του έργου αυτού που βασίζεται στα δεδομένα και να καθίσταται δυνατός ο καλύτερος προσδιορισμός και η καλύτερη αξιολόγηση των κινδύνων σε ολόκληρο το σύστημα.

### *1.3.5. Κατάλογος αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποκείμενων σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της ΕΕ*

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005<sup>18</sup> (στο εξής: κανονισμός αριθ. 2111/2005) ορίζει κανόνες για την κατάρτιση και τη δημοσίευση, βάσει κοινών κριτηρίων, καταλόγου των αερομεταφορέων της ΕΕ που υπόκεινται, για λόγους ασφάλειας, σε απαγόρευση λειτουργίας στην Ένωση. Ο [κατάλογος απαγορευμένων αερομεταφορέων<sup>19</sup>](#), ο οποίος εκδίδεται βάσει του κανονισμού αυτού, αποτελεί ο ίδιος κανονισμό και, ως εκ τούτου, είναι άμεσα εφαρμοστέος στα κράτη μέλη. Ο κατάλογος απαγορευμένων αερομεταφορέων θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής<sup>20</sup>. Επικαιροποιείται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Για την επικαιροποίηση του καταλόγου, η Επιτροπή επικουρείται από την «επιτροπή ασφάλειας πτήσεων», η οποία απαρτίζεται από τεχνικούς εμπειρογνώμονες αεροπορικής ασφάλειας όλων των κρατών του EASA και της οποίας προεδρεύει η Επιτροπή. Κατόπιν πρότασης της Επιτροπής, η «επιτροπή ασφάλειας πτήσεων» εκδίδει γνώμη με ειδική πλειοψηφία<sup>21</sup>.

Η απόφαση να περιληφθεί ή να αφαιρεθεί κάποιος αερομεταφορέας (ή ομάδα αερομεταφορέων πιστοποιημένων στο ίδιο κράτος) λαμβάνεται με βάση τα κοινά κριτήρια ασφάλειας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Στα εν λόγω κριτήρια συνεκτιμώνται, παραδείγματος χάρη, οι ελλείψεις ενός αερομεταφορέα όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων, η έλλειψη ικανότητας ή η απροθυμία ενός αερομεταφορέα ή των αρχών που είναι αρμόδιες για την εποπτεία του να αντιμετωπίσουν τις ελλείψεις ασφάλειας, οι απαγορεύσεις λειτουργίας που επιβάλλουν τρίτες χώρες, οι εκθέσεις ελέγχου που συντάσσουν τρίτες χώρες ή διεθνείς

---

18 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15).

19 Περισσότερες πληροφορίες διατίθενται στη διεύθυνση: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_el.htm)

20 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14).

21 Διαδικαστικές λεπτομέρειες καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

οργανισμοί (ΔΟΠΑ) και τεκμηριωμένα στοιχεία ατυχημάτων. Όλα τα κριτήρια λαμβάνουν υπόψη τα σχετικά πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας, δηλαδή είτε τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ στην περίπτωση αερομεταφορέων τρίτων χωρών είτε το δίκαιο της ΕΕ στην περίπτωση ευρωπαϊκών αερομεταφορέων.

#### **1.4. Αρμοδιότητες και υποχρεώσεις λογοδοσίας για την ασφάλεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

##### *1.4.1. Διαδικασία λήψης αποφάσεων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης*

Το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ επιτρέπει, μεταξύ άλλων, την έκδοση μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών, τα οποία εγκρίνουν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία και αφού ζητήσουν τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών.

Η εν λόγω νομοθεσία προτείνεται από την Επιτροπή, η οποία έχει το δικαίωμα να λαμβάνει πρωτοβουλία, και υποβάλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο που συχνά αναφέρονται ως «συννομοθέτες». Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το οποίο εκλέγεται από τους Ευρωπαίους πολίτες, και το Συμβούλιο, το οποίο απαρτίζεται από τους εκπροσώπους των κρατών μελών, μπορούν να τροποποιήσουν το κείμενο που προτείνει η Επιτροπή, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων των Συνθηκών. Η έγκριση από τους συννομοθέτες προϋποθέτει τη συμφωνία τους, σε τελική ανάλυση, επί του αντίστοιχου κειμένου.

Μόλις εγκριθεί το τελικό κείμενο και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και από το Συμβούλιο, υπογράφεται από κοινού από τους προέδρους και τους γενικούς γραμματείς των δύο θεσμικών οργάνων. Μετά την υπογραφή τους, τα κείμενα δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα.

Οι κανονισμοί είναι άμεσα δεσμευτικοί σε ολόκληρη την ΕΕ από την ημερομηνία που ορίζεται στη δημοσιευμένη έκδοσή τους στην Επίσημη Εφημερίδα.

Πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την προαναφερόμενη διαδικασία μπορούν να περιλαμβάνουν κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές αρμοδιότητες για την Επιτροπή. Η Επιτροπή ασκεί τις εν λόγω αρμοδιότητες μόνον εφόσον το προβλέπει η βασική νομική πράξη.

Για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, έχει συσταθεί ειδική ομάδα εμπειρογνομόνων, στην οποία η Επιτροπή, μετά από διεξοδική συζήτηση των κανονιστικών προτάσεων με εμπειρογνώμονες που εκπροσωπούν τα κράτη μέλη, εγκρίνει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Όσον αφορά την έκδοση εκτελεστικών πράξεων, συστάθηκε ειδική επιτροπή<sup>22</sup> για την έγκριση σχεδίων εκτελεστικών πράξεων των κανονισμών (ΕΕ) 2018/1139 και (ΕΕ) αριθ. 376/2014, στην οποία η Επιτροπή υποβάλλει σχέδια κανονισμών με βάση κυρίως προτάσεις του EASA (τις λεγόμενες γνωμοδοτήσεις) οι οποίες έχουν υποβληθεί σε ευρεία διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη πριν από τη δημοσίευσή τους από τον Οργανισμό. Το σχέδιο κανονισμού συζητείται στην εν λόγω κανονιστική επιτροπή, η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους των 27 κρατών μελών και στην οποία συμμετέχουν ως παρατηρητές οι εκπρόσωποι της Ισλανδίας, του Λιχτενστάιν, της Νορβηγίας, της Ελβετίας και της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ, σύμφωνα με τη συμφωνία ΕΟΧ<sup>23</sup> και τη συμφωνία μεταξύ

---

22 Επιτροπή για την εφαρμογή των κοινών κανόνων ασφάλειας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας — «Επιτροπή του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας: επιτροπή του EASA».

23 Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΕ L 1 της 3.1.1994, σ. 1 — παράρτημα XIII).

της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές<sup>24</sup>. Εάν η επιτροπή διατυπώσει θετική γνώμη σχετικά με τα προτεινόμενα από την Επιτροπή μέτρα, εγκρίνεται ο εκτελεστικός κανονισμός.

Στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, είναι σημαντική μια ακόμα επιτροπή: η «επιτροπή ασφάλειας πτήσεων» που συμμετέχει στην επικαιροποίηση του καταλόγου των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2111/2005. Επίσης, η Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού είναι υπεύθυνη για την έγκριση των κανόνων του μηχανισμού επιδόσεων, οι οποίοι περιλαμβάνουν τους δείκτες επιδόσεων ασφάλειας για τις ATM/ANS.

#### *1.4.2. Αρμοδιότητες και ευθύνες για την ασφάλεια της αεροπορίας στο ευρωπαϊκό σύστημα ασφάλειας*

##### *1.4.2.1. Σύνοψη των αρμοδιοτήτων και των ευθυνών στο ευρωπαϊκό σύστημα ασφάλειας*

---

24 Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ L 114 της 30.4.2002, σ. 73).

**Πίνακας 2. Αρμόδιες αρχές σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ**

ΤΟΜΕΑΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ	ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ	EASA
<p><b>Αξιοπλοΐα αεροσκαφών και προστασία του περιβάλλοντος, που καλύπτουν:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- αεροπλάνα,</li> <li>- στροφόπτερα,</li> <li>- ανεμόπτερα,</li> <li>- αερόστατα,</li> <li>- αερόπλοια,</li> <li>- ηλεκτρικά αεροσκάφη κάθετης προσγείωσης και απογείωσης</li> </ul>	Πιστοποίηση αξιοπλοΐας (μεμονωμένων) αεροσκαφών	Πιστοποίηση τύπου αεροσκαφών, κινητήρων και ελίκων
	Πιστοποίηση θορύβου (μεμονωμένων) αεροσκαφών	Πιστοποίηση εξαρτημάτων και εξοπλισμού
	ά.α.	Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων σχεδιασμού
	Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων παραγωγής, εξαιρουμένων εκείνων για τους οποίους ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	<p>Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων παραγωγής τρίτων χωρών</p> <p>Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων παραγωγής της ΕΕ των οποίων το πιστοποιητικό μεταβιβάστηκε σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του βασικού κανονισμού<sup>25</sup></p>
	Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων συντήρησης (μέρος-145), εξαιρουμένων εκείνων για τους οποίους ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	<p>Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων συντήρησης τρίτων χωρών (μέρος-145)</p> <p>Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων της ΕΕ του μέρους-145 των οποίων το πιστοποιητικό μεταβιβάστηκε σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του βασικού κανονισμού</p>
	Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων συνδυασμένης αξιοπλοΐας (μέρος-CAO), εξαιρουμένων εκείνων για τους οποίους ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	<p>Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων συνδυασμένης αξιοπλοΐας τρίτων χωρών (μέρος-CAO)</p> <p>Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων της ΕΕ του μέρους-CAO των οποίων το πιστοποιητικό μεταβιβάστηκε σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του βασικού κανονισμού</p>
Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (μέρος-CAMO), εξαιρουμένων εκείνων για τους οποίους ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	<p>Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας τρίτων χωρών (μέρος-CAMO)</p> <p>Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων</p>	

<sup>25</sup> Άρθρο 64: ανακατανομή αρμοδιότητας κατόπιν αιτήματος κρατών μελών — άρθρο 65: ανακατανομή αρμοδιότητας αιτήσει φορέων που δραστηριοποιούνται σε πλείονα κράτη μέλη.

	Αδειοδότηση του προσωπικού πιστοποίησης της συντήρησης	διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας της ΕΕ των οποίων το πιστοποιητικό μεταβιβάστηκε σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του βασικού κανονισμού ά.α.
	Πιστοποίηση και εποπτεία εκπαιδευτικών φορέων συντήρησης αεροσκαφών τρίτων χωρών (μέρος-147), εξαιρουμένων εκείνων για τους οποίους ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	Πιστοποίηση και εποπτεία εκπαιδευτικών φορέων συντήρησης αεροσκαφών της ΕΕ (μέρος-147) των οποίων το πιστοποιητικό μεταβιβάστηκε σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του βασικού κανονισμού
Πτητικές λειτουργίες	ά.α.	Έγκριση αερομεταφορέων τρίτων χωρών (εμπορικές αερομεταφορές)
	Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων εκμετάλλευσης εμπορικών αερομεταφορών / κατόχων πιστοποιητικού αερομεταφοράς, εξαιρουμένων εκείνων για τους οποίους ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων εκμετάλλευσης εμπορικών αερομεταφορών των οποίων το πιστοποιητικό αερομεταφοράς μεταβιβάστηκε σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του βασικού κανονισμού
	Εποπτεία/έγκριση άλλων φορέων εκμετάλλευσης (μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες, ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες), με εξαίρεση εκείνους για τους οποίους ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	Εποπτεία/έγκριση άλλων φορέων εκμετάλλευσης σε περίπτωση μεταβίβασης της εποπτείας σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του βασικού κανονισμού
Ιπτάμενα πληρώματα και ιατρική	Πτυχία και ιατρική πιστοποίηση χειριστών	ά.α.
	Βεβαίωση πληρωμάτων θαλάμου επιβατών	ά.α.
	Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων εκπαίδευσης χειριστών, εξαιρουμένων εκείνων για τους οποίους ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων εκπαίδευσης χειριστών τρίτων χωρών Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων εκπαίδευσης χειριστών της ΕΕ των οποίων το πιστοποιητικό μεταβιβάστηκε σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του βασικού

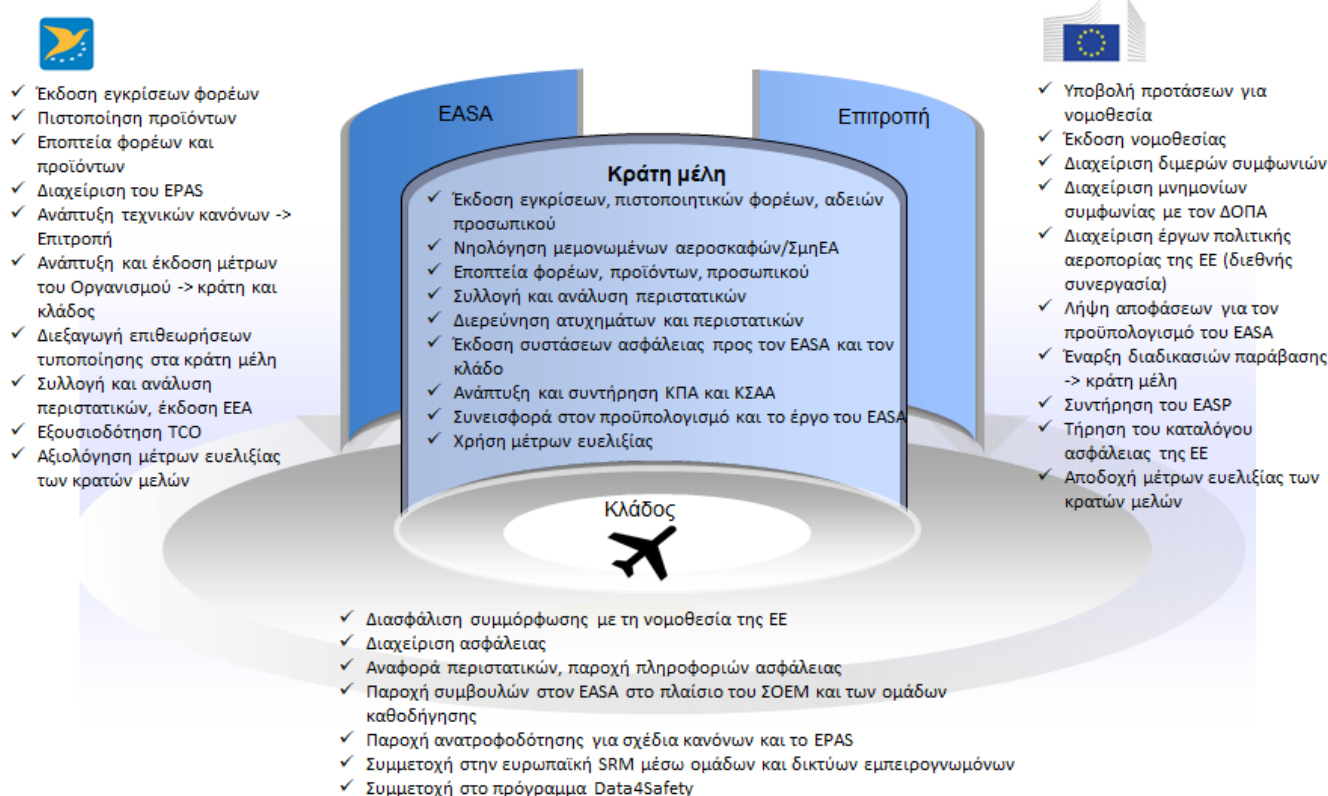
		κανονισμού
	Πιστοποίηση και εποπτεία αεροϊατρικών κέντρων, εξαιρουμένων εκείνων για τους οποίους ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	Πιστοποίηση και εποπτεία αεροϊατρικών κέντρων τρίτων χωρών
	Πιστοποίηση και εποπτεία προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης, εξαιρουμένων εκείνων για τις οποίες ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	Πιστοποίηση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης που: <ul style="list-style-type: none"> <li>— χρησιμοποιούνται από φορείς εκπαίδευσης πιστοποιημένους από τον EASA</li> <li>— βρίσκονται σε τρίτη χώρα</li> <li>— βρίσκονται σε κράτος μέλος κατ' αίτηση κράτους μέλους</li> </ul>
	Πιστοποίηση εκπαιδευτών και εξεταστών, και αεροϊατρικών εξεταστών	ά.α.
<b>Υπηρεσίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ATM/ANS)</b>	Πιστοποίηση και εποπτεία παρόχων ATM/ANS, εξαιρουμένων εκείνων για τους οποίους ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	Πιστοποίηση και εποπτεία παρόχων ATM/ANS τρίτων χωρών.  Πιστοποίηση και εποπτεία πανευρωπαϊκών παρόχων ATM/ANS, συμπεριλαμβανομένου του διαχειριστή δικτύου και των παρόχων υπηρεσιών δεδομένων
	ά.α.	Πιστοποίηση και εποπτεία όσον αφορά τα πιστοποιητικά για ορισμένο σχετικό με την ασφάλεια εξοπλισμό ATM/ANS, καθώς και τις δηλώσεις που έχουν γίνει σχετικά με τέτοιον εξοπλισμό
	Αδειοδότηση και ιατρική πιστοποίηση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας (συμπεριλαμβανομένων εκπαιδευτών και αξιολογητών)	ά.α.
	Πιστοποίηση και εποπτεία φορέων εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, εξαιρουμένων εκείνων για τους οποίους ο EASA είναι η αρμόδια αρχή	Πιστοποίηση φορέων εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας τρίτων χωρών
	Πιστοποίηση αεροϊατρικών εξεταστών και ιατρικών κέντρων	ά.α.
<b>Αεροδρόμια [συμπεριλαμβανομένων ελικοδρομιών και κάθετων αερολιμένων (vertiport)]</b>	Πιστοποίηση αεροδρομιών και του σχετικού εξοπλισμού ασφάλειας	Πιστοποίηση και εποπτεία όσον αφορά τα πιστοποιητικά για ορισμένο σχετικό με την ασφάλεια εξοπλισμό αεροδρομιών, καθώς και τις δηλώσεις που έχουν γίνει σχετικά με τέτοιον

		εξοπλισμό
	Πιστοποίηση φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων και των λειτουργιών τους	ά.α.
ΣμηΕΑ (Δρόνοι)	Καταχώριση φορέων εκμετάλλευσης ΣμηΕΑ και νηολόγηση πιστοποιημένων ΣμηΕΑ	Επαλήθευση σχεδιασμού ΣμηΕΑ που χρησιμοποιούνται στην «ειδική» κατηγορία
	Άδειες πτητικής λειτουργίας για ΣμηΕΑ που χρησιμοποιούνται στην «ειδική» κατηγορία	ά.α.
	Αρχική έκδοση και διαρκής εποπτεία των πιστοποιητικών φορέα εκμετάλλευσης ελαφρών ΣμηΕΑ (LUC)	ά.α.
	Αδειοδότηση και ιατρική πιστοποίηση χειριστών εξ αποστάσεως που χειρίζονται ΣμηΕΑ	ά.α.
U-space	Αξιολόγηση κινδύνων εναέριου χώρου, καθορισμός του εναέριου χώρου U-space, δυναμική αναδιαμόρφωση του εναέριου χώρου και συναφείς αρμοδιότητες	ά.α.
	Ορισμός και πιστοποίηση του ενιαίου παρόχου κοινών υπηρεσιών πληροφοριών	ά.α.
	Πιστοποίηση άλλων παρόχων υπηρεσιών U-space (στο εξής: USSP)	Πιστοποίηση πανευρωπαϊκών USSP και USSP τρίτων χωρών

#### Σημείωση:

Οι αρμοδιότητες έγκρισης/πιστοποίησης στους διάφορους τομείς αρμοδιότητας περιλαμβάνουν επίσης τη διαχείριση της ασφάλειας των πτήσεων και τη διαχείριση της ασφάλειας των πληροφοριών, κατά περίπτωση. Η συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις επαληθεύεται στο πλαίσιο των διαδικασιών αρχικής πιστοποίησης/έγκρισης και διαρκούς εποπτείας και δεν υπόκειται σε χωριστό πιστοποιητικό έγκρισης/φορέα. Ως εκ τούτου, η κατανομή αρμοδιοτήτων για τους εν λόγω τομείς ακολουθεί εκείνη που ορίζεται στον πίνακα 2.

## Διάγραμμα 1. Σχέσεις μεταξύ παραγόντων εμπλεκόμενων στο ευρωπαϊκό σύστημα ασφάλειας



### 1.4.2.2. Τα κράτη μέλη

Σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, το Συμβούλιο, το οποίο απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών, είναι συννομοθέτης μαζί με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (βλ. [ενότητα 1.3.1](#)). Τα κράτη μέλη (αλλά όχι απευθείας το Συμβούλιο) λαμβάνουν επίσης μέρος στη διαδικασία λήψης αποφάσεων στην περίπτωση των εκτελεστικών πράξεων μέσω των καθιερωμένων ρυθμίσεων επιτροπολογίας (βλ. [ενότητα 1.4.1](#)).

Σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης ως έχει σήμερα, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να είναι αρμόδια για τη ρύθμιση:

- της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών που αναφέρονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 (π.χ. ορισμένα ιστορικά αεροσκάφη, πειραματικά αεροσκάφη, ελαφρά αεροσκάφη, κλπ.)·
- των πτητικών λειτουργιών των αεροσκαφών όταν πρόκειται για στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές, σωστικές, πυροσβεστικές, λιμενικές ή παρόμοιες δραστηριότητες ή υπηρεσίες, υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχουν αποφασίσει να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις της ΕΕ που προβλέπονται στο άρθρο 2 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139·
- των ATM/ANS, καθώς και των συστημάτων και των συστατικών τους στοιχείων που παρέχει ή διαθέτει ο στρατός, υπό την προϋπόθεση ότι ένα κράτος μέλος δεν έχει αποφασίσει να εφαρμόσει τις απαιτήσεις της ΕΕ που προβλέπονται στο άρθρο 2 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139·

- δ) των αεροδρομίων που λειτουργούν και ελέγχονται από τον στρατό, υπό την προϋπόθεση ότι ένα κράτος μέλος δεν έχει αποφασίσει να εφαρμόσει τις απαιτήσεις της ΕΕ που προβλέπονται στο άρθρο 2 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

Σημείωση: Με την επιφύλαξη των εθνικών απαιτήσεων ασφάλειας και άμυνας, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι υπηρεσίες ATM/ANS που αναφέρονται στο στοιχείο γ) και παρέχονται στην πολιτική εναέρια κυκλοφορία, καθώς και οι εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο στοιχείο δ) και είναι ανοικτές στο κοινό παρέχουν επίπεδο ασφάλειας και διαλειτουργικότητας με τα συστήματα πολιτικής αεροπορίας εξίσου αποτελεσματικό με εκείνο που προκύπτει από την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

- ε) των αεροδρομίων που δεν πληρούν τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα κριτήρια:
- i) είναι ανοικτά στο κοινό·
  - ii) εξυπηρετούν τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές·
  - iii) εκτελούν πτητικές λειτουργίες με διαδικασίες προσέγγισης ή αναχώρησης με όργανα και
    - α. διαθέτουν επιστρωμένο διάδρομο προσγείωσης και απογείωσης μήκους 800 μέτρων ή μεγαλύτερο· ή
    - β. εξυπηρετούν αποκλειστικά ελικόπτερα·
- στ) με απόφαση κράτους μέλους, των αεροδρομίων που πληρούν όλα τα κριτήρια που αναφέρονται λεπτομερώς στο στοιχείο ε) σημεία i) έως iii), αλλά εξυπηρετούν ετησίως έως 10 000 επιβάτες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών ή έχουν έως 850 κινήσεις αεροσκαφών σχετικές με δραστηριότητες μεταφοράς φορτίου·
- ζ) μέτρων περιορισμού του χρόνου πτήσης για τα πεδία που δεν καλύπτονται από το δίκαιο της ΕΕ [πρβλ. άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012].

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ένα κράτος μέλος δύναται να εφαρμόσει μεμονωμένα ή συνδυαστικά τις διατάξεις οποιουδήποτε από τα τμήματα 1, 2, 3 ή 7 του κεφαλαίου III όσον αφορά ορισμένες ή όλες τις δραστηριότητες του άρθρου 2 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού και όσον αφορά το προσωπικό και τους φορείς που συμμετέχουν στις εν λόγω δραστηριότητες, εφόσον κρίνει ότι, λόγω των χαρακτηριστικών των δραστηριοτήτων, του προσωπικού και των φορέων, καθώς και του σκοπού και του περιεχομένου των διατάξεων αυτών, οι συγκεκριμένες διατάξεις μπορούν να εφαρμοστούν αποτελεσματικά. Αυτή η επονομαζόμενη δυνατότητα «προαιρετικής εφαρμογής» παρέχει ευελιξία στα κράτη μέλη κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα πεδία στα οποία η εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης μπορεί να είναι αποδοτικότερη για την επίτευξη βελτίωσης της ασφάλειας, της διαλειτουργικότητας ή της αποδοτικότητας.

Το μεγαλύτερο πλήθος νομοθετημάτων για την ασφάλεια της αεροπορίας εκδίδεται σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, όμως τα κράτη μέλη παραμένουν πάντοτε υπεύθυνα για την ασφάλεια της αεροπορίας στην επικράτειά τους και στον εναέριο χώρο τους. Τα περισσότερα καθήκοντα πιστοποίησης που απαιτούνται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τους εκτελεστικούς κανόνες του επιτελούνται σε εθνικό επίπεδο, όπως οι εγκρίσεις εθνικών φορέων και η αδειοδότηση του προσωπικού. Τα κράτη μέλη εποπτεύουν το εν λόγω προσωπικό και τους εν λόγω φορείς, διενεργούν ελέγχους, αξιολογήσεις και επιθεωρήσεις, και λαμβάνουν μέτρα ώστε να αποτρέπονται περιπτώσεις μη συμμόρφωσης.

Ωστόσο, σε ορισμένα πεδία τα πιστοποιητικά εκδίδονται σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όντως, σε ορισμένα πεδία, τα κράτη μέλη έχουν αναθέσει στην ΕΕ αρμοδιότητες που υπέχουν βάσει της σύμβασης του Σικάγου (βλ. διάγραμμα 2 ανωτέρω για λεπτομέρειες).

Σύμφωνα με το άρθρο 64 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, οι ανακατανομές αρμοδιότητας βάσει του άρθρου αυτού δεν θίγουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών βάσει της σύμβασης του Σικάγου. Όταν κράτος μέλος ανακατανέμει, σύμφωνα με αυτό το άρθρο, την αρμοδιότητα για τα καθήκοντα τα οποία του έχουν ανατεθεί από τη σύμβαση του Σικάγου, ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι ο Οργανισμός ή άλλο κράτος μέλος ασκεί για λογαριασμό του τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα αυτά.

Τα κράτη μέλη είναι επίσης αρμόδια, σύμφωνα με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ και το κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, για την εκπόνηση κρατικού προγράμματος ασφάλειας, το οποίο πρέπει να είναι σύμφωνο με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας, το οποίο υποστηρίζει την υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικής ασφάλειας.

#### 1.4.2.3. Ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA)

Ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας ιδρύθηκε το 2002 προκειμένου να ρυθμίζει καλύτερα όλα τα πεδία που καλύπτει ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139, ώστε ένας και μόνον ειδικευμένος φορέας που διαθέτει κατάλληλη εμπειρογνώσια να φέρει σε πέρας ορισμένα καθήκοντα που εκτελούνται σε επίπεδο ΕΕ. Το προσωπικό του EASA αποτελείται από περισσότερους από 800 εμπειρογνώμονες σε θέματα αερομεταφορών και διοικητικά στελέχη από όλα τα κράτη μέλη. Εδρεύει στην Κολωνία (Γερμανία) και διαθέτει ένα γραφείο στις Βρυξέλλες και πέντε άλλα στην Ουάσιγκτον (ΗΠΑ), στο Μόντρεαλ (Καναδάς), στο Πεκίνο (Κίνα), στην Πόλη του Παναμά (Παναμάς) και στη Σιγκαπούρη.

Ο EASA είναι ανεξάρτητος όσον αφορά τα τεχνικά θέματα και έχει νομική, διοικητική και δημοσιονομική αυτονομία. Έχει νομική προσωπικότητα και ασκεί τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες που του αναθέτει ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του EASA, το οποίο απαρτίζεται από εκπροσώπους των 27 κρατών μελών της ΕΕ, της Ισλανδίας, του Λιχτενστάιν, της Νορβηγίας, της Ελβετίας και της Επιτροπής, καθορίζει το πρόγραμμα εργασιών του EASA, καταρτίζει τον προϋπολογισμό του και ελέγχει τη λειτουργία του Οργανισμού. Το Διοικητικό Συμβούλιο καλεί επίσης στις συνεδριάσεις του παρατηρητές, οι οποίοι προέρχονται από τα γειτονικά κράτη της ΕΕ που έχουν υπογράψει συνολική συμφωνία αεροπορικών μεταφορών με την ΕΕ και τον κλάδο που εκπροσωπείται μέσω της συμβουλευτικής επιτροπής του EASA.

Ο EASA ενεργεί ως αρμόδια αρχή στα αεροπορικά πεδία που αναλύονται στο διάγραμμα 2 ανωτέρω. Εν προκειμένω, ο EASA είναι αρμόδιος από το 2003 για την πιστοποίηση τύπου των αεροσκαφών στην ΕΕ. Το πιστοποιητικό που εκδίδει ο EASA βεβαιώνει ότι ο τύπος αεροσκάφους πληροί τις απαιτήσεις ασφάλειας που καθορίζει η ευρωπαϊκή νομοθεσία. Ο EASA παρακολουθεί τις επιδόσεις των εν λειτουργία τύπων αεροσκαφών καθ' όλο τον κύκλο ζωής των αεροσκαφών που παράγονται με βάση τον σχεδιασμό τύπου. Επομένως, μπορεί να επιβάλει μέτρα, στις περιπτώσεις που διαπιστώσει επισφαλή κατάσταση. Προς τον σκοπό αυτό εκδίδει «οδηγίες αξιοπλοΐας» προς τον κάτοχο του πιστοποιητικού τύπου, τις οποίες πρέπει να τηρούν οι φορείς εκμετάλλευσης κατά τη συντήρηση κάθε αεροσκάφους τους.

Ο EASA αναλαμβάνει επίσης τα διάφορα καθήκοντα και τις διάφορες ευθύνες που περιγράφονται στο διάγραμμα 3 ανωτέρω. Μεταξύ αυτών είναι κυρίως η εκπόνηση και έγκριση γνωμών με τις οποίες επικουρεί την Επιτροπή στην εκπόνηση των τεχνικών μερών των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών κανονισμών.

Στη διατύπωση αυτών των γνωμών ο EASA επικουρείται από συμβουλευτικούς φορείς που παρέχουν επίσης συμβουλές σχετικά με το περιεχόμενο, τις προτεραιότητες και την εκτέλεση

του προγράμματος θέσπισης κανόνων του EASA στο πλαίσιο του EPAS. Ο Οργανισμός καταρτίζει επίσης και εγκρίνει τα μέτρα (προδιαγραφές πιστοποίησης και άλλες λεπτομερείς προδιαγραφές, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και καθοδηγητικό υλικό) που στηρίζουν την εφαρμογή αυτών των κοινών τεχνικών κανόνων.

Επίσης, ο EASA διεξάγει επιθεωρήσεις τυποποίησης των κρατών μελών, ώστε να παρακολουθεί την εφαρμογή από τα κράτη μέλη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, καθώς και των εκτελεστικών κανόνων του (βλ. επίσης [ενότητα 3.1.1](#)). Υποβάλλει εκθέσεις στην Επιτροπή, η οποία αποφασίζει τελικά τη δρομολόγηση μέτρων επιβολής λόγω έλλειψης συμμόρφωσης, βάσει διαβουλεύσεων με τον Οργανισμό για τεχνικά και νομικά θέματα.

Στο πεδίο των ATM/ANS, ο EASA παρέχει τεχνική συνδρομή στην Επιτροπή για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, με τη διεξαγωγή τεχνικών επιθεωρήσεων, διερευνήσεων και μελετών, καθώς και με τη συμβολή στην εφαρμογή του γενικού προγράμματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της υποστήριξης για την ανάπτυξη και την εφαρμογή του προγράμματος SESAR. Ειδικότερα, ο EASA καλύπτει τις ανάγκες κανονιστικής ρύθμισης και εφαρμογής των βασικών επιχειρησιακών αλλαγών του SESAR και άλλων τεχνολογικών εξελίξεων, όπως, ενδεικτικά, οι τεχνολογικές λύσεις U-space, η εικονικοποίηση, η αρχιτεκτονική υπολογιστικού νέφους και οι εξ αποστάσεως λειτουργίες πύργου, καθιστώντας δυνατή τη χρήση νέων μεθόδων εργασίας, λειτουργικών βελτιώσεων και τεχνολογιών που αναπτύσσονται από το SESAR. Ο EASA υποστηρίζει επίσης ολόκληρο τον κύκλο καινοτομίας του SESAR, αξιολογώντας τα προτεινόμενα συστήματα και επιβλέποντας τις λύσεις που αναπτύσσονται. Αυτά αποτελούν τα δομικά στοιχεία της μελλοντικής αρχιτεκτονικής του εναέριου χώρου της Ευρώπης για τη στήριξη της ασφάλειας, της αποδοτικότητας και των περιβαλλοντικών επιδόσεων. Επιπρόσθετα, ο EASA διασφαλίζει, εξ ονόματος της Επιτροπής, την εποπτεία του διαχειριστή δικτύου για τις λειτουργίες δικτύου ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Επίσης, ο EASA συμβάλλει στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου, ειδικότερα με την παροχή καθοδηγητικού υλικού για τα σχετικά με την ασφάλεια στοιχεία του μηχανισμού επιδόσεων ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (βλ. [ενότητα 2.3.1](#)).

Ο EASA έχει επίσης την αρμοδιότητα να χορηγεί εξουσιοδότηση σε εμπορικούς αερομεταφορείς τρίτων χωρών να εκτελούν πτήσεις προς, από και εντός των 31 κρατών μελών του EASA. Ο EASA αναλαμβάνει μόνο το σχετικό με την ασφάλεια τμήμα της αξιολόγησης αλλοδαπού φορέα. Οι άδειες λειτουργίας εξακολουθούν να εκδίδονται από τις εθνικές αρχές. Επιπρόσθετα, ο EASA συντονίζει το ευρωπαϊκό πρόγραμμα επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA (Εκτίμηση της ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών) όσον αφορά την ασφάλεια των πτήσεων ξένων αεροσκαφών που χρησιμοποιούν αερολιμένες της Ένωσης.

Γενικότερα, ο EASA παρέχει τεχνικές συμβουλές στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη, όταν ενδείκνυται. Ο Οργανισμός είναι επίσης ο φορέας υλοποίησης της τεχνικής βοήθειας στους τομείς της αεροπορικής ασφάλειας και της ATM σε τρίτες χώρες και περιοχές με τις οποίες η ΕΕ έχει υπογράψει συμφωνίες στον τομέα των αερομεταφορών και στις οποίες η ΕΕ έχει δεσμευτεί να παρέχει τέτοια στήριξη. Συνδρομή παρέχεται επίσης στις αεροπορικές αρχές των κρατών μελών της ΕΕ σε ad hoc βάση.

Επίσης, ο EASA αναλαμβάνει καθήκοντα στον τομέα της συλλογής, της ανάλυσης και της έρευνας δεδομένων με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας. Εν προκειμένω, υποστηρίζεται από το δίκτυο αναλυτών ασφάλειας της αεροπορίας (στο εξής: NoAs). Ο Οργανισμός συντονίζει το πρόγραμμα Data4Safety, βασικός στόχος του οποίου είναι η δημιουργία ισχυρών ικανοτήτων διαχείρισης κινδύνων για τον ευρωπαϊκό αεροπορικό τομέα, ώστε να ενισχυθούν οι ικανότητές του να λαμβάνει τεκμηριωμένες αποφάσεις βάσει

δεδομένων στους διάφορους τομείς της ασφάλειας της αεροπορίας. Στόχος του προγράμματος είναι η αξιοποίηση του άνευ προηγουμένου είδους και όγκου γνώσεων και δεδομένων για την αντιμετώπιση των περισσότερων σημαντικών ζητημάτων και προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο ευρωπαϊκός τομέας μεταφορών.

Ο EASA είναι μέλος της ευρωπαϊκής μονάδας συντονισμού αεροπορικών κρίσεων που είναι αρμόδια για τον συντονισμό της διαχείρισης της απόκρισης σε περίπτωση κρίσης δικτύου στον τομέα της αεροπορίας. Συμβάλλει, εντός του πεδίου αρμοδιότητάς του, στην έγκαιρη απόκριση σε αεροπορικές κρίσεις και στον μετριασμό των συνεπειών τους, σε συντονισμό με άλλους κατάλληλους ενδιαφερόμενους φορείς.

Τέλος, ο EASA είναι αρμόδιος για την κατάρτιση και την έγκριση του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας (EPAS)<sup>26</sup>.

Η εφαρμογή ορθών αρχών διαχείρισης της ασφάλειας είναι ουσιώδους σημασίας για τη συνεχή βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, την πρόβλεψη αναδυόμενων κινδύνων ασφάλειας και τη βέλτιστη αξιοποίηση των περιορισμένων τεχνικών πόρων. Μολονότι το EPAS ήταν ήδη ένα καθιερωμένο εργαλείο για τον σχεδιασμό της ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ, μόνο με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 χορηγήθηκε επίσημη νομική αναγνώριση στο εν λόγω έγγραφο. Εξετάζει τα ζητήματα ασφάλειας με εξαντλητικό και ολοκληρωμένο τρόπο.

Το κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας απαιτεί την έγκριση του ευρωπαϊκού προγράμματος αεροπορικής ασφάλειας και του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας. Με τις διατάξεις αυτές, τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές του παραρτήματος 19 του ΔΟΠΑ που σχετίζονται με τα κρατικά προγράμματα ασφάλειας μεταφέρονται επίσης στο δίκαιο της ΕΕ.

Επίσης, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 περιέχει ορισμένες αρχές που θα πρέπει να καθοδηγούν τον EASA, την Επιτροπή και τα κράτη μέλη κατά τη ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και κατά τη λήψη μέτρων για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας. Σύμφωνα με αυτές τις αρχές, τα μέτρα και οι κανόνες ασφάλειας ειδικότερα πρέπει να αντιστοιχούν και να είναι ανάλογα προς τη φύση και τους κινδύνους που συνδέονται με τους διάφορους τύπους αεροσκαφών, πτητικών λειτουργιών και δραστηριοτήτων που καλύπτουν. Τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει, επίσης, κατά το δυνατόν, να διατυπώνονται με τρόπο ώστε να εστιάζονται στους στόχους και, παράλληλα, να επιτρέπουν διάφορα μέσα για την επίτευξη αυτών και θα πρέπει επίσης να προωθούν μια συστημική προσέγγιση στην πολιτική αεροπορία, λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ της ασφάλειας και άλλων τεχνικών τομέων, συμπεριλαμβανομένης της κυβερνοασφάλειας. Αυτό αναμένεται να συμβάλει στην οικονομικά αποδοτικότερη επίτευξη των απαιτούμενων επιπέδων ασφάλειας και στην τόνωση της καινοτομίας.

#### 1.4.2.4. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Η Επιτροπή είναι αρμόδια για την εκπόνηση των ευρωπαϊκών νομοθετικών προτάσεων με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία (βλ. επίσης [ενότητα 1.3.1](#)), και για την εκπόνηση και την

---

<sup>26</sup> Για λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το EPAS, την εκπόνηση και τη διαδικασία έγκρισής του, βλ. [ενότητα 2.2](#). Στην αγγλική, το European Plan for Aviation Safety (ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας) ονομαζόταν στο παρελθόν European Aviation Safety Plan. Η ονομασία του άλλαξε για να αποφεύγεται η σύγχυση του ευρωπαϊκού προγράμματος αεροπορικής ασφάλειας (European Aviation Safety Programme, EASP) με το ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας (European Aviation Safety Plan, EASP).

έγκριση εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, όταν προβλέπονται από τη βασική νομική πράξη.

Όταν εκδοθεί νομοθέτημα της ΕΕ, τα κράτη μέλη έχουν την πρωταρχική ευθύνη για την ορθή και έγκαιρη εφαρμογή του. Η Επιτροπή παρακολουθεί την ορθή εφαρμογή από τα κράτη μέλη (βλ. επίσης [ενότητα 3.1.1](#)) με τη βοήθεια του Οργανισμού μέσω της διαδικασίας επιθεωρήσεων τυποποίησης.

Εν προκειμένω, η Επιτροπή μπορεί να αναλάβει δράση, εάν υπάρχουν υπόνοιες ότι κράτος μέλος παραβιάζει το δίκαιο της Ένωσης. Εάν δεν είναι δυνατό να εξευρεθεί λύση σε πρώιμο στάδιο, η Επιτροπή, συνήθως αφού συμβουλευτεί τον EASA, μπορεί να κινήσει επίσημη διαδικασία παράβασης και, εν τέλει, να παραπέμψει το κράτος μέλος στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (βλ. ενότητα 1.6).

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αποφασίζουν τον ετήσιο προϋπολογισμό της ΕΕ, η δε Επιτροπή είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή του. Εν προκειμένω, η Επιτροπή διασφαλίζει τη χορήγηση επαρκών πόρων για τις δραστηριότητες που διεξάγει ο EASA, οι οποίες εξαρτώνται από τη χρηματοδότηση της ΕΕ.

Τέλος, η Επιτροπή είναι αρμόδια για τη σύνταξη, την επικαιροποίηση και την έγκριση του ευρωπαϊκού προγράμματος αεροπορικής ασφάλειας. Η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, θα επικαιροποιεί, ανάλογα με τις ανάγκες, το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας, ώστε να αντικατοπτρίζονται οι αλλαγές που εισάγονται σε αυτό. Για τον σκοπό αυτό, θα διαβουλευτεί με τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη.

## **1.5. Διερεύνηση ατυχημάτων και περιστατικών**

### *1.5.1. Οι εφαρμοστέοι κανόνες*

Η ευθύνη διερεύνησης ατυχημάτων και περιστατικών, με σκοπό να βελτιωθεί η ασφάλεια των αερομεταφορών με τον εντοπισμό των αιτιών και την υποβολή συστάσεων ασφάλειας, ώστε να αποφεύγεται η επανάληψή τους, παραμένει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 παρέχει τη νομική βάση σε επίπεδο ΕΕ για τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και περιστατικών. Διασφαλίζει υψηλού επιπέδου αποδοτικότητα, ταχύτητα και ποιότητα των διερευνήσεων ασφάλειας στην ευρωπαϊκή πολιτική αεροπορία, με μόνο στόχο την πρόληψη ατυχημάτων και περιστατικών στο μέλλον χωρίς την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Οι κανόνες αυτοί διασφαλίζουν, κυρίως, ότι η αρχή που είναι επιφορτισμένη με τη διερεύνηση ατυχημάτων και περιστατικών (αρχή διερεύνησης ασφάλειας, στο εξής: ΑΔΑ) είναι ανεξάρτητη από άλλους κρατικούς αεροπορικούς φορείς και από οποιοδήποτε άλλο μέρος ή οντότητα, οι δραστηριότητες της οποίας θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στην αρχή διερεύνησης ασφάλειας ή να επηρεάσουν την αντικειμενικότητά της. Οι κανόνες προβλέπουν ότι οι δραστηριότητες της ΑΔΑ επιτρέπεται να επεκτείνονται στη συλλογή και ανάλυση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια, ειδικότερα για την πρόληψη ατυχημάτων. Αυτές οι δραστηριότητες, οι μελέτες ή οι αναλύσεις σειράς διερευνήσεων μπορούν επίσης να οδηγήσουν σε συστάσεις ασφάλειας, τις οποίες ο ενδιαφερόμενος παραλήπτης πρέπει να λαμβάνει υπόψη του και, αναλόγως, να θέτει σε εφαρμογή, ώστε να διασφαλίζεται κατάλληλη πρόληψη ατυχημάτων και περιστατικών στην πολιτική αεροπορία.

### *1.5.2. Συστάσεις ασφάλειας*

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010, ο παραλήπτης σύστασης ασφάλειας απαιτείται να ενημερώσει εντός 90 ημερών από την παραλαβή της επιστολής την ΑΔΑ που

εξέδωσε τη σύσταση σχετικά με τα μέτρα που έλαβε ή εξετάζει και, εφόσον χρειάζεται, σχετικά με τον χρόνο που είναι αναγκαίος για την ολοκλήρωσή τους, ενώ εάν δεν λάβει μέτρα, πρέπει να εκθέσει τους λόγους. Εντός 60 ημερών από την παραλαβή της απάντησης, η ΑΔΑ ενημερώνει τον ενδιαφερόμενο αν κρίνει την απάντησή του ικανοποιητική και, όταν διαφωνεί με την απόφαση να μην αναληφθεί δράση, το αιτιολογεί.

Οι ΑΔΑ εφαρμόζουν διαδικασίες για την καταχώριση των απαντήσεων σε συστάσεις ασφάλειας που εξέδωσαν, οι δε οντότητες που είναι παραλήπτριες σύστασης ασφάλειας εφαρμόζουν διαδικασίες παρακολούθησης της προόδου των μέτρων που λαμβάνουν κατ'εφαρμογή των συστάσεων που παρέλαβαν. Ο EASA επεξεργάζεται τις συστάσεις ασφάλειας που απευθύνονται στον Οργανισμό και υποβάλλει εκθέσεις προόδου και στατιστικά στοιχεία σχετικά με την επεξεργασία των συστάσεων ασφάλειας.

Η νομοθεσία εισάγει επίσης απαιτήσεις για την καταχώριση των συστάσεων ασφάλειας, καθώς και των σχετικών απαντήσεων, σε ευρωπαϊκή βάση δεδομένων με την ονομασία Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο (στο εξής: ΕΚΑ), υπό τη διαχείριση της Επιτροπής. Οι ΑΔΑ καταγράφουν εξίσου όλες τις συστάσεις ασφάλειας που λαμβάνονται από τρίτες χώρες στο ΕΚΑ.

Υπάρχει θεμιτή ανάγκη να παρέχεται στο κοινό πρόσβαση στις συστάσεις ασφάλειας (και στις απαντήσεις τους), διότι πρωταρχικός σκοπός του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 είναι η μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και η προώθηση της διάδοσης των ευρημάτων περιστατικών που σχετίζονται με την ασφάλεια. Δεδομένου ότι, για λόγους ασφάλειας, δεν θα πρέπει να παρέχεται άμεση πρόσβαση στο ΕΚΑ, όλες οι συστάσεις ασφάλειας και οι απαντήσεις σε αυτές που περιέχονται στο ΕΚΑ διατίθενται στο ευρύ κοινό μέσω χωριστού δημόσιου ιστοτόπου. Αυτός περιλαμβάνεται στον κεντρικό κόμβο του ECCAIRS 2 ([www.aviationreporting.eu](http://www.aviationreporting.eu)). Αποστολή του Ευρωπαϊκού Κέντρου Συντονισμού των Συστημάτων Αναφοράς Ατυχημάτων και Συμβάντων (στο εξής: ECCAIRS) είναι να παρέχει μια ψηφιακή πλατφόρμα που καθιστά δυνατή την εφαρμογή των διατάξεων που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014. Το ECCAIRS στηρίζει τις αεροπορικές αρχές στη συλλογή, την ανταλλαγή και την ανάλυση των οικείων πληροφοριών ασφάλειας, με απώτερο στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας. Ο EASA παρέχει στήριξη στην Επιτροπή κατά τη διαχείριση του ΕΚΑ.

### *1.5.3. Συνεργασία με άλλες οντότητες*

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 ενισχύει περαιτέρω τη συνεργασία μεταξύ των ΑΔΑ με τη σύσταση του ENCASIA, το οποίο απαρτίζεται από τους επικεφαλής των αρχών διερεύνησης ασφάλειας σε κάθε κράτος μέλος και/ή, στην περίπτωση αρχής συνδυασμένων μεταφορών, από τον επικεφαλής του οικείου αεροπορικού κλάδου ή τους εκπροσώπους τους. Το ENCASIA επιδιώκει να βελτιώσει περαιτέρω την ποιότητα των διερευνήσεων που διεξάγονται από τις αρχές διερεύνησης ασφάλειας και να ενισχύσει την ανεξαρτησία τους, ενθαρρύνοντας την τήρηση υψηλών προτύπων στις μεθόδους διερεύνησης και την εκπαίδευση των διερευνητών. Το ENCASIA συμβουλεύει κυρίως τα θεσμικά όργανα της ΕΕ σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια, προωθεί την ανταλλαγή πληροφοριών χρήσιμων για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας, συντονίζει και διοργανώνει «αξιολογήσεις από ομοτίμους» και δραστηριότητες εκπαίδευσης, και προωθεί τις βέλτιστες πρακτικές διερευνήσεων ασφάλειας. Τέλος, το ENCASIA είναι επιφορτισμένο με την ανάλυση των συστάσεων ασφάλειας που εκδίδονται ή παραλαμβάνονται από τα κράτη μέλη της ΕΕ με στόχο τον προσδιορισμό των συστάσεων ασφάλειας που είναι σημαντικές σε επίπεδο Ένωσης.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 επιβάλλει στις αρχές διερεύνησης ασφάλειας στην ΕΕ την υποχρέωση, σύμφωνα με το παράρτημα 13 της σύμβασης του Σικάγου, να καλούν τον EASA

και τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας του/των οικεί/-ων κράτους/-ών μέλους/-ών να συμμετέχουν στις διερευνήσεις ασφάλειας. Ο ρόλος του EASA είναι να ενεργεί ως σύμβουλος ώστε να στηρίζει τον υπεύθυνο διερευνητή ή τον διαπιστευμένο εκπρόσωπο της αρχής διερεύνησης που διενεργεί έρευνα ή συμμετέχει σε έρευνα, χωρίς να θίγει όμως την ανεξαρτησία της διερεύνησης. Ομοίως, οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών της ΕΕ μπορούν επίσης να συμμετέχουν στις διερευνήσεις ασφάλειας ως σύμβουλοι. Ο EASA και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας υποστηρίζουν επίσης τη διερεύνηση στην οποία συμμετέχουν, παρέχοντας στην επιφορτισμένη ΑΔΑ τις πληροφορίες, τους συμβούλους και τον εξοπλισμό που απαιτούνται.

Ο κανονισμός αποσκοπεί επίσης στη βελτίωση του συντονισμού των διερευνήσεων μεταξύ των ΑΔΑ, καθώς και άλλων αρχών που ενδέχεται να εμπλέκονται στις δραστηριότητες διερεύνησης ασφάλειας, όπως των δικαστικών αρχών, των αρχών πολιτικής αεροπορίας και των αρχών έρευνας και διάσωσης.

## **1.6. Επιβολή νομοθεσίας**

### *1.6.1. Επιβολή των κανόνων στα κράτη μέλη*

Το άρθρο 17 παράγραφος 1 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση ορίζει ότι η Επιτροπή μεριμνά για την εφαρμογή των Συνθηκών, καθώς και των μέτρων που θεσπίζονται από τα θεσμικά όργανα της ΕΕ δυνάμει αυτών και ότι επιβλέπει την εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης υπό τον έλεγχο του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με το άρθρο 258 της ΣΛΕΕ θεσπίστηκε η γενική ενωσιακή διαδικασία επιβολής της νομοθεσίας, με την ανάθεση στην Επιτροπή της εξουσίας να κινεί διαδικασίες παράβασης κατά κρατών μελών που θεωρεί ότι παραβιάζουν τις υποχρεώσεις τους. Τυχόν παραβάσεις είναι δυνατόν να διαπιστωθούν με διάφορους τρόπους, κατά κανόνα μέσω των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων τυποποίησης που διεξάγει ο EASA, ο οποίος επικουρεί την Επιτροπή στην παρακολούθηση της εφαρμογής της νομοθεσίας για την ασφάλεια της αεροπορίας. Άλλοι τρόποι είναι οι καταγγελίες που τίθενται υπόψη της Επιτροπής από διάφορες πηγές, από μεμονωμένους ή θεσμικούς καταγγέλλοντες.

Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τη νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια της αεροπορίας και το μεγαλύτερο μέρος του κανονιστικού πλαισίου στον τομέα των ATM/ANS διενεργείται από τον Οργανισμό ο οποίος, δυνάμει του άρθρου 85 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, είναι επιφορτισμένος να επικουρεί την Επιτροπή στην παρακολούθηση της εφαρμογής, από τα κράτη μέλη, του κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται δυνάμει αυτού. Η Επιτροπή ανέθεσε επίσης στον EASA την αρμοδιότητα να πράττει το ίδιο για τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και τον εκτελεστικό κανονισμό του.

Μέσω των διατάξεων και των διαδικασιών που θεσπίστηκαν με τον ειδικό εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 628/2013, ο EASA παρακολουθεί την εφαρμογή, από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, των προαναφερόμενων κανονισμών, κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων, και διενεργεί επιθεωρήσεις τυποποίησης. Επίσης, από το 2022 και μετά οι επιθεωρήσεις τυποποίησης χρησιμοποιούνται και για την αξιολόγηση των ΚΠΑ των κρατών μελών, τα οποία συνάδουν με το EPAS και περιλαμβάνουν τα στοιχεία που περιγράφονται στο παράρτημα 19 του ΔΟΠΑ. Τα εν λόγω ΚΠΑ περιλαμβάνουν επίσης ή συνοδεύονται από κρατικά σχέδια αεροπορικής ασφάλειας (στο εξής: ΚΣΑΑ) στα οποία προσδιορίζονται οι κύριοι κίνδυνοι για την ασφάλεια και καθορίζονται μέτρα για τον μετριασμό τους, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων και των δράσεων που προσδιορίζονται στο EPAS και αφορούν το οικείο κράτος.

Για κάθε επιθεώρηση τυποποίησης, ο EASA συντάσσει έκθεση επιθεώρησης με αντικείμενο τα ευρήματα που διαπίστωσε, την οποία αποστέλλει στο οικείο κράτος μέλος και στην Επιτροπή. Στις περιπτώσεις που τα διαπιστωθέντα ευρήματα μη συμμόρφωσης δεν αντιμετωπιστούν κατάλληλα, υποβάλλεται αναφορά στην Επιτροπή η οποία μπορεί να κινηθεί διαδικασία παράβασης με βάση το άρθρο 258 της ΣΛΕΕ.

Εκτός από τη διαδικασία τυποποίησης, τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από τον Οργανισμό ή τις εθνικές αρμόδιες αρχές και οι δηλώσεις φυσικών και νομικών προσώπων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού υπόκεινται σε παρακολούθηση από την Επιτροπή και τον EASA. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι νομικό ή φυσικό πρόσωπο για το οποίο έχει εκδοθεί πιστοποιητικό ή το οποίο έχει προβεί σε δήλωση δεν συμμορφώνεται πλέον προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις αυτού του κανονισμού ή των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού, η Επιτροπή, με βάση σύσταση του Οργανισμού, ζητεί από το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για την εποπτεία του εν λόγω προσώπου να λάβει κατάλληλα διορθωτικά μέτρα και μέτρα διασφάλισης, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού ή της αναστολής του πιστοποιητικού (βλ. ενότητα 1.6.2.2 παρακάτω).

#### *1.6.2. Επιβολή των κανόνων στους υποκείμενους σε κανονιστικές ρυθμίσεις φορείς του κλάδου*

##### *1.6.2.1. Πρόστιμα και κυρώσεις*

Σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανονισμούς ασφάλειας της αεροπορίας τα κράτη μέλη απαιτείται να προβλέπουν πρόστιμα και κυρώσεις για την παράβαση των κανονισμών αυτών και των εκτελεστικών κανόνων τους, εάν υπάρχουν. Τα εν λόγω πρόστιμα και κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικά, αναλογικά και αποτρεπτικά.

Επίσης, σε περίπτωση παράβασης του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των εκτελεστικών κανόνων του και όταν ο Οργανισμός είναι η αρμόδια αρχή και εποπτεύει φορέα, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήματος του EASA, να επιβάλει πρόστιμα ή περιοδικές χρηματικές ποινές στα πρόσωπα και τις επιχειρήσεις στις οποίες ο EASA έχει εκδώσει πιστοποιητικό. Τα πρόστιμα και οι περιοδικές χρηματικές ποινές είναι αποτρεπτικές και ανάλογες τόσο της σοβαρότητας της υπόθεσης όσο και των οικονομικών δυνατοτήτων του οικείου κατόχου πιστοποιητικού, λαμβανομένου ειδικότερα υπόψη του βαθμού διακύβευσης της ασφάλειας. Η Επιτροπή εκπονεί κατ' εξουσιοδότηση πράξη στο πεδίο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 84 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, η οποία καθορίζει λεπτομερή κριτήρια και λεπτομερή μεθοδολογία για τον καθορισμό των ποσών και των διαδικασιών είσπραξης των προστίμων και των περιοδικών χρηματικών ποινών, συμπεριλαμβανομένων κανόνων για τις έρευνες, την υποβολή εκθέσεων και τα δικαιώματα υπεράσπισης.

##### *1.6.2.2. Δράσεις σχετικές με πιστοποιητικά και άλλα μέτρα*

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, απαιτείται τα κράτη μέλη, την Επιτροπή και τον EASA να συνεργάζονται για να διασφαλίζεται συμμόρφωση με τον εν λόγω κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του. Τα κράτη μέλη απαιτείται, εκτός από την εποπτεία των πιστοποιητικών που έχουν εκδώσει, να διενεργούν έρευνες, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων διαδρόμου, και να λαμβάνουν κάθε μέτρο που κρίνουν αναγκαίο, ακόμη και την απαγόρευση απογείωσης αεροσκαφών. Όταν η αρμόδια αρχή (εθνική αρχή ή ο EASA) διαπιστώσει μη συμμόρφωση κατόχων πιστοποιητικού ή όταν η αρμόδια αρχή ενημερωθεί σχετικά, μπορεί ή υποχρεούται να τροποποιήσει (να περιορίσει), να αναστείλει ή να ανακαλέσει το πιστοποιητικό σύμφωνα με την εφαρμοστέα διάταξη του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των εκτελεστικών κανόνων του.

Επίσης, εάν η Επιτροπή κρίνει ότι φυσικό ή νομικό πρόσωπο για το οποίο έχει εκδοθεί πιστοποιητικό ή το οποίο έχει προβεί σε δήλωση δεν συμμορφώνεται πλέον προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις, η Επιτροπή, με βάση σύσταση του Οργανισμού, ζητεί από το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για την εποπτεία να λάβει κατάλληλα διορθωτικά μέτρα και μέτρα διασφάλισης, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού ή της αναστολής του πιστοποιητικού. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει εκτελεστική πράξη που περιέχει μια τέτοια απόφαση, αυτή παράγει αποτελέσματα και η υποχρέωση αμοιβαία αναγνώρισης πιστοποιητικών όσον αφορά το πιστοποιητικό ή τη δήλωση παύει να ισχύει για τα άλλα κράτη μέλη. Όταν η Επιτροπή διαθέτει επαρκή στοιχεία που αποδεικνύουν ότι έχουν ληφθεί κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, αποφασίζει την αποκατάσταση της αμοιβαίας αναγνώρισης.

Ο EASA έχει επίσης εντολή να αντιδρά χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε επείγοντα προβλήματα ασφάλειας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, καθορίζοντας τα διορθωτικά μέτρα που πρέπει να λάβουν τα φυσικά και νομικά πρόσωπα για τα οποία ενεργεί ως αρμόδια αρχή και διαδίδοντας σχετικές πληροφορίες στα εν λόγω πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένων οδηγιών (οδηγιών για την ασφάλεια) ή συστάσεων.

Όσον αφορά καθήκοντα στο πλαίσιο των οποίων το κράτος μέλος είναι αρμόδιο για την πιστοποίηση και την εποπτεία, σε περίπτωση εντοπισμού επείγοντος προβλήματος ασφάλειας, ο EASA καθορίζει τους στόχους ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθούν και συνιστά τη λήψη διορθωτικών μέτρων από τις εθνικές αρμόδιες αρχές. Στην περίπτωση αυτή, οι εθνικές αρμόδιες αρχές ενημερώνουν τον EASA χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση σχετικά με τα μέτρα που έχουν ληφθεί για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας που έχουν καθοριστεί από τον EASA.

Πέραν των μέτρων αυτών, τα κράτη μέλη έχουν θέσει σε εφαρμογή εθνικές πολιτικές επιβολής των κανόνων για να διασφαλίσουν την ορθή εφαρμογή της νομοθεσίας σε εθνικό επίπεδο. Στο ειδικό πλαίσιο του παραρτήματος 19 της σύμβασης του Σικάγου, η σύσταση 3.2.1.2 ορίζει ρητά ότι τα κράτη θα πρέπει να θεσπίσουν πολιτική επιβολής η οποία προσδιορίζει τους όρους και τις περιστάσεις υπό τις οποίες οι πάροχοι υπηρεσιών που διαθέτουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (στο εξής: ΣΔΑ) επιτρέπεται να αντιμετωπίζουν και να επιλύουν περιστατικά που αφορούν ορισμένα ζητήματα ασφάλειας, εσωτερικά, στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και προς ικανοποίηση της αρμόδιας κρατικής αρχής.

## 2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 ορίζει ότι η εφαρμογή ορθών αρχών διαχείρισης της ασφάλειας είναι ουσιώδους σημασίας για τη συνεχή βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, την πρόβλεψη αναδυόμενων κινδύνων ασφάλειας και τη βέλτιστη αξιοποίηση των περιορισμένων τεχνικών πόρων. Ο κανονισμός καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να θεσπιστεί κοινό πλαίσιο για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή δράσεων για τη βελτίωση της ασφάλειας. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να καταρτιστούν ευρωπαϊκό σχέδιο και ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας σε επίπεδο Ένωσης. Επίσης, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να καταρτίσει κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 19 της σύμβασης του Σικάγου. Το πρόγραμμα θα πρέπει να συνοδεύεται από σχέδιο στο οποίο να περιγράφονται τα μέτρα που οφείλει να λάβει το κράτος μέλος για τον μετριασμό διαπιστωθέντων κινδύνων ασφάλειας.

Με βάση αυτό, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 εισάγει νέο δεσμευτικό κανονιστικό πλαίσιο με το κεφάλαιο II σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορίας. Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι η Επιτροπή, αφού συμβουλευτεί τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη, εκδίδει, δημοσιεύει και επικαιροποιεί, εάν χρειάζεται, έγγραφο το οποίο περιγράφει τη λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικής ασφάλειας και περιέχει τους κανόνες, τις δραστηριότητες και τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση σύμφωνα με αυτόν τον κανονισμό («ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας»). Το πρόγραμμα περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα στοιχεία που αφορούν τις κρατικές αρμοδιότητες διαχείρισης της ασφάλειας, όπως περιγράφονται στα διεθνή πρότυπα και στις συνιστώμενες πρακτικές. Περιγράφει επίσης τη διαδικασία για την κατάρτιση, την έγκριση, την επικαιροποίηση και την εφαρμογή του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας του άρθρου 6 του κανονισμού, στην οποία συμμετέχουν από κοντά τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ορίζει ότι ο Οργανισμός, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη, καταρτίζει, εγκρίνει, δημοσιεύει και στη συνέχεια επικαιροποιεί, τουλάχιστον σε ετήσια βάση, ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας. Με βάση την αξιολόγηση πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και τα τεκμηριωμένα αποτελέσματα του προγράμματος Data4Safety, στο ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας εντοπίζονται οι κύριοι κίνδυνοι ασφάλειας που επηρεάζουν το ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας και καθορίζονται οι αναγκαίες δράσεις μετριασμού των εν λόγω κινδύνων. Το άρθρο αυτό ορίζει επίσης ότι ο Οργανισμός, και πάλι σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη, καταγράφει σε ειδικό χαρτοφυλάκιο κινδύνων ασφάλειας τους κινδύνους ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο και παρακολουθεί την υλοποίηση των σχετικών μέτρων μετριασμού από τα ενδιαφερόμενα μέρη, μεταξύ άλλων, εάν ενδείκνυται, με τον καθορισμό δεικτών επιδόσεων ασφάλειας.

Το ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας προσδιορίζει, λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, το επίπεδο επιδόσεων ασφάλειας στην Ένωση. Πρακτικά, αυτό επιτυγχάνεται με τον καθορισμό ενός φιλόδοξου στόχου ασφάλειας, σε συνδυασμό με δείκτες επιδόσεων ασφάλειας (στο εξής: ΔΕΑ) βάσει αποτελεσμάτων (επιχειρησιακών) και διαδικασιών και με την υποστήριξη του μηχανισμού επιδόσεων ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Οι ΔΕΑ που βασίζονται στα αποτελέσματα καθορίζονται στην ετήσια επισκόπηση της ασφάλειας (στο εξής: ΕΕΑ) του EASA και παρακολουθούνται μέσω της ευρωπαϊκής SRM. Οι δείκτες που βασίζονται στις διαδικασίες καθορίζονται στο κεφάλαιο 4 του EPAS και παρακολουθούνται μέσω των διαδικασιών τυποποίησης του EASA. Το πεδίο βασικών επιδόσεων ασφάλειας του μηχανισμού επιδόσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού εναρμονίζεται με τις αρχές και τις τεχνικές κατευθύνσεις του πλαισίου παρακολούθησης επιδόσεων του EASA. Οι δείκτες

επιδόσεων σχεδιάζονται από ομάδα εργασίας υπό την καθοδήγηση του Οργανισμού και υποστηρίζονται από συναφή αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και καθοδηγητικό υλικό. Οι δείκτες αυτοί μετρούν την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας σε επίπεδο οργανισμού και, στη συνέχεια, παρακολουθούν τα αποτελέσματα ασφάλειας, χρησιμοποιώντας το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο ως πηγή δεδομένων.

Η Επιτροπή, ο Οργανισμός και τα κράτη μέλη επιδιώκουν από κοινού την επίτευξη του εν λόγω επιπέδου επιδόσεων ασφάλειας.

Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 θεσμοθετεί το ΚΠΑ σε επίπεδο κράτους μέλους. Ορίζει ότι κάθε κράτος μέλος, σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, καταρτίζει και τηρεί κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας για τη διαχείριση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας όσον αφορά τις αεροπορικές δραστηριότητες υπό την ευθύνη του («κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας»), το οποίο αντιστοιχεί στο μέγεθος και την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων αυτών και είναι σύμφωνο με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας. Το ΚΠΑ περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα στοιχεία που αφορούν τις κρατικές αρμοδιότητες διαχείρισης της ασφάλειας, όπως περιγράφονται στα διεθνή πρότυπα και στις συνιστώμενες πρακτικές. Επίσης, το ΚΠΑ προσδιορίζει τους στόχους ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθούν σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά τις αεροπορικές δραστηριότητες υπό την ευθύνη του οικείου κράτους μέλους.

Τέλος, το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ορίζει ότι το ΚΠΑ περιλαμβάνει ή συνοδεύεται από κρατικό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας. Με βάση την αξιολόγηση πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια, κάθε κράτος μέλος, σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, εντοπίζει στο εν λόγω σχέδιο τους κύριους κινδύνους ασφάλειας που επηρεάζουν το εθνικό σύστημα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και καθορίζει τις αναγκαίες δράσεις μετριασμού τους.

Το άρθρο 8 ορίζει περαιτέρω ότι το ΚΣΑΑ περιλαμβάνει τους κινδύνους και τα μέτρα που προσδιορίζονται στο ΕΡΑΣ και αφορούν το οικείο κράτος μέλος και ότι τα κράτη μέλη ενημερώνουν τον Οργανισμό σχετικά με τους κινδύνους και τις δράσεις που προσδιορίζονται στο ΕΡΑΣ και που θεωρούν ότι δεν σχετίζονται με το εθνικό τους σύστημα αεροπορικής ασφάλειας, καθώς και τους σχετικούς λόγους. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνονται συνήθως στο ίδιο το ΚΣΑΑ. Οι δράσεις του ΕΡΑΣ που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τα κράτη μέλη προσδιορίζονται ως «καθήκοντα των κρατών μελών» (στο εξής: ΚΚΜ). Επίσης, προκειμένου να βοηθηθούν τα κράτη μέλη κατά τον προσδιορισμό των στοιχείων του ΕΡΑΣ που αφορούν το οικείο ΚΣΑΑ, μια ειδική δράση σχετικά με τα ΚΚΜ απαριθμεί τους σημαντικότερους βασικούς τομείς κινδύνου που πρέπει να εξετάζονται από τα κράτη. Εκτός από την εξέταση των εν λόγω βασικών τομέων κινδύνου, τα κράτη ενθαρρύνονται να επανεξετάζουν τα χαρτοφυλάκια κινδύνων ασφάλειας ανά τομέα, τα οποία παρέχουν πλήρη κατάλογο προτεραιοτήτων σε θέματα ασφάλειας για τους διάφορους τομείς, όπως περιλαμβάνονται στον τόμο ΙΙΙ του ΕΡΑΣ.

Με αυτό το νέο κεφάλαιο ΙΙ, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 υλοποιεί τις διεθνείς απαιτήσεις που θεσπίστηκαν με το παράρτημα 19 της σύμβασης του Σικάγου, στο οποίο καθορίζονται οι απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας των παρόχων υπηρεσιών και προβλέπεται ότι όλα τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας απαιτείται να είναι αποδεκτά από το κράτος που είναι αρμόδιο για τη σχετική πιστοποίηση. Επίσης, το παράρτημα 19 του ΔΟΠΑ ορίζει ότι τα κράτη πρέπει να αναπτύξουν πρόγραμμα για τη διαχείριση της ασφάλειας των πτήσεων, το ΚΠΑ πιο συγκεκριμένα, το οποίο απαιτεί, μεταξύ άλλων, τη θέσπιση πρωτογενούς νομοθεσίας για την αεροπορία, σαφών πολιτικών, στόχων και πόρων, κρατικού συστήματος και λειτουργιών για τη διαχείριση των κινδύνων ασφάλειας και την κατοχύρωση της ασφάλειας, και δραστηριοτήτων προαγωγής της ασφάλειας.

Ως εκ τούτου, δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, η ΕΕ αναθέτει στα κράτη μέλη να υιοθετούν και να διατηρούν κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας. Επιπλέον, η ΕΕ έχει παραδοσιακά συμπεριλάβει το πνεύμα των σχετικών προτύπων του ΔΟΠΑ σε διαφόρους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, ιδίως στους εκτελεστικούς κανόνες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

## **2.1. Συλλογή, ανάλυση και ανταλλαγή δεδομένων ασφάλειας**

Οι πληροφορίες ασφάλειας αποτελούν σημαντική πηγή εντοπισμού κινδύνων ασφάλειας. Διάφοροι κανονισμοί της ΕΕ διασφαλίζουν τη συλλογή, την ανάλυση και την ανταλλαγή σχετικών δεδομένων και πληροφοριών, όταν κρίνεται σκόπιμο. Εν προκειμένω, περιλαμβάνονται ειδικότερα πληροφορίες για περιστατικά της πολιτικής αεροπορίας (έως το τέλος του 2021 το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο περιείχε πάνω από 2 400 000 καταχωρίσεις), για αερομεταφορές της ΕΕ και τρίτων χωρών στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος επιθεωρήσεων διαδρόμου (έως το τέλος του 2021 η βάση δεδομένων SAFA περιείχε πάνω από 160 000 εκθέσεις, οι οποίες υπολογίζονται από τότε που το σύστημα SAFA μετατράπηκε στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα επιθεωρήσεων διαδρόμου), για συστάσεις ασφάλειας στο πλαίσιο του συστήματος πληροφοριών για συστάσεις ασφάλειας (SRIS) (έως το τέλος του 2021 η βάση δεδομένων SRIS περιείχε πάνω από 4 100 συστάσεις ασφάλειας) και πληροφορίες που συλλέγονται, αναλύονται και ανταλλάσσονται στο πλαίσιο των εξουσιοδοτήσεων αερομεταφορών τρίτων χωρών και του ευρωπαϊκού καταλόγου ασφάλειας απαγορευμένων αερομεταφορέων.

Στην ΕΕ, η συλλογή, η ανάλυση και η ανταλλαγή πληροφοριών για περιστατικά διέπονται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014. Το εν λόγω νομοθέτημα απαιτεί από τους φορείς, τα κράτη μέλη και τον EASA να καταρτίσουν σύστημα που καθιστά δυνατή τη συλλογή και αποθήκευση των σχετικών περιστατικών. Τα περιστατικά που συλλέγονται αναλύονται και εφαρμόζονται μέτρα μετριασμού, κατά περίπτωση. Όλα τα περιστατικά που συλλέγονται, καθώς και οι πληροφορίες σχετικά με την ανάλυσή τους και τη συνέχεια που δίνεται σε αυτά, μεταφέρονται στο EKA.

Πληροφορίες για περιστατικά που έχουν υποβληθεί στο EKA τίθενται στη διάθεση των κρατών μελών (εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας και αρχές διερεύνησης ασφάλειας), του EASA και της Επιτροπής. Το NoAs που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 πρέπει να αναλύει το EKA προς υποστήριξη της ευρωπαϊκής διαχείρισης της διακινδύνευσης ασφάλειας και, ως εκ τούτου, να τροφοδοτεί το EPAS.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 επιβάλλει επίσης στις αρχές και στον EASA τη χρήση κοινού ευρωπαϊκού συστήματος ταξινόμησης κινδύνων (ERCS)<sup>27</sup>. Το ERCS μετρά τη διακινδύνευση ασφάλειας των αναφερθέντων περιστατικών με τη χρήση δισδιάστατου πίνακα:

- πρώτον, οι σειρές του πίνακα εξετάζουν τη σοβαρότητα, με τον προσδιορισμό της δυσμενέστερης δυνητικής έκβασης ατυχήματος η οποία θα προέκυπτε αν το βαθμολογούμενο περιστατικό κατέληγε σε ατύχημα. Προς τούτο, λαμβάνονται υπόψη τόσο το πιθανότερο είδος ατυχήματος όσο και η κατηγορία δυνητικής απώλειας ζωής

---

<sup>27</sup> Το ERCS αποτελεί μέρος του νομικού πλαισίου του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014, μέσω κατά πρώτο λόγο του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2020/2034 της Επιτροπής που δημοσιεύτηκε στις 6 Οκτωβρίου 2020, καθώς και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/2082 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2021, ο οποίος θα αρχίσει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2023.

βάσει του μεγέθους του αεροσκάφους και της εγγύτητας σε κατοικημένες ή υψηλού κινδύνου περιοχές·

- δεύτερον, οι στήλες μετρούν την πιθανότητα, με την εξέταση του βαθμού στον οποίο το περιστατικό ήταν κοντά στο να καταλήξει στην εν λόγω έκβαση ατυχήματος. Για τον προσδιορισμό της πιθανότητας λαμβάνεται υπόψη η αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων φραγμών ασφάλειας.

Με την εφαρμογή του ERCS, θα ενισχυθεί περαιτέρω η διαχείριση της ασφάλειας σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο, συμπεριλαμβανομένης της στόχευσης της εποπτείας με βάση τα δεδομένα ασφάλειας (βλ. ενότητα 3.2.2).

Ουσιώδες μέρος του συστήματος που έχει θεσπιστεί με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 είναι ο ορισμός της «νοοτροπίας δικαίου», στόχος της οποίας είναι να διασφαλιστεί η συνεχής διαθεσιμότητα πληροφοριών ασφάλειας με τη διαμόρφωση περιβάλλοντος εμπιστοσύνης για να αισθάνεται το κοινό εμπιστοσύνη ώστε να αναφέρει περιστατικά. Αυτό το περιβάλλον «νοοτροπίας δικαίου» συνίσταται σε βασικές αρχές που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας από την απόδοση ευθυνών και ποινών (πλην των περιπτώσεων δόλου ή απαράδεκτης συμπεριφοράς).

Το σύστημα αυτό συμπληρώνεται με το πρόγραμμα Data4Safety, το οποίο συγκεντρώνει, σε εθελοντική βάση, συμπληρωματικά δεδομένα, όπως δεδομένα πτήσης, κυκλοφορίας και καιρικών συνθηκών. Παρέχει επίσης ενισχυμένες αναλυτικές ικανότητες. Το Data4Safety υποστηρίζει την πρόβλεψη μελλοντικών κινδύνων.

## **2.2. Διαχείριση της διακινδύνευσης ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ: η διαδικασία κατάρτισης και επικαιροποίησης του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας**

Έως την 11η έκδοσή του (EPAS 2022-2026), το EPAS κάλυπτε πενταετές χρονικό πλαίσιο και εκδιδόταν ως κυλιόμενο πρόγραμμα με ετήσιες επικαιροποιήσεις. Αρχής γενομένης από τη 12η έκδοση, το χρονικό αυτό πλαίσιο μειώνεται σε τρία έτη, ώστε να εναρμονίζεται με την περίοδο αναφοράς του παγκόσμιου σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας. Οι στρατηγικές προτεραιότητες στον τόμο Ι θα καθοριστούν για την τριετή περίοδο αναφοράς, με ενδιάμεση επανεξέταση, ώστε να διασφαλιστεί ότι παραμένουν επίκαιρες. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο τόμος ΙΙ του EPAS που περιγράφει τις δράσεις του EPAS, καθώς και ο τόμος ΙΙΙ με τα χαρτοφυλάκια κινδύνων ασφάλειας ανά τομέα θα εξακολουθήσουν να επανεξετάζονται και να επικαιροποιούνται σε ετήσια βάση.

Η ανάπτυξη του σχεδίου, όσον αφορά τόσο τις στρατηγικές προτεραιότητες όσο και τις δράσεις, βασίζεται σε ειδικές ομάδες ενδιαφερομένων και, ειδικότερα, στις εξής:

- το συμβουλευτικό όργανο των κρατών μελών (ΣΟΚΜ) και το συμβουλευτικό όργανο των ενδιαφερομένων μερών (ΣΟΕΜ) παρέχουν συμβουλές σχετικά με τις στρατηγικές προτεραιότητες·
- τα τεχνικά/τομεακά όργανα (TeB, TEC, τομεακές επιτροπές που εκπροσωπούν τα κράτη μέλη και τον κλάδο, αντίστοιχα) παρέχουν τεχνικές και λειτουργικές συμβουλές, καθώς και ανατροφοδότηση σχετικά με την εφαρμογή· και
- το έργο συνεργασίας που επιτελεί ο EASA με τους εταίρους του στον τομέα της ασφάλειας (ειδικότερα μέσω του προγράμματος Data4Safety) που υποστηρίζει την ανάπτυξη των χαρτοφυλακίων κινδύνων ασφάλειας.

Ο τυπικός κύκλος προγραμματισμού του EPAS προβλέπει δύο διακριτές φάσεις, καθεμιά με ειδική διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Πρώτη φάση:

- Κατά την πρώτη φάση, οι στρατηγικές προτεραιότητες που απορρέουν από τη στρατηγική αερομεταφορών της ΕΕ και οι προτεραιότητες ασφάλειας που καθορίζονται μέσω της ευρωπαϊκής διαδικασίας SRM συζητούνται και επιβεβαιώνονται με τα συμβουλευτικά όργανα (στο εξής: ΣΟ) του EASA. Το ΣΟΚΜ και το ΣΟΕΜ πρωτοστατούν στην ενοποίηση των στοιχείων που υποβάλλουν οι τομεακές υποεπιτροπές τους και παρέχουν στον EASA τις απόψεις των κρατών μελών / του κλάδου σχετικά με τις προτεραιότητες. Η φάση αυτή ξεκινά μία φορά ανά τριετία στην αρχή του έτους που προηγείται του πρώτου έτους της νέας περιόδου αναφοράς.

Δεύτερη φάση:

- Με βάση τις συμφωνηθείσες προτεραιότητες ασφάλειας, καθορίζονται ή επικαιροποιούνται τα ορόσημα σχεδιασμού για τις επιμέρους δράσεις του EPAS σύμφωνα με τη διαδικασία ενιαίου προγραμματισμού του EASA. Στη συνέχεια καταρτίζεται σχέδιο EPAS, το οποίο υποβάλλεται σε όλα τα ΣΟ για υποβολή λεπτομερών παρατηρήσεων. Μετά τη διαβούλευση με τα ΣΟ και την ανάλυση των παρατηρήσεων, διαμορφώνεται οριστικά το τελικό σχέδιο EPAS και ενσωματώνεται ο τόμος III. Ο εν λόγω τόμος, ο οποίος παρέχει το πλήρες σύνολο των χαρτοφυλακίων κινδύνων ασφάλειας ανά τομέα, συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής κάθε ζητήματος ασφάλειας που προσδιορίζεται και ιεραρχείται, καταρτίζεται μέσω της ευρωπαϊκής διαδικασίας διαχείρισης της διακινδύνευσης ασφάλειας.

Το τελικό σχέδιο EPAS, το οποίο αποτελείται και από τους τρεις τόμους, υποβάλλεται στη συνέχεια προς έγκριση στο Διοικητικό Συμβούλιο (ΔΣ) του EASA. Μετά την επίσημη έγκρισή του από το Διοικητικό Συμβούλιο, δημοσιεύεται στον ιστότοπο του EASA.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την κατάρτιση του EPAS, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής των αρχών της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας, και πληροφορίες σχετικά με τις διάφορες ομάδες που συμμετέχουν στην ανάπτυξη του EPAS, διατίθενται στη διεύθυνση:

- [Πώς καταρτίζεται το EPAS](#)
- [Ομάδες εργασίας και όργανα που διαδραματίζουν ρόλο στο EPAS](#)

Οι προτεραιότητες ασφάλειας και οι σχετικές δράσεις στο EPAS καθορίζονται μέσω της ευρωπαϊκής διαδικασίας διαχείρισης της διακινδύνευσης ασφάλειας, στην οποία συμμετέχουν τα κράτη μέλη, ο κλάδος, η Επιτροπή και ο EASA.

*Η ευρωπαϊκή διαδικασία διαχείρισης της διακινδύνευσης ασφάλειας (SRM)*

Οι κύριοι κίνδυνοι για την ασφάλεια και τα αντίστοιχα μέτρα μετριασμού που τροφοδοτούν το EPAS αναπτύσσονται μέσω της ευρωπαϊκής διαδικασίας SRM. Αυτή περιλαμβάνει ένα σύνολο διαδικασιών που αποσκοπούν στον προσδιορισμό των ζητημάτων ασφάλειας και των μέτρων μετριασμού τους, καθώς και στην παρακολούθηση της εφαρμογής τους. Περιλαμβάνει ανάλυση δεδομένων από διάφορες πηγές και συνεργασία με εταιρείες ασφάλειας από τις εθνικές αεροπορικές αρχές και τον κλάδο (μέσω του προγράμματος Data4Safety) και του NoAs.

Η διαδικασία SRM ακολουθεί πέντε συγκεκριμένα στάδια:

## Διάγραμμα 2. Η ευρωπαϊκή διαδικασία SRM



**Εντοπισμός ζητημάτων ασφάλειας:** Πρόκειται για το πρώτο στάδιο της διαδικασίας SRM, το οποίο πραγματοποιείται μέσω της ανάλυσης των δεδομένων για περιστατικά και άλλων σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών και υποστηρικτικών πληροφοριών στο πλαίσιο της συνεργασίας με τους εταίρους στον τομέα της ασφάλειας, ειδικότερα μέσω του προγράμματος Data4Safety. Τα εν λόγω υποψήφια ζητήματα ασφάλειας αποτυπώνονται επισήμως από τον Οργανισμό και, στη συνέχεια, υποβάλλονται σε προκαταρκτική αξιολόγηση ασφάλειας. Η αξιολόγηση αυτή χρησιμοποιείται στη συνέχεια για τη λήψη απόφασης σχετικά με το αν ένα υποψήφιο ζήτημα ασφάλειας θα πρέπει να συμπεριληφθεί επισήμως στο σχετικό χαρτοφυλάκιο κινδύνων ασφάλειας ή να αποτελέσει αντικείμενο άλλων μέτρων. Λαμβάνονται συμβουλές από το πρόγραμμα Data4Safety και το NoAs. Το αποτέλεσμα αυτού του σταδίου της διαδικασίας είναι τα χαρτοφυλάκια κινδύνων ασφάλειας ανά τομέα. Στο πλαίσιο των χαρτοφυλακίων ιεραρχούνται τόσο οι βασικοί τομείς κινδύνου όσο και τα ζητήματα ασφάλειας. Τα χαρτοφυλάκια κινδύνων ασφάλειας ανά τομέα δημοσιεύονται στον τόμο III του EPAS.

**Αξιολόγηση ζητημάτων ασφάλειας:** Μόλις ένα ζήτημα ασφάλειας εντοπιστεί και καταγραφεί στο χαρτοφυλάκιο κινδύνων ασφάλειας, υπόκειται σε τεχνική αξιολόγηση ασφάλειας. Οι αξιολογήσεις αυτές ιεραρχούνται στο πλαίσιο του χαρτοφυλακίου. Ο συντονισμός της διαδικασίας αξιολόγησης πραγματοποιείται από τον EASA και υποστήριξη παρέχεται από το Data4Safety και το NoAs. Επίσης, τα μέλη της ομάδας ενθαρρύνονται να συμμετέχουν στην ίδια την αξιολόγηση. Αυτή η συνεργατική προσέγγιση με τους εταίρους του Οργανισμού στον τομέα της ασφάλειας είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη των καλύτερων δυνατών αποτελεσμάτων. Διαμορφώνεται έτσι από κοινού η αξιολόγηση των ζητημάτων ασφάλειας, η οποία παρέχει πιθανές δράσεις μετριασμού για το EPAS.

**Καθορισμός και προγραμματισμός των μέτρων ασφάλειας:** Το στάδιο αυτό περιλαμβάνει εκτίμηση επιπτώσεων που θα αποτυπωθεί σε έγγραφο στρατηγικής βέλτιστης παρέμβασης (στο εξής: ΣΒΠ), στο οποίο θα καθορίζονται πιθανά μέτρα μετριασμού, θα αξιολογούνται οι επιπτώσεις και τα οφέλη κάθε πιθανού μέτρου και θα διατυπώνονται συστάσεις σχετικά με τα βέλτιστα μέτρα μετριασμού που θα εφαρμοστούν στο EPAS. Με τη χρήση της συνδυασμένης αξιολόγησης ζητημάτων ασφάλειας / της ΣΒΠ, οι επίσημες προτάσεις για μέτρα του EPAS υποβάλλονται, στη συνέχεια, στα ΣΟ στο πλαίσιο της διαβούλευσης για τη στρατηγική βέλτιστης παρέμβασης και/ή το EPAS.

Υπάρχουν διάφορα είδη μέτρων στο πλαίσιο του EPAS, όπως καθήκοντα θεσμοθέτησης (ΚΘΕΣ), καθήκοντα προαγωγής της ασφάλειας (ΚΠΑ) ή καθήκοντα των κρατών μελών (ΚΚΜ). Λεπτομερής περιγραφή των τύπων μέτρων στο πλαίσιο του EPAS και των σχετικών υποδειγμάτων διατίθεται στη σελίδα του EPAS στον ιστότοπο του EASA:

- [Είδη μέτρων του EPAS και υποδείγματα](#)

Αφού συζητηθούν και συμφωνηθούν, τα μέτρα περιλαμβάνονται στην επόμενη έκδοση του EPAS. Τα μέτρα χαμηλού κόστους ή τα μέτρα που απαιτούν ταχύτερη παρέμβαση συχνά θεσπίζονται με ταχείες διαδικασίες και εμφανίζονται στην επόμενη διαθέσιμη επικαιροποίηση του EPAS, χωρίς να απαιτείται ΣΒΠ. Σε ορισμένες περιπτώσεις, απαιτούνται πιο άμεσα μέτρα ασφάλειας, τα οποία ενδέχεται να ολοκληρωθούν πριν από τη δημοσίευση του επόμενου EPAS. Φυσικά, αυτά δεν περιλαμβάνονται στο EPAS. Τα εν λόγω μέτρα θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν τη δημοσίευση ενημερωτικού δελτίου για την ασφάλεια (στο εξής: ΕΔΑ) ή να λαμβάνουν τη μορφή άμεσων δραστηριοτήτων προαγωγής της ασφάλειας.

**Εφαρμογή και επακολούθηση:** Το επόμενο στάδιο της διαδικασίας περιλαμβάνει την εφαρμογή και την επακολούθηση των μέτρων που έχουν συμπεριληφθεί στο EPAS.

Ο EASA παρακολουθεί την έγκαιρη υλοποίηση των μέτρων με βάση τους κύριους δείκτες επιδόσεων που καθορίζονται στο πλαίσιο της ενιαίας διαδικασίας προγραμματισμού. Ενημέρωση σχετικά με την πρόοδο παρέχεται τακτικά κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων των ΣΟ.

Το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 απαιτεί από τα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη τα σχετικά μέτρα του EPAS και τους κινδύνους στο πλαίσιο του οικείου ΚΣΑΑ και να παρέχουν αιτιολογήσεις όταν τα εν λόγω μέτρα δεν θεωρούνται συναφή με αυτά. Ως εκ τούτου, το ΚΣΑΑ εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με την εφαρμογή των μέτρων. Τα κράτη αναμένεται να επανεξετάζουν τα ΚΣΑΑ τους τουλάχιστον σε ετήσια βάση και, στις περιπτώσεις που τα ΚΣΑΑ δεν επικαιροποιούνται ετησίως, να τηρούν αρχεία σχετικά με την εφαρμογή των σχετικών μέτρων του EPAS, συμπεριλαμβανομένης αιτιολόγησης όταν τα εν λόγω μέτρα δεν θεωρούνται συναφή.

Ο EASA αξιολογεί τακτικά την εφαρμογή του ΚΠΑ σε επίπεδο μεμονωμένων κρατών στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τυποποίησης SYS του EASA. Σκοπός της αξιολόγησης είναι να προσδιοριστούν τα δυνατά σημεία και οι τομείς που επιδέχονται βελτίωση, ώστε να υποστηριχθεί η περαιτέρω ωρίμανση της εφαρμογής των ΚΠΑ στην Ευρώπη, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του GASP και του EPAS για την αποτελεσματική εφαρμογή των ΚΠΑ έως το 2025. Αυτό συνεπάγεται αξιολόγηση των διαδικασιών και των αποτελεσμάτων του σχεδιασμού των δράσεων ασφάλειας σε κρατικό επίπεδο. Επίσης, οι εν λόγω δράσεις του EPAS που περιλαμβάνονται και στο EUR RASP θα υπόκεινται σε ετήσιες έρευνες εφαρμογής τις οποίες θα διαχειρίζεται το περιφερειακό γραφείο του ΔΟΠΑ για την Ευρώπη. Τα αποτελέσματα της εν λόγω παρακολούθησης θα συζητούνται στις συνεδριάσεις των ΣΟ και στην ομάδα εμπειρογνομόνων σε θέματα ασφάλειας της ευρωπαϊκής περιφέρειας (στο εξής: EUR RESG), αντίστοιχα.

**Μέτρηση επιδόσεων ασφάλειας:** Το τελικό στάδιο της διαδικασίας SRM είναι η μέτρηση των επιδόσεων ασφάλειας. Αυτή χρησιμεύει για την παρακολούθηση:

- 1) συγκεκριμένων αλλαγών που προέκυψαν από την εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας και
- 2) των συστημικών αλλαγών που ενδέχεται να έχουν επέλθει στο σύστημα αεροπορίας και ενδέχεται να απαιτούν πρόσθετα μέτρα.

Η μέτρηση των επιδόσεων πραγματοποιείται μέσω πλαισίου επιδόσεων ασφάλειας το οποίο παρακολουθεί:

- 1) κάθετα τους διάφορους τομείς, εξετάζοντας παράλληλα τους βασικούς τομείς κινδύνου σε επίπεδο τομέα και
- 2) τα συγκεκριμένα ζητήματα ασφάλειας.

Η ΕΕΑ που διενεργεί ο ΕΑΣΑ αποτελεί την ετήσια επισκόπηση του πλαισίου επιδόσεων ασφάλειας. Προσδιορίζει τις τάσεις στον τομέα της ασφάλειας, επισημαίνει τομείς προτεραιότητας, βασικούς τομείς κινδύνου και ζητήματα ασφάλειας. Από το στάδιο αυτό, η διαδικασία SRM ξεκινά εκ νέου. Όσον αφορά την ΕΕΑ, βλ. ενότητα 2.3.3 για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την ετήσια επισκόπηση της ασφάλειας του ΕΑΣΑ.

### *2.2.1 Το ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας: διεθνής διάσταση*

Το EPAS υποστηρίζει τους στόχους και τις προτεραιότητες του GASP. Σκοπός του GASP είναι η συνεχής μείωση των θανάτων και του κινδύνου θανάτων, μέσω της καθοδήγησης της ανάπτυξης μιας εναρμονισμένης στρατηγικής για την αεροπορική ασφάλεια, καθώς και της ανάπτυξης και εφαρμογής περιφερειακών και εθνικών σχεδίων αεροπορικής ασφάλειας. Ένα ασφαλές σύστημα αερομεταφορών συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των κρατών και των βιομηχανιών τους. Το GASP προωθεί την εφαρμογή του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας ενός κράτους, προωθώντας μια προσέγγιση με βάση τον κίνδυνο για τη διαχείριση της ασφάλειας, καθώς και μια συντονισμένη προσέγγιση για τη συνεργασία μεταξύ κρατών, περιφερειών και της βιομηχανίας. Εκτός από την αντιμετώπιση της συστημικής ασφάλειας, το GASP εξετάζει τις παγκόσμιες κατηγορίες περιστατικών υψηλού κινδύνου (στο εξής: G-HRC), που θεωρούνται παγκόσμιες προτεραιότητες για την ασφάλεια. Οι κατηγορίες αυτές καθορίστηκαν με βάση τους πραγματικούς θανάτους από ατυχήματα στο παρελθόν, τον υψηλό κίνδυνο θανάτου ανά ατύχημα ή τον αριθμό ατυχημάτων και περιστατικών. Οι βασικοί τομείς κινδύνου που προσδιορίστηκαν μέσω της ευρωπαϊκής διαδικασίας διαχείρισης της διακινδύνευσης ασφάλειας περιλαμβάνουν τις εξής πέντε G-HRC:

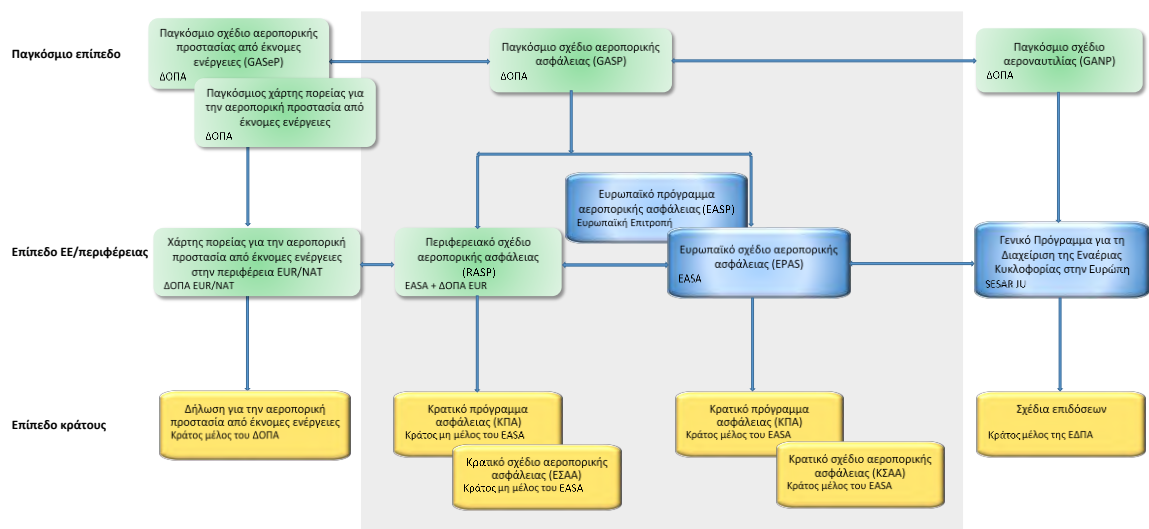
- πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου,
- απώλεια ελέγχου εν πτήσει,
- σύγκρουση στον αέρα,
- εκτροπή εκτός διαδρόμου και
- παρείσφρηση σε διάδρομο.

Στο πεδίο εφαρμογής του EPAS προσδιορίζονται πρόσθετοι βασικοί τομείς κινδύνου (βλ. τον τόμο III κεφάλαιο 17 του EPAS), όπως πυρκαγιά, καπνός και συμπίεση, ζημίες στο έδαφος, σύγκρουση με εμπόδια εν πτήσει, άλλοι τραυματισμοί και ασφάλεια.

Από το 2017 το περιφερειακό γραφείο του ΔΟΠΑ για την περιφέρεια EUR/NAT και ο ΕΑΣΑ συνεργάζονται για την ανάπτυξη περιφερειακού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας (RASP) με βάση το EPAS. Το πρώτο EUR RASP εκδόθηκε τον Ιανουάριο του 2019. Η EUR RESG είναι αρμόδια για τη συντήρηση και την παρακολούθηση του EUR RASP. Την προεδρία της EUR RESG ασκούν από κοινού ο ΕΑΣΑ και τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου (επί του παρόντος, η IATA). Η EUR RESG λογοδοτεί στην EASPG. Μολονότι οι δείκτες επιδόσεων ασφάλειας του EPAS καθορίζονται στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής διαχείρισης της διακινδύνευσης ασφάλειας, το EUR RASP παρέχει ένα σύνολο δεικτών επιδόσεων ασφάλειας για την περιφέρεια της Ευρώπης και σχετικών επιδιώξεων που απορρέουν από τους στόχους και τις επιδιώξεις του GASP, για τους οποίους συλλέγονται δεδομένα από τον ΔΟΠΑ.



**Διάγραμμα 3. Σχέση μεταξύ του EASP, του EPAS και άλλων προγραμμάτων και σχεδίων**



### 2.3. Παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας

Οι επιδόσεις ασφάλειας θεωρούνται επίτευγμα ασφάλειας της περιφέρειας, του κράτους ή του φορέα, το οποίο αξιολογείται με ποσοτικά και/ή ποιοτικά μέσα.

Το επίπεδο επιδόσεων ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθεί δεν θα πρέπει να έχει δεσμευτικό χαρακτήρα, αλλά, αντίθετα, θα πρέπει να εκφράζει τη φιλοδοξία της Ένωσης και των κρατών μελών της όσον αφορά την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, όπως εκφράζεται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

Σημείωση:

Η έννοια του αποδεκτού επιπέδου επιδόσεων ασφάλειας (ALoSP), όπως ορίζεται στο παράρτημα 19 της δεύτερης έκδοσης του προτύπου 3.4.2.1 του ΔΟΠΑ, προτείνεται να διαγραφεί στην επόμενη έκδοση, σύμφωνα με τις συστάσεις των κρατών και των ενδιαφερόμενων μερών του κλάδου. Αντ' αυτής, θα τονιστεί η ανάγκη για ενεργό παρακολούθηση και διαχείριση των επιδόσεων ασφάλειας βάσει δεικτών που αντικατοπτρίζουν τους στόχους ασφάλειας.

Περαιτέρω καθοδήγηση σχετικά με τη διαχείριση των επιδόσεων ασφάλειας, που παρέχεται από τον EASA, διατίθεται στη διεύθυνση:

- [Καθοδήγηση σχετικά με το αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων ασφάλειας \(ALoSP\), τη διαχείριση των επιδόσεων ασφάλειας και την κατοχύρωση της ασφάλειας.](#)

#### 2.3.1 Συμφωνία όσον αφορά τις επιδόσεις ασφάλειας των φορέων

Τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι υπεύθυνα για την περιοδική αξιολόγηση του συστήματος διαχείρισης των φορέων, η οποία περιλαμβάνει την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας των φορέων που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, εφόσον απαιτείται τέτοιο σύστημα διαχείρισης. Το επίπεδο των επιδόσεων ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθεί θα πρέπει να αξιολογείται σε σχέση με τους στόχους ασφάλειας και να λαμβάνει υπόψη την αποτελεσματικότητα των μέτρων μετριασμού των κινδύνων, ενώ η παρακολούθηση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη έναν συνδυασμό δεικτών που βασίζονται στις διαδικασίες και δεικτών που βασίζονται στα αποτελέσματα, οι οποίοι προκύπτουν από τους στόχους ασφάλειας.

Πρέπει να διασφαλίζεται η συνοχή των στόχων ασφάλειας μεταξύ του κράτους [δηλαδή του ΚΠΑ/ΚΣΑΑ σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139] και των ρυθμιζόμενων οντοτήτων, καθώς και όσον αφορά την παρακολούθηση αυτών των στόχων. Η παρακολούθηση πραγματοποιείται μέσω των διαδικασιών διαχείρισης των επιδόσεων ασφάλειας του κράτους και των φορέων, καθώς και μέσω εποπτείας βάσει κινδύνων/επιδόσεων. Η μεθοδολογία αυτή διευκολύνει τη διαρκή βελτίωση του επιπέδου των επιδόσεων ασφάλειας που επιτυγχάνονται. Όταν δεν επιτυγχάνονται οι επιδόσεις ασφάλειας, τόσο το κράτος όσο και ο φορέας θα πρέπει να λαμβάνουν από κοινού μέτρα για τη βελτίωση της κατάστασης.

Η ωριμότητα της παρακολούθησης των επιδόσεων ασφάλειας θα αυξάνεται με την πάροδο του χρόνου, στο μέτρο που ωριμάζει η εφαρμογή και πραγματοποιείται τακτική ανταλλαγή ουσιαστικών πληροφοριών μεταξύ του κράτους και των εποπτευόμενων φορέων.

Στο πλαίσιο διαχείρισης της ασφάλειας στην ΕΕ υπάρχει επί του παρόντος ένας τομέας για τον οποίο καθορίζονται ρητοί στόχοι επιδόσεων ασφάλειας: ο μηχανισμός επιδόσεων ATM

του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού<sup>28</sup> έχει συσταθεί σε επίπεδο ΕΕ με σκοπό να συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών με τη βελτίωση της συνολικής απόδοσης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στα τέσσερα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας (καθυστέρηση) και της οικονομικής απόδοσης. Ο μηχανισμός προβλέπει τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για σταθερές περιόδους αναφοράς 3-5 ετών στα τέσσερα κύρια πεδία επιδόσεων. Τα κράτη μέλη πρέπει να καταρτίσουν σχέδια επιδόσεων, καθώς και δεσμευτικούς στόχους σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου (FAB), οι οποίοι να συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

Στην εφαρμογή των μηχανισμών επιδόσεων ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η Επιτροπή επικουρείται από τον ανεξάρτητο φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, όπως ορίζεται στην εκτελεστική απόφαση 2014/672/ΕΕ της Επιτροπής<sup>29</sup>.

### 2.3.2 *Επιδόσεις ασφάλειας των κρατών μελών*

Οι ίδιες αρχές με εκείνες που περιγράφονται στην ενότητα 2.3.1 ισχύουν και για τα κράτη μέλη της ΕΕ: το επίπεδο των επιδόσεων ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθεί θα πρέπει να αξιολογείται με βάση τους στόχους ασφάλειας και να λαμβάνει υπόψη την αποτελεσματικότητα των μέτρων μετριασμού που προκύπτουν από την κρατική διαχείριση της διακινδύνευσης ασφάλειας στο πλαίσιο του ΚΠΑ και ορίζονται στο ΚΣΑΑ [δηλαδή τα άρθρα 7 και 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139], λαμβανομένων δεόντως υπόψη των κινδύνων και των μέτρων που ορίζονται στο ΕΡΑΣ ως συναφή με το κράτος [βλ. άρθρο 6 και άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139].

Δεν υπάρχει συμφωνία σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας των κρατών μελών σε επίπεδο ΕΕ και, επί του παρόντος, η νομοθεσία της ΕΕ δεν επιβάλλει στα κράτη μέλη συγκεκριμένους στόχους επιδόσεων ασφάλειας.

### 2.3.3 *Η ετήσια επισκόπηση της ασφάλειας του EASA*

Το άρθρο 72 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 αναφέρει ότι, ετησίως και όταν συντρέχουν ειδικές περιστάσεις, ο Οργανισμός δημοσιεύει επισκόπηση ασφάλειας για την ενημέρωση του κοινού σχετικά με το γενικό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση. Η επισκόπηση περιλαμβάνει ανάλυση της γενικής κατάστασης ασφάλειας με απλή και κατανοητή διατύπωση και επισημαίνει αν υφίστανται αυξημένοι κίνδυνοι για την ασφάλεια.

Επίσης, το άρθρο 14 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 αναφέρει ότι ο Οργανισμός περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με το αποτέλεσμα της ανάλυσης πληροφοριών που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου στην ετήσια

---

28 Άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1) και εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (ΕΕ L 56 της 25.2.2019, σ. 1).

29 Εκτελεστική απόφαση 2014/672/ΕΕ της Επιτροπής, της 24ης Σεπτεμβρίου 2014, σχετικά με την παράταση του διορισμού του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. (ΕΕ L 281 της 25.9.2014, σ. 5).

επισκόπηση ασφάλειας που αναφέρεται στο άρθρο 72 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ως εξής: «*Η Επιτροπή, ο Οργανισμός και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συμμετέχουν από κοινού τακτικά στην ανταλλαγή και ανάλυση των πληροφοριών που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.*»

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις αυτές, ο ΕΑΣΑ δημοσιεύει ΕΕΑ από το 2005. Η ανάλυση που παρουσιάζεται στην επισκόπηση αυτή παρέχει στοιχεία βάσει δεδομένων τα οποία υποστηρίζουν τη διαδικασία λήψης αποφάσεων που απαιτείται για το ΕΡΑΣ. Η ΕΕΑ παρουσιάζει μια στατιστική σύνοψη της ασφάλειας της αεροπορίας στα κράτη μέλη του ΕΑΣΑ και προσδιορίζει τις σημαντικότερες προκλήσεις ασφάλειας που αντιμετωπίζει σήμερα η ευρωπαϊκή αεροπορία.

Χαρτοφυλάκια δεδομένων παρέχονται για καθέναν από τους τομείς της αεροπορίας και βασίζονται στις εργασίες προηγούμενων ετών. Παρουσιάζουν τους αιτιώδεις παράγοντες και τους παράγοντες συμβολής που έχουν προσδιοριστεί στα δεδομένα σχετικά με τα περιστατικά, με διαπαρομομπές προς τους βασικούς τομείς κινδύνου (ή τα κύρια αποτελέσματα ατυχημάτων) στους οποίους συμβάλλουν.

Η ανάλυση της ΕΕΑ επικεντρώνεται σε κινδύνους αεροπορικής ασφάλειας βάσει δεδομένων σχετικά με περιστατικά. Το έργο αυτό αποτελεί μέρος της ευρωπαϊκής διαδικασίας SRM που βρίσκεται σε εξέλιξη. Υποστηρίζει την ανάπτυξη χαρτοφυλακίων κινδύνων ασφάλειας ανά τομέα και παρέχει κατάλογο κύριων τομέων κινδύνου βάσει των οποίων θα ιεραρχηθούν οι δράσεις για το ΕΡΑΣ.

Αντίστοιχα προς την υποχρέωση του ΕΑΣΑ, τα κράτη μέλη υποχρεούνται επίσης να δημοσιεύουν ετήσια επισκόπηση ασφάλειας. Πράγματι, το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 σχετικά με την ανάλυση περιστατικών και την παρακολούθηση σε εθνικό επίπεδο αναφέρει ότι, προς ενημέρωση του κοινού σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν μια επισκόπηση ασφάλειας, τουλάχιστον άπαξ ετησίως. Η επισκόπηση ασφάλειας:

α) παρέχει συγκεντρωτικές και ανώνυμες πληροφορίες για τα είδη των περιστατικών και άλλα στοιχεία σχετικά με την ασφάλεια, που συνελέγησαν από τα εθνικά τους συστήματα υποχρεωτικής και εθελοντικής αναφοράς περιστατικών·

β) προσδιορίζει τις τάσεις·

γ) αναφέρει τα ληφθέντα μέτρα.

#### **2.4. Απαιτήσεις διαχείρισης της ασφάλειας για αρχές και φορείς**

Η εκπόνηση των εκτελεστικών κανόνων του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 είχε ως αποτέλεσμα να εγκριθούν δύο διαφορετικές δέσμες απαιτήσεων για αρχές και φορείς, αντίστοιχα:

α. Απαιτήσεις για τις αρμόδιες αρχές, στις οποίες λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα οκτώ κρίσιμα στοιχεία του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας που έχουν καθοριστεί στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος 19 της σύμβασης του Σικάγου, ώστε να υποστηριχθεί με τον τρόπο αυτό η υλοποίηση των κρατικών προγραμμάτων ασφάλειας και, παράλληλα, να εξυπηρετηθεί ο στόχος τυποποίησης που θέτει ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139. Περιλαμβάνουν επίσης στοιχεία απαραίτητα για την καθιέρωση συνολικού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της αεροπορίας σε επίπεδο ΕΕ, το οποίο περιέχει αρμοδιότητες της ΕΕ και των κρατών μελών για τη διαχείριση της ασφάλειας.

β. Απαιτήσεις για τους φορείς, στα περισσότερα αεροπορικά πεδία, που περιλαμβάνουν ενοποιημένες γενικές απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης (της ασφάλειας). Με την έγκριση, την περίοδο 2021/2022, κανόνων που απαιτούν συστήματα διαχείρισης

στον τομέα της αρχικής και της διαρκούς αξιοπλοΐας<sup>30</sup>, το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ συμμορφώνεται με το κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 19 της σύμβασης του Σικάγου που καθορίζει τις απαιτήσεις για το ΣΔΑ. Αυτές οι απαιτήσεις για τους φορείς έχουν ως στόχο την ενσωμάτωση των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του παραρτήματος 19 του ΔΟΠΑ, με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η συμβατότητα με τα υφιστάμενα συστήματα διαχείρισης και να ενθαρρύνεται η ολοκληρωμένη διαχείριση. Οι απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης παρέχουν δυνατότητα ευελιξίας για την προσαρμογή του συστήματος στο μέγεθος, τη φύση ή την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων των αεροπορικών φορέων και αρμόζουν στο ακολουθούμενο επιχειρηματικό μοντέλο, προωθώντας την αναλογική εφαρμογή.

Οι γενικές απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης αποσκοπούν στην προώθηση ενός ενιαίου πλαισίου διαχείρισης της ασφάλειας για όλους τους εγκεκριμένους φορείς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Σε διάφορα τεχνικά πεδία, αυτές οι γενικές απαιτήσεις για φορείς και αρχές συμπληρώνονται περαιτέρω με ειδικότερες απαιτήσεις (για παράδειγμα: απαιτήσεις παρακολούθησης των δεδομένων πτήσης για τους αερομεταφορείς).

Επίσης, οι εν λόγω απαιτήσεις για τις αρχές και τους φορείς τροποποιούνται με ειδικές διατάξεις για τη διαχείριση της ασφάλειας των πληροφοριών.

Συμπληρωματικά προς τις απαιτήσεις αυτές, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 διασφαλίζει ότι οι φορείς και οι αρμόδιες αρχές εντοπίζουν κινδύνους και διαχειρίζονται τους κινδύνους ασφάλειας με τη συλλογή, την ανάλυση και την παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία. Από τον Ιανουάριο του 2023 ο εν λόγω κανονισμός επιβάλλει στις αρχές και στον ΕΑΣΑ τη χρήση του ERCS (βλ. ενότητα 2.1).

Το 2019 πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014. Αυτή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κανονισμός εξακολουθεί να είναι συναφής ακόμη και υπό το πρίσμα των πρόσφατων εξελίξεων στον τομέα των αερομεταφορών, όπως είναι η ταχεία αύξηση των πτητικών λειτουργιών μη επανδρωμένων αεροσκαφών, καθώς και οι αυξανόμενες απειλές που σχετίζονται με την κυβερνοασφάλεια. Μολονότι η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κανονισμός παρέχει επαρκή ευελιξία για την αποδοτική αντιμετώπιση των εν λόγω εξελίξεων, αναγνωρίζεται επίσης ότι θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο επικαιροποίησης του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1018 της Επιτροπής με την επικαιροποίηση του καταλόγου των υποχρεωτικών αναφορών περιστατικών και των υποχρεωτικών πεδίων δεδομένων, ώστε να καταστεί δυνατή η καλύτερη συλλογή δεδομένων ασφάλειας που προκύπτουν από τους εν λόγω νέους τομείς αερομεταφορών.

---

<sup>30</sup> Αρχική αξιοπλοΐα: κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/201 της 10/12/2021 και εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/203 της 14/02/2022, διαρκής αξιοπλοΐα: εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/1963 της 8/11/2021.

### 3. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΤΟΧΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

#### 3.1 Εποπτεία της ασφάλειας<sup>31</sup>

Η εποπτεία της ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση περιλαμβάνει δραστηριότητες εποπτείας και επιτήρησης των φορέων που έχει εγκρίνει ο EASA, καθώς και εκείνων τους οποίους έχουν εγκρίνει τα κράτη μέλη. Περιλαμβάνει επίσης παρακολούθηση των κρατών μελών, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια της αεροπορίας.

##### 3.1.1 Παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων στα κράτη μέλη

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 628/2013 της Επιτροπής<sup>32</sup> καθορίζει τις μεθόδους εργασίας για τη διενέργεια επιθεωρήσεων τυποποίησης και την παρακολούθηση της εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας για την ασφάλεια από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Οι εν λόγω επιθεωρήσεις τυποποίησης, καθώς και η επακολούθησή τους πραγματοποιούνται από τον EASA (βλ. επίσης ενότητες [3.2.1](#) και [1.6.1](#)).

##### 3.1.2 Εποπτεία πιστοποιημένων φορέων

Η εποπτεία της ασφάλειας αποτελεί μέρος της διαδικασίας διαχείρισης της ασφάλειας, στόχος της οποίας είναι να διασφαλίζεται η αποτελεσματική συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφάλειας και τις συναφείς διαδικασίες που προβλέπει η ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Η εποπτεία της ασφάλειας εγγυάται ότι ο ευρωπαϊκός αεροπορικός κλάδος παρέχει επίπεδο ασφάλειας σύμφωνο με όσα ορίζουν οι ενωσιακοί κανόνες. Οι αρμοδιότητες κάθε κράτους μέλους και του EASA για την εποπτεία της ασφάλειας είναι, συνεπώς, το θεμέλιο στο οποίο βασίζεται η αεροπορική ασφάλεια και το θεμέλιο της αμοιβαίας αναγνώρισης αδειών και πιστοποιητικών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με την καθιέρωση απαιτήσεων για τις αρμόδιες αρχές, η εν λόγω εποπτεία περιλαμβάνει τη συνεχή παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας των φορέων, κατά την οποία εξετάζονται συγκεκριμένοι κίνδυνοι που απορρέουν από τις δραστηριότητές τους (βλ. επίσης [ενότητα 3.2.2](#)).

---

<sup>31</sup> Για τους σκοπούς του παρόντος εγγράφου, ως «εποπτεία» νοείται τόσο η εποπτεία που ασκείται σε πιστοποιημένους φορείς από την αρμόδια αρχή τους όσο και η παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων στα κράτη μέλη του EASA, όπως διεξάγεται από τον EASA στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων τυποποίησης.

Η εποπτεία της ασφάλειας στην ΕΕ διέπεται κυρίως από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τους εκτελεστικούς κανόνες του (βλ. διάγραμμα 1 για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την εφαρμοστέα νομοθεσία).

<sup>32</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 628/2013 της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 2013, σχετικά με τις μεθόδους εργασίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας κατά τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων τυποποίησης και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και σχετικά με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 736/2006 της Επιτροπής (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 179 της 29.6.2013, σ. 46).

### 3.2 Στόχευση της εποπτείας σε πεδία που παρουσιάζουν μεγαλύτερη ανησυχία ή ανάγκη με βάση τα δεδομένα ασφάλειας

#### 3.2.1 Στόχευση της παρακολούθησης των κρατών μελών με βάση τα δεδομένα ασφάλειας

Στην ΕΕ, οι επιθεωρήσεις τυποποίησης των κρατών μελών από τον Οργανισμό ακολουθούν προσέγγιση βάσει των κινδύνων, σύμφωνα με την οποία η συχνότητα των επιθεωρήσεων, η έκταση και ο βαθμός εμβάθυνσης των διερευνήσεων, καθώς και το μέγεθος και η σύνθεση της ομάδας προσαρμόζονται στη συγκεκριμένη κατάσταση κάθε κράτους και τομέα.

Η εν λόγω παρακολούθηση διενεργείται σε συνεχή βάση, αφορά όλο το σύστημα αερομεταφορών και βασίζεται στους κινδύνους, λαμβανομένων υπόψη όλων των πληροφοριών που διαθέτει ο EASA. Προς τον σκοπό αυτό, ο EASA αξιολογεί την ικανότητα των αρμόδιων αρχών να ασκούν εποπτεία για την ασφάλεια. Η εν λόγω αξιολόγηση συνεπάγεται συλλογή και ανάλυση δεδομένων, διεξαγωγή επιθεωρήσεων, εφόσον χρειάζεται, και επακολούθηση των ευρημάτων, προκειμένου να διασφαλίζονται εγκαίρως κατάλληλες διορθώσεις και εφαρμογή διορθωτικών μέτρων.

Η τυποποίηση είναι μέρος της συλλογής δεδομένων ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ που απαιτείται για τον εντοπισμό των κινδύνων και καθιστά δυνατή τη στόχευση, με βάση τα δεδομένα ασφάλειας, σε πεδία εποπτείας που παρουσιάζουν μεγαλύτερη ανησυχία ή ανάγκη.

Η στρατηγική τυποποίησης εστιάζεται στα ακόλουθα βασικά πεδία:

- **Εφαρμογή προσέγγισης συνεχούς παρακολούθησης:** ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 628/2013 θεσπίζει σύστημα παρακολούθησης της ομοιόμορφης εφαρμογής των ευρωπαϊκών κανόνων ασφάλειας της αεροπορίας που θα πρέπει να καλύπτει όλους τους τομείς της πολιτικής αεροπορίας.
- **Προγραμματισμός των επιθεωρήσεων τυποποίησης με βάση τον κίνδυνο:** στην προσέγγιση της συνεχούς παρακολούθησης, η συχνότητα των επιθεωρήσεων, η έκταση και ο βαθμός εμβάθυνσης των διερευνήσεων, καθώς και το μέγεθος και η σύνθεση της ομάδας, προσαρμόζονται στη συγκεκριμένη κατάσταση κάθε κράτους και τομέα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα πιο ευέλικτη και πιο αποδοτική χρήση των πόρων και μείωση του φόρτου για τα κράτη που έχουν καλές επιδόσεις και, ως εκ τούτου, είναι δυνατόν να ελέγχονται λιγότερο συχνά. Σε συνδυασμό με το σύστημα / τη διαδικασία παρακολούθησης των επιδόσεων, πραγματοποιείται σταδιακά εξακρίβωση της τήρησης των ρυθμιστικών διατάξεων, κατά την οποία εξετάζεται η συστημική αποτελεσματικότητα των συστημάτων διαχείρισης των αρμόδιων αρχών και των κρατικών προγραμμάτων ασφάλειας.
- **Ενοποίηση των τυποποιητικών δραστηριοτήτων του EASA και του γενικού ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας της ασφάλειας (USOAP) του ΔΟΠΑ:** οι υφιστάμενες ρυθμίσεις εργασίας ευνοούν την αυξημένη συνεργασία και ενοποίηση των δραστηριοτήτων μεταξύ του EASA και του ΔΟΠΑ. Ο συνεχής διάλογος, η ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων, η συμμετοχή σε επιθεωρήσεις και ελέγχους είναι τα εργαλεία που έχουν οριστεί προς τον σκοπό αυτό με στόχο οι απαιτήσεις και τα πρότυπα τόσο της ΕΕ όσο και του ΔΟΠΑ να είναι δυνατόν να τηρούνται κατά το δυνατόν με μία μόνο ολοκληρωμένη διαδικασία.
- **Ενσωμάτωση των αξιολογήσεων εφαρμογής των κρατικών προγραμμάτων ασφάλειας στο πεδίο εφαρμογής της τυποποίησης του EASA:** από το 2022 οι επιθεωρήσεις τυποποίησης χρησιμοποιούνται επίσης για την αξιολόγηση της αποτελεσματικής εφαρμογής των κρατικών προγραμμάτων ασφάλειας των κρατών μελών και των σχετικών κρατικών σχεδίων αεροπορικής ασφάλειας. Σύμφωνα με την προσέγγιση βάσει επιδόσεων που υιοθέτησε ο ΔΟΠΑ, η οποία προωθεί και

υποστηρίζει τη σταδιακή εφαρμογή του ΚΠΑ, ο EASA αξιολογεί το επίπεδο εφαρμογής του ΚΠΑ χρησιμοποιώντας τα πέντε επίπεδα ωριμότητας που ορίζονται στη μεθοδολογία του ΔΟΠΑ για την αξιολόγηση της εφαρμογής των κρατικών προγραμμάτων ασφάλειας πτήσεων (SSPIA).

- **Συμμετοχή του προσωπικού των αρμόδιων αρχών στις δραστηριότητες τυποποίησης:** για να επιτευχθεί προδραστική τυποποίηση και να προωθηθεί επαρκές επίπεδο προσόντων του προσωπικού σε ολόκληρη την Ευρώπη. Επίσης, οι συνεδριάσεις τυποποίησης αποτελούν το φόρουμ για την επίτευξη συμφωνίας σχετικά με την κοινή κατανόηση των απαιτήσεων, τις ερμηνείες και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, ώστε να υποστηριχθεί με αυτό τον τρόπο η ενιαία εφαρμογή των κανόνων.
- **Ενισχυμένος ρυθμιστικός μηχανισμός ανατροφοδότησης:** ο υφιστάμενος μηχανισμός ανατροφοδότησης εξορθολογίζεται και ενισχύεται ώστε να αξιολογείται συστηματικά η αποτελεσματικότητα των κανόνων και να ανατροφοδοτείται η έκβαση των δραστηριοτήτων τυποποίησης στις δραστηριότητες διαχείρισης της ασφάλειας, θεσμοθέτησης και προαγωγής της ασφάλειας.

### 3.2.2 Στόχευση της εποπτείας του κλάδου με βάση τα δεδομένα ασφάλειας

Οι απαιτήσεις για τις αρμόδιες αρχές που προβλέπονται στη νομοθεσία της ΕΕ επιτάσσουν την κατάρτιση προγράμματος εποπτείας το οποίο λαμβάνει υπόψη τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του φορέα, την περιπλοκότητα των δραστηριοτήτων του και τα αποτελέσματα προηγούμενων δραστηριοτήτων πιστοποίησης και/ή εποπτείας, και βασίζεται στην αξιολόγηση των σχετικών κινδύνων. Από το 2023 η εφαρμογή του ERCS από την αρμόδια αρχή σε περιστατικά που αναφέρουν οι φορείς θα στηρίζει την αξιολόγηση των σχετικών κινδύνων.

Η αρμόδια αρχή μειώνει τον κύκλο προγραμματισμού της εποπτείας, εάν υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν μείωση των επιδόσεων ασφάλειας και της κανονιστικής συμμόρφωσης του φορέα. Όταν ο φορέας επιδεικνύει υψηλό επίπεδο επιδόσεων ασφάλειας και κανονιστικής συμμόρφωσης, η αρχή επεκτείνει τον κύκλο προγραμματισμού της εποπτείας. Η εν λόγω στόχευση της εποπτείας βάσει κινδύνων και επιδόσεων διασφαλίζει ότι οι διαθέσιμοι πόροι εποπτείας τόσο στα κράτη μέλη όσο και στον EASA χρησιμοποιούνται με τον πιο αποδοτικό τρόπο.

Επίσης, η εποπτεία βάσει κινδύνων και επιδόσεων ενθαρρύνει τον προβληματισμό όσον αφορά τη διαχείριση της ασφάλειας, έχει στόχο να δώσει στους φορείς τη δυνατότητα να διαχειρίζονται κινδύνους που δεν καλύπτονται από κανονισμούς και δημιουργεί κίνητρα για την αποτελεσματική υλοποίηση της διαχείρισης της ασφάλειας με πιθανή μείωση του φόρτου εποπτείας. Στηρίζει, συνεπώς, την αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων για το σύστημα διαχείρισης στους εσωτερικούς κανονισμούς των φορέων.

Ο EASA υποστηρίζει τη στόχευση της εποπτείας του κλάδου με βάση τα δεδομένα ασφάλειας, καταγράφοντας και περιγράφοντας τους βασικούς κινδύνους και τα βασικά ζητήματα ασφάλειας σε κάθε τομέα, στο πλαίσιο του EPAS. Πρακτικές εποπτείας βάσει των κινδύνων έχουν τεθεί επίσης στη διάθεση των κρατών μελών και συζητούνται τακτικά με το TeB για τη διαχείριση της ασφάλειας<sup>33</sup>.

---

33 [Υπόδειγμα έκθεσης του EASA \(europa.eu\)](https://europa.eu)

#### 4. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ<sup>34</sup>

Η προαγωγή της ασφάλειας αποτελεί βασικό μέρος του προγράμματος ασφάλειας και της αποτελεσματικής διαχείρισης της ασφάλειας. Οι κίνδυνοι ασφάλειας μπορούν να μετριαστούν με αύξηση της επίγνωσης των διδαγμάτων ασφάλειας, μετάδοση βέλτιστων πρακτικών και εξήγηση των διαδικασιών και των κανονισμών ασφάλειας. Στο ευρωπαϊκό σύστημα πολιτικής αεροπορίας, η προαγωγή της ασφάλειας αποτελεί μέρος της διατήρησης καλής νοοτροπίας ασφάλειας.

Όπου είναι δυνατόν, η προαγωγή της ασφάλειας χρησιμοποιείται ως απλή και αποτελεσματική εναλλακτική λύση αντί της θεσμοθέτησης και της εποπτείας. Υποστηρίζει την καλύτερη κατανόηση των κανονισμών της ΕΕ για την πολιτική αεροπορία και παρέχει περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις πληροφορίες ασφάλειας και τα αποτελέσματα των αναλύσεων. Η στρατηγική παρέχει συνεχείς πληροφορίες για ευρύ φάσμα θεμάτων ασφάλειας σε επίπεδο τομέα, με προσαρμογή του τεχνικού περιεχομένου στο κοινό στο οποίο απευθύνεται (από εξεζητημένο περιεχόμενο για ειδικευμένους επαγγελματίες έως βασικό περιεχόμενο για το ευρύ κοινό). Χρησιμοποιείται ευρύ φάσμα επικοινωνιακών εργαλείων για τη διάδοση μηνυμάτων ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των μέσων κοινωνικής δικτύωσης.

Η προαγωγή της ασφάλειας συνεπάγεται γενικές ή στοχευμένες εργασίες που παρέχουν και διαδίδουν στους παράγοντες των αερομεταφορών πληροφορίες για την ασφάλεια. Άξονας της δραστηριότητας είναι η ευρωπαϊκή διαδικασία διαχείρισης της διακινδύνευσης ασφάλειας, με την οποία αναλύονται τα δεδομένα και αναλαμβάνονται μέτρα μετριασμού των κινδύνων ασφάλειας, όπως περιγράφεται στο [κεφάλαιο 2](#).

Μια σειρά δραστηριοτήτων προαγωγής της ασφάλειας διεξάγονται από τα κράτη μέλη σε εθνικό επίπεδο και περιγράφονται λεπτομερώς στα κρατικά προγράμματα ασφάλειας των κρατών μελών. Ο συντονισμός τους πραγματοποιείται από τον EASA μέσω του δικτύου προαγωγής της ασφάλειας, το οποίο δημιουργήθηκε ως εθελοντική σύμπραξη μεταξύ του EASA, των κρατών μελών και άλλων φορέων πολιτικής αεροπορίας. Στόχος του δικτύου προαγωγής της ασφάλειας είναι η ενίσχυση της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη με την παροχή ενός πλαισίου συνεργασίας για τις δραστηριότητες προαγωγής της ασφάλειας σε όλα τα κράτη μέλη.

Για την επίτευξη αμοιβαίου οφέλους και την εξυπηρέτηση κοινού σκοπού, τα μέλη του δικτύου προαγωγής της ασφάλειας ανταλλάσσουν πληροφορίες, συντονίζουν δραστηριότητες, συνεργάζονται και κοινοποιούν κοινές δραστηριότητες, και συνεργάζονται για την αύξηση της ικανότητας διεξαγωγής δραστηριοτήτων, μεταξύ άλλων για τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη δημοσίευση, τη μετάφραση και τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια. Το δίκτυο προαγωγής της ασφάλειας διερευνά επίσης κοινά εργαλεία και αναπτύσσει μέσα για τη μέτρηση της αποτελεσματικότητας των προϊόντων προαγωγής της ασφάλειας που έχουν διαδοθεί.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ο EASA είναι επικεφαλής των περισσότερων δραστηριοτήτων προαγωγής της ασφάλειας και τις συντονίζει. Εν προκειμένω, ο EASA έχει αναπτύξει ολοκληρωμένη δραστηριότητα προγραμματισμού που διασφαλίζει ότι η προαγωγή της ασφάλειας και οι ρυθμιστικές δραστηριότητες αντιμετωπίζουν τους κινδύνους ασφάλειας με τον πιο αποδοτικό τρόπο και αλληλοσυμπληρώνονται σε ορισμένα πεδία. Στο πλαίσιο αυτό, ο EASA δημιουργεί διακριτές δέσμες ευρωπαϊκών μέτρων για την προαγωγή της ασφάλειας, ανάλογα με τον επιχειρησιακό τομέα και τα θέματα ασφάλειας που προωθούνται, με στόχο

---

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

την αύξηση της προβολής των προϊόντων προαγωγής της ασφάλειας. Αυτό πραγματοποιείται με τη χρήση των σημάτων «Together4Safety» για επαγγελματικές, εμπορικές αεροπορικές δραστηριότητες και «The Aviator’s Club» για γενικές αεροπορικές δραστηριότητες με ιδιωτικούς χειριστές. Παράλληλα, ενισχύονται οι δραστηριότητες συμπράξεων ασφάλειας με το πλήρες φάσμα επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων μερών σε επίπεδο τομέα, οι οποίες καλύπτουν τις εμπορικές πτητικές λειτουργίες (συμπεριλαμβανομένων των αεροδρομίων και της ATM), τα στροφόπτερα, τη γενική αεροπορία και τους δρόνους. Δεδομένου ότι τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου της αεροπορίας έχουν πολύ διαφορετικές ανάγκες όσον αφορά τους διαύλους πληροφόρησης και επικοινωνίας, η τομεακή προσέγγιση διασφαλίζει ότι η προαγωγή της ασφάλειας μπορεί να καλύπτει τις ειδικές ανάγκες κάθε μέρους της αεροπορικής κοινότητας. Κάθε τομέας διαθέτει ειδική περιοχή στον ιστότοπο του EASA και οι τρεις πρώτοι διαθέτουν ιστοτόπους της δικής τους κοινότητας για την ενίσχυση του συντονισμού με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Στις αρχές του 2019 ο EASA δρομολόγησε μια νέα στρατηγική για την προαγωγή της ασφάλειας, η οποία υιοθετεί μια συνεχώς πιο προδραστική προσέγγιση όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο ο EASA επικοινωνεί με την ευρωπαϊκή αεροπορική κοινότητα. Μέσω των προγραμμάτων Together4Safety και Aviator’s Club (για τη γενική αεροπορία) του EASA, ο EASA προσπαθεί να αναλάβει ηγετικό ρόλο στην προαγωγή της ασφάλειας στην Ευρώπη και παγκοσμίως, με αναγνωρισμένο εμπορικό σήμα που εγείρει το ενδιαφέρον, εξασφαλίζει τη δέσμευση και συμβάλλει στη βελτίωση της ασφάλειας.

#### **4.1 Δραστηριότητες σε επίπεδο ΕΕ**

##### *4.1.1 Πληροφόρηση για θέματα ασφάλειας*

Η διάδοση των πληροφοριών ασφάλειας συμβάλλει στη διαμόρφωση ισχυρής νοοτροπίας ασφάλειας. Τα προϊόντα των πληροφοριών ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση περιλαμβάνουν εκθέσεις ανάλυσης ασφάλειας: δελτία, φυλλάδια και αφίσες· οπτικοακουστικό υλικό· εργαλειοθήκες, εγχειρίδια και οδηγούς· σχέδια και προγράμματα· ημερίδες και άλλες εκδηλώσεις για την ασφάλεια. Για κάθε εργασία αναπτύσσεται μια χοάνη περιεχομένου προαγωγής της ασφάλειας, η οποία συνδυάζει τις αποτελεσματικότερες δέσμες παραδοτέων για το υπό εξέταση θέμα ασφάλειας. Τα παραδοτέα προωθούνται μέσω των μέσων κοινωνικής δικτύωσης, καθώς και μέσω των συνεργαζόμενων εταίρων του EASA, ώστε να μεγιστοποιείται η εμβέλεια των μηνυμάτων ασφάλειας.

##### *4.1.1.1 Υποχρεωτική πληροφόρηση για θέματα ασφάλειας*

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, ο EASA πρέπει να δημοσιεύει [ετήσια επισκόπηση της ασφάλειας](#)<sup>35</sup> προς ενημέρωση του κοινού σχετικά με το γενικό επίπεδο ασφάλειας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Η ετήσια επισκόπηση ασφάλειας παρουσιάζει πληροφορίες για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη και τον κόσμο (βλ. [ενότητα 2.3.3](#)).

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010, απαιτείται η δημιουργία βάσης δεδομένων με τις συστάσεις ασφάλειας. Η εν λόγω βάση δεδομένων είναι στη διάθεση του κοινού [επιγραμμικά](#)<sup>36</sup>.

---

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/s/default.asp>

#### 4.1.1.2 Μη υποχρεωτική πληροφόρηση για θέματα ασφάλειας

Ο EASA δημοσιεύει [ενημερωτικά δελτία για την ασφάλεια \(ΕΔΑ\)](#)<sup>37</sup> για την ενημέρωση των εμπλεκόμενων παραγόντων. Τα ΕΔΑ διατίθενται στο κοινό και αναθεωρούνται και ανανεώνονται τακτικά. Ο Οργανισμός δημοσιεύει επίσης επισκόπηση της συντελεσθείσας προόδου στην εφαρμογή των [συστάσεων ασφάλειας](#)<sup>38</sup>.

#### 4.1.1.3 Ημερίδες και διασκέψεις για την ασφάλεια

Ο EASA πραγματοποιεί εκστρατείες με αντικείμενο την ασφάλεια για την αντιμετώπιση ειδικών θεμάτων ασφάλειας που προκύπτουν από περιστατικά, διαπιστωθέντες κινδύνους ασφάλειας, αναδυόμενα θέματα ή ελέγχους ασφάλειας.

Ο EASA διενεργεί επίσης τακτικά ημερίδες και διασκέψεις που χρησιμεύουν για τη διάδοση πληροφοριών ασφάλειας στους Ευρωπαίους ενδιαφερόμενους φορείς, καθώς και ως ευκαιρία για συζήτηση θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια, όπως και των αποτελεσμάτων επιθεωρήσεων. Επίσης, ο Οργανισμός διοργανώνει κάθε χρόνο διάσκεψη με αντικείμενο την ασφάλεια.

Η Επιτροπή διοργανώνει τακτικά διασκέψεις και σεμινάρια με αντικείμενο θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Επίσης, διεξάγει ημερίδες και δραστηριότητες για να υποστηριχθεί η ορθή διάδοση και κατανόηση ορισμένων κανόνων ασφάλειας, όπως των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και (ΕΕ) αριθ. 996/2010.

#### 4.1.1.4 Πληροφόρηση μέσω διαδικτύου

Ευρύ φάσμα πληροφοριών και τεκμηρίωσης διατίθεται για το κοινό στον [ιστότοπο του EASA](#)<sup>39</sup> και στον ιστότοπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την [ευρωπαϊκή πολιτική ασφάλειας της αεροπορίας](#)<sup>40</sup>.

Επιπρόσθετα, χρησιμοποιούνται συχνά δίκτυα περιορισμένης πρόσβασης για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια μεταξύ του EASA, της Επιτροπής και των κρατών μελών, καθώς και του κλάδου.

## 4.2 Εκπαίδευση σε επίπεδο ΕΕ

Στην ΕΕ, στις δραστηριότητες εκπαίδευσης μετέχουν αεροπορικοί φορείς που εμπλέκονται στην εφαρμογή του ευρωπαϊκού προγράμματος αεροπορικής ασφάλειας: οι αρμόδιες εθνικές αρχές των κρατών μελών, οι αρχές διερεύνησης ασφάλειας και ο κλάδος.

Δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014, η Επιτροπή και ο Οργανισμός πρέπει να υποστηρίζουν τα κράτη μέλη με κατάλληλη εκπαίδευση.

Δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, φορείς και αρμόδιες αρχές είναι υπεύθυνες να διατηρούν την εκπαίδευση του προσωπικού τους σε επίπεδο ικανό για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Επίσης, οι αρμόδιες αρχές υποχρεούνται να διευκολύνουν την εκπλήρωση

---

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

39 <http://easa.europa.eu/>

40 [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm)

των υποχρεώσεων των φορέων να εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης με σχετική εκπαίδευση ή κατάρτιση, όταν αυτό είναι εφικτό ή κατάλληλο.

Επιπρόσθετα, αναπτύσσονται νέες ικανότητες εκπαίδευσης, ώστε να διασφαλίζεται ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι έχουν τις κατάλληλες δεξιότητες για να διασφαλίζουν την επιτυχή υλοποίηση της προσέγγισης βάσει επιδόσεων.

Ο EASA καταβάλλει προσπάθειες για να διατηρεί υψηλά επίπεδα γνώσεων και ικανοτήτων, παραμένοντας παράλληλα ενήμερος για τις τελευταίες εξελίξεις στον τομέα των αερομεταφορών στα πεδία των δραστηριοτήτων του. Ο EASA αναπτύσσει και παρέχει προγράμματα κατάρτισης στους υπαλλήλους του και στο προσωπικό των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών.

Ο Οργανισμός έχει επίσης αναπτύξει και διατηρεί ηλεκτρονικό σύστημα εξετάσεων μέσω του ιστοτόπου του, βάσει συγκεκριμένης βάσης ερωτημάτων. Οι εξετάσεις προσφέρονται σε εθελοντική βάση σε σπουδαστές εκπαιδευτικών οργανισμών ή αυτοεκπαιδευόμενους σπουδαστές, μέσω συστήματος συγκεκριμένων εξεταστικών κέντρων, παρέχοντας τη δυνατότητα απόκτησης πιστοποιητικού.

Πέραν αυτού, ο EASA παρέχει επίσης βοήθεια σε αρχές-εταίρους για τη συμμόρφωσή τους με τις οικείες διεθνείς υποχρεώσεις (π.χ. κανονισμούς του ΔΟΠΑ, της ΕΕ) και υλοποιεί έργα της ΕΕ για συνεργασία στην πολιτική αεροπορία σε διάφορες περιοχές του κόσμου, συμπεριλαμβανομένων των γειτονικών χωρών της ΕΕ, της περιοχής Ασίας–Ειρηνικού, της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής.

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΩΝ

ΣΟ	συμβουλευτικά όργανα
ACAS	εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης
ALoSP	αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων ασφάλειας
ΑΜΣ	αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης
AMS	υπηρεσίες διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών
ANS	υπηρεσίες αεροναυτιλίας
ΑΟC	πιστοποιητικό αερομεταφορέα
ΕΕΑ	ετήσια επισκόπηση της ασφάλειας
ΑΤΜ	διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας
ΣΒΠ	στρατηγική βέλτιστης παρέμβασης
ΒΚ	βασικός κανονισμός
CAEP	Επιτροπή για την προστασία του περιβάλλοντος στο πλαίσιο των αερομεταφορών (Committee on Aviation Environment Protection) (ΔΟΠΑ)
CAMO	φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας — παράρτημα Vγ (Μέρος-CAMO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής
CAO	φορέας συνδυασμένης αξιοπλοΐας — παράρτημα Vδ (Μέρος-CAO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής
CC	πλήρωμα θαλάμου επιβατών — παράρτημα V (Μέρος-CC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής
ΠΠ	προδιαγραφή πιστοποίησης
DAT	πάροχοι δεδομένων — παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373
ΚΚ	κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός
ΛΠ	λεπτομερείς προδιαγραφές
DTO	δηλωμένος εκπαιδευτικός φορέας
EASA	Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας

EASP	ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας
EASPG	Ομάδα σχεδιασμού του ευρωπαϊκού συστήματος αερομεταφορών (European Region Aviation System Planning Group) (ΔΟΠΑ)
ECCAIRS	Ευρωπαϊκό Κέντρο Συντονισμού των Συστημάτων Αναφοράς Ατυχημάτων και Συμβάντων
ECDC	Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων
ECHA	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων
EKA	Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο
ΕΟΠ	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος
EZΕΣ	Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.
ENCASIA	Ευρωπαϊκό Δίκτυο Αρχών Διερεύνησης Ασφαλείας Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας
EPAS	ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας
ΣΕΔΕ	σύστημα εμπορίας εκπομπών (ΕΕ)
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
EUR RASP	περιφερειακό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας για την Ευρώπη (European Regional Aviation Safety Plan) (ΔΟΠΑ)
EUR RESG	Περιφερειακή ομάδα εμπειρογνομόνων σε θέματα ασφάλειας για την Ευρώπη (ΔΟΠΑ)
EUR/NAT	περιφέρεια Ευρώπης / Βόρειου Ατλαντικού (περιφερειακό γραφείο ΔΟΠΑ)
EVT	καθήκον αξιολόγησης (EPAS)
FAB	λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου
FSTD	προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης
GANP	παγκόσμιο σχέδιο αεροναυτιλίας
GASeP	παγκόσμιο σχέδιο αεροπορικής προστασίας από έκνομες ενέργειες
GASP	παγκόσμιο σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας (ΔΟΠΑ)
G-HRC	παγκόσμιες κατηγορίες περιστατικών υψηλού κινδύνου
KY	καθοδηγητικό υλικό

IATA	Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών
ΔΟΠΑ	Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας
EK	εκτελεστικός κανονισμός
LUC	πιστοποιητικό φορέα εκμετάλλευσης ελαφρών ΣμηΕΑ
ΣΟΚΜ	συμβουλευτικό όργανο των κρατών μελών
ΔΣ	Διοικητικό Συμβούλιο
ΚΚΜ	καθήκον των κρατών μελών (EPAS)
ΕΣΑΑ	εθνικό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας
EAA	Εθνική αρμόδια αρχή
NCC	μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη — παράρτημα VI (Μέρος-NCC) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής
NoAs	δίκτυο αναλυτών ασφάλειας της αεροπορίας
Μέρος 21	παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 — πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και φορέων σχεδιασμού και παραγωγής
Μέρος-145	παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 — εγκρίσεις φορέα συντήρησης
Μέρος-147	παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 — απαιτήσεις για εκπαιδευτικούς φορείς συντήρησης
Μέρος-26	παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 — πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για πτητικές λειτουργίες
Μέρος-66	παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 — προσωπικό πιστοποίησης της συντήρησης
Μέρος-AIS	παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — ειδικές απαιτήσεις για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών
Μέρος-ARA	παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 — απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές για τα ιπτάμενα πληρώματα
Μέρος-ARO	παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 — απαιτήσεις για τις αεροπορικές λειτουργίες που αφορούν τις αρχές
Μέρος-ART	παράρτημα 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 — απαιτήσεις για τις αρμόδιες αρχές σχετικά με την αδειοδότηση

	αερομεταφορέων τρίτων χωρών
Μέρος ASM	παράρτημα X του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — ειδικές απαιτήσεις για τους παρόχους διαχείρισης του εναέριου χώρου
Μέρος ATFM	παράρτημα ΙΧ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — ειδικές απαιτήσεις για τους παρόχους διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας
Μέρος ATM/ANS.AR	παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — απαιτήσεις για τις αρμόδιες αρχές — παροχή υπηρεσιών και άλλων λειτουργιών δικτύου ΔΕΚ (ΑΤΜ)
Μέρος ATM/ANS.OR	παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — κοινές απαιτήσεις για παρόχους υπηρεσιών
Μέρος ATS	παράρτημα ΙV του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — ειδικές απαιτήσεις για τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας
Μέρος-BFCL	παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/395 — απαιτήσεις για την αδειοδότηση πληρώματος πτήσης αερόστατου
Μέρος-BOP	παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/395 — πτητικές λειτουργίες αερόστατου
Μέρος-CAMO	παράρτημα Vγ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 — φορείς διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας
Μέρος CNS	παράρτημα VΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — ειδικές απαιτήσεις για τους παρόχους υπηρεσιών επικοινωνιών, πλοήγησης ή επιτήρησης
Μέρος DAT	παράρτημα VΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — ειδικές απαιτήσεις για τους παρόχους υπηρεσιών δεδομένων
Μέρος-DEF	παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/395 — ορισμοί (αερόστατα) παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1976 — ορισμοί (ανεμόπτερα)
Μέρος FCL	παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 1178/2011 — αδειοδότηση πληρώματος πτήσης
Μέρος FPD	παράρτημα ΧΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — ειδικές απαιτήσεις για τους παρόχους σχεδιασμού διαδικασιών
Μέρος-M	παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 — απαιτήσεις διαρκούς αξιοπλοΐας
Μέρος-MED	παράρτημα ΙV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 — απαιτήσεις για την ιατρική πιστοποίηση των χειριστών, την καλή κατάσταση της υγείας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, την

	πιστοποίηση των αεροϊατρικών εξεταστών και τα προσόντα των ιατρών γενικής ιατρικής και των ιατρών εργασίας
Μέρος MET	παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — ειδικές απαιτήσεις για τους παρόχους μετεωρολογικών υπηρεσιών
Μέρος-ML	παράρτημα Vβ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 — απαιτήσεις διαρκούς αξιοπλοΐας ελαφρών αεροσκαφών
Μέρος-NCC	παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 — μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη
Μέρος-NCO	παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 — μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη
Μέρος NM	παράρτημα XII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — ειδικές απαιτήσεις για τον διαχειριστή δικτύου
Μέρος-ORA	παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 — οργανωτικές απαιτήσεις για ιπτάμενα πληρώματα
Μέρος-ORO	παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 — απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς εκμετάλλευσης για τις πτητικές λειτουργίες
Μέρος PERS	παράρτημα XIII του κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 — απαιτήσεις για τους παρόχους υπηρεσιών όσον αφορά την εκπαίδευση του προσωπικού και την αξιολόγηση της επιχειρησιακής επάρκειας
Μέρος-SAO	παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1976 — πτητικές λειτουργίες ανεμοπτέρων
Μέρος-SFCL	παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1976 — απαιτήσεις για την αδειοδότηση πληρώματος πτήσης ανεμοπλάνου
Μέρος-SPA	παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 — ειδικές εγκρίσεις
Μέρος-SPO	παράρτημα VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 — ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες
Μέρος-T	παράρτημα Va του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 — διαρκής αξιοπλοΐα αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα τα οποία χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς της ΕΕ ή από αερομεταφορείς που κατοικούν στην ΕΕ
Μέρος-TCO	παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 — αερομεταφορείς τρίτων χωρών
PCG	ομάδα συντονισμού προγράμματος (ΔΟΠΑ)

E&K	έρευνα και καινοτομία
REACH	καταχώριση, αξιολόγηση, αδειοδότηση και περιορισμοί των χημικών προϊόντων
RES	καθήκον έρευνας (EPAS)
ΚΘΕΣ	καθήκον θεσμοθέτησης (EPAS)
ΠΟΕΑ	περιφερειακός οργανισμός εποπτείας της ασφάλειας
ΣΟΕΜ	συμβουλευτικό όργανο των ενδιαφερόμενων μερών
SAFA	αξιολόγηση της ασφάλειας ξένων αεροσκαφών
SARP	πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (ΔΟΠΑ)
SERA	Τυποποιημένοι ευρωπαϊκοί κανόνες αέρος — κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012
SES	Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός
SESAR	Ερευνητικό πρόγραμμα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΑΤΜ) του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού
ΑΔΑ	αρχή διερεύνησης της ασφάλειας
ΕΔΑ	ενημερωτικό δελτίο για την ασφάλεια
ΣΔΑ	σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας
ΚΣΑΑ	κρατικό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας
ΔΕΑ	δείκτης επιδόσεων ασφάλειας
SPN	δίκτυο προώθησης της ασφάλειας
ΚΠΑ	καθήκον προαγωγής της ασφάλειας (EPAS)
SRIS	σύστημα πληροφοριών για συστάσεις ασφάλειας
SRM	διαχείριση της διακινδύνευσης ασφάλειας
ΚΠΑ	κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας
SSPIA	αξιολόγηση της εφαρμογής κρατικών προγραμμάτων ασφάλειας
SYS 2.0	Επιθεώρηση τυποποίησης στον τομέα «Systemic enablers for safety management» (Συστημικοί ευνοϊκοί παράγοντες για τη διαχείριση της ασφάλειας) (SYS). Το 2.0 αναφέρεται στη φάση ΙΙ, κατά την οποία το πεδίο εφαρμογής της αρχικής επιθεώρησης επεκτείνεται στην αξιολόγηση της αποτελεσματικής εφαρμογής του ΚΠΑ και του ΚΣΑΑ.

TCO	αερομεταφορέας τρίτων χωρών
TeB	τεχνικό όργανο (υποόργανο του ΣΟΚΜ)
TeC	τεχνική επιτροπή (υποόργανο του ΣΟΕΜ)
ΣΛΕΕ	Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΣμηΕΑ	σύστημα μη επανδρωμένου αεροσκάφους
USOAP	Γενικό Ελεγκτικό Πρόγραμμα Εποπτείας της Ασφάλειας (Universal Safety Oversight Audit Programme) (ΔΟΠΑ)
USSP	πάροχος υπηρεσιών U-space