



Συμβούλιο  
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 17 Οκτωβρίου 2022  
(OR. en)

13674/22

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
Θέμα:	ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας

---

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

---

σνημμ.: COM(2022) 529 final



Βρυξέλλες, 17.10.2022  
COM(2022) 529 final

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

**Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας**

**ΈΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ  
— ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

**1. Η ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ 2011 ΚΑΙ Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ  
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Στην ανακοίνωση της Επιτροπής για τη «*Συγκρότηση συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη*»<sup>1</sup>, η οποία δημοσιεύτηκε το 2011, περιγράφονται οι προκλήσεις ασφάλειας που αντιμετωπίζουν η Ένωση και τα κράτη μέλη της και συνάγεται το συμπέρασμα ότι είναι ανάγκη να αναπτυχθεί πιο προορατική και τεκμηριωμένη προσέγγιση. Στην ανακοίνωση περιγράφεται μια σειρά πρακτικών δράσεων για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων. Η ανακοίνωση της Επιτροπής συνοδεύεται από έγγραφο που περιέγραφε το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας (European Aviation Safety Programme, EASP)<sup>2</sup>.

Ορισμένες από τις δράσεις αυτές υλοποιήθηκαν την εποχή εκείνη, ιδίως με την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία<sup>3</sup>, την ανάπτυξη της ανάλυσης της ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ, την καθιέρωση ταξινόμησης της εκτίμησης των κινδύνων, την εκτεταμένη χρήση της κανονιστικής επιτροπής EASA και των συμβουλευτικών οργάνων του EASA ως κυρίων οργάνων συζήτησης με τα κράτη μέλη σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν, την ετήσια δημοσίευση επικαιροποιήσεων του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας, την ανάπτυξη δεικτών επιδόσεων ασφάλειας και την αυξημένη συνεργασία με τους γείτονες της Ένωσης για τον εντοπισμό ζητημάτων ασφάλειας. Προτάθηκε επίσης στην Επιτροπή να επικαιροποιεί τακτικά το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας, καθώς επέρχονται αλλαγές στη διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορίας εντός της ΕΕ.

Η πρώτη αναθεώρηση, που αντιστοιχεί στη δεύτερη έκδοση<sup>4</sup> του ευρωπαϊκού προγράμματος αεροπορικής ασφάλειας, πραγματοποιήθηκε το 2015. Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας απαρτιζόταν από ολοκληρωμένη δέσμη κανονισμών σε επίπεδο Ένωσης, σε συνδυασμό με δραστηριότητες και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για την από κοινού διαχείριση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Δεν αποτελούσε σχέδιο δραστηριοτήτων, αλλά απέβλεπε στη δημιουργία προγράμματος ισοδύναμου, σε επίπεδο ΕΕ, του κρατικού προγράμματος ασφάλειας, όπως απαιτείται στο παράρτημα 19 του ΔΟΠΑ, σύμβαση του Σικάγου. Το εν λόγω πρόγραμμα είχε το πλεονέκτημα να παρέχει μια

- 
- 1 Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τη συγκρότηση συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη, COM (2011) 0670 τελικό.
  - 2 Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας, SEC (2011) 1261 τελικό.
  - 3 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18).
  - 4 Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας, COM (2015) 599 final.

σαφή δομή για την επεξήγηση των ευρωπαϊκών πολιτικών ασφάλειας και των στόχων τους, των εννοιών της διαχείρισης της διακινδύνευσης ασφάλειας, της κατοχύρωσης της ασφάλειας και της προαγωγής της ασφάλειας.

Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139<sup>5</sup> κεφάλαιο II, και ιδίως το άρθρο 5, το EASP απέκτησε το νομικό καθεστώς του εγγράφου που περιγράφει τη λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικής ασφάλειας, το οποίο περιέχει τους κανόνες, τις δραστηριότητες και τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση.

Κατά συνέπεια, αυτή η δεύτερη αναθεώρηση, που αντιστοιχεί στην τρίτη έκδοση του ευρωπαϊκού προγράμματος αεροπορικής ασφάλειας, θα έχει την ίδια δομή με τη δεύτερη έκδοση, η οποία ακολουθεί τη μορφή και τη δομή του πλαισίου του κρατικού προγράμματος ασφάλειας, όπως περιγράφεται λεπτομερώς στο παράρτημα 19 της σύμβασης του Σικάγου.

## **2. Η 3Η ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Στο έγγραφο με θέμα το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας εξηγείται ο τρόπος διαχείρισης της ασφάλειας στην ΕΕ και στα κράτη μέλη, μεταξύ άλλων με τη νομοθεσία της Ένωσης, καθώς και με άλλες πολιτικές, πρακτικές και δράσεις.

Το έγγραφο με θέμα το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας παρουσιάζει ένα «στιγμιότυπο» όλων των κανόνων και διαδικασιών που συμβάλλουν, με ολοκληρωμένο τρόπο, στην πρόληψη των ατυχημάτων και στην ασφάλεια των αεροπορικών δραστηριοτήτων στην Ένωση.

Στόχος του εγγράφου σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας δεν είναι να αντικαταστήσει τα έγγραφα σχετικά με τα προγράμματα ασφάλειας των κρατών μελών αλλά μάλλον να τα συμπληρώσει. Καθώς πολλοί κανόνες και δραστηριότητες που αφορούν την ασφάλεια της αεροπορίας εγκρίνονται και συντονίζονται σε επίπεδο ΕΕ, τα κράτη μέλη πρέπει στο οικείο έγγραφο για το κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας να παραπέμπουν στο έγγραφο με θέμα το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας με σκοπό να εξηγείται διεξοδικά ο τρόπος διαχείρισης της ασφάλειας εντός της επικράτειάς τους, όπως απαιτείται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου. Πράγματι, επειδή η ΕΕ έχει θεσμοθετήσει σε πολλά πεδία της ασφάλειας της αεροπορίας και εφαρμόζει ευρωπαϊκή διαδικασία διαχείρισης της διακινδύνευσης ασφάλειας, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να περιγράψουν πώς διαχειρίζονται την ασφάλεια χωρίς να συμπεριλάβουν τη διάσταση της ΕΕ.

---

5 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).

Επιπλέον, σε ορισμένους τομείς που καλύπτονται από τη σύμβαση του Σικάγου, τα κράτη έχουν μεταβιβάσει την αρμοδιότητά τους στην Ένωση. Στο έγγραφο σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας εξηγείται ο τρόπος με τον οποίο η ΕΕ εκπληρώνει τις διεθνείς υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτή τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων.

Με την περιγραφή των διαδικασιών που χρησιμοποιούνται για την από κοινού διαχείριση της ασφάλειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο και, ιδίως, του τρόπου με τον οποίο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη μέλη και ο EASA συνεργάζονται για τον εντοπισμό κινδύνων και ελλείψεων ασφάλειας, και λαμβάνουν μέτρα μετριασμού των σχετικών κινδύνων ασφάλειας, το έγγραφο με θέμα το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας περιγράφει τα πεδία των διαφόρων αρμοδιοτήτων εντός της ΕΕ όσον αφορά την ασφάλεια και καθιστά σαφές με ποιον τρόπο μπορεί η ΕΕ ως σύνολο να επιτύχει και να διατηρήσει ικανοποιητικές επιδόσεις ασφάλειας. Παρέχει επίσης διαφάνεια σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη τα οποία αφορά η ασφάλεια ως προς τους ρόλους και τις ευθύνες, την κατανομή των αρμοδιοτήτων, καθώς και τις πολιτικές και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται επί του παρόντος στο σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το έγγραφο με θέμα το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας περιλαμβάνει τα εξής:

- Το πρώτο μέρος του εγγράφου είναι αφιερωμένο στις πολιτικές, τους στόχους και τους πόρους της Ευρώπης στον τομέα της ασφάλειας. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνει περιγραφή του ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου για την αεροπορία και εξηγεί την κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών και των διαφόρων παραγόντων σε επίπεδο ΕΕ. Τέλος, αναλύει τους μηχανισμούς επιβολής της νομοθεσίας της ΕΕ.
- Το δεύτερο μέρος εστιάζεται στην ευρωπαϊκή διαχείριση της διακινδύνευσης ασφάλειας. Περιγράφει τις υφιστάμενες απαιτήσεις διαχείρισης της ασφάλειας που ισχύουν για τον κλάδο και τα κράτη μέλη, και εξηγεί τον τρόπο συλλογικής αξιολόγησης και μετριασμού των κινδύνων ασφάλειας εντός της ΕΕ.
- Το τρίτο μέρος πραγματεύεται την ευρωπαϊκή διάσταση της κατοχύρωσης της ασφάλειας και αναλύει κυρίως κατά ποιον τρόπο ασκείται η εποπτεία της ασφάλειας εντός της ΕΕ και στα κράτη μέλη της.
- Τέλος, το τέταρτο μέρος αναφέρει λεπτομερώς τις ευρωπαϊκές δραστηριότητες στον τομέα της προαγωγής της ασφάλειας, καθώς και στον τομέα της εκπαίδευσης και της διεθνούς συνεργασίας.

### **3. Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/1139 ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Από τότε που δημοσιεύτηκαν οι δύο πρώτες εκδόσεις του εγγράφου σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας το 2011 και το 2015, επήλθαν πολλές νομοθετικές αλλαγές στην ΕΕ, και ειδικότερα άρχισε να ισχύει ένας νέος κανονισμός-πλαίσιο, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139. Ο εν λόγω κανονισμός έχει θεμελιώδη αντίκτυπο, καθώς προβλέπει 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 είναι αναγκαίο να θεσπιστεί

κοινό πλαίσιο για τον προγραμματισμό και την εκτέλεση δράσεων βελτίωσης της ασφάλειας. Ορίζει ότι, 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 αυτό θα πρέπει να συνοδεύεται από σχέδιο στο οποίο να περιγράφονται τα μέτρα που οφείλει να λάβει το κράτος μέλος για τον μετριασμό κινδύνων ασφάλειας που έχουν εντοπιστεί.

Με το κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 θεσπίζεται νομικό πλαίσιο της ΕΕ για τη διαχείριση της αεροπορικής ασφάλειας, με τέσσερα άρθρα που αφορούν το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας, το ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας, το κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας και το κρατικό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας. Σήμερα, οι τέσσερις αυτές έννοιες αναγνωρίζονται από το δίκαιο της ΕΕ.

Το άρθρο 5 σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας ορίζει ότι η Επιτροπή, αφού συμβουλευτεί τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας και τα κράτη μέλη, εγκρίνει, δημοσιεύει και επικαιροποιεί, εφόσον απαιτείται, έγγραφο που 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 τον εν λόγω κανονισμό (στο εξής: ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας). Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα στοιχεία που αφορούν τις κρατικές αρμοδιότητες διαχείρισης της ασφάλειας που περιγράφονται στα διεθνή πρότυπα και στις συνιστώμενες πρακτικές. Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας περιγράφει επίσης τη διαδικασία κατάρτισης, έγκρισης, επικαιροποίησης και εφαρμογής του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας που αναφέρεται στο άρθρο 6, το οποίο συμπληρώνει το πρόγραμμα.

Το άρθρο 6 σχετικά με το ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας ορίζει ότι ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, καταρτίζει, εγκρίνει, δημοσιεύει και στη συνέχεια επικαιροποιεί, τουλάχιστον σε ετήσια βάση, ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας. Με βάση την αξιολόγηση συναφών πληροφοριών για την ασφάλεια, 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. Η διαδικασία κατάρτισης και έγκρισης του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας προσαρμόζεται συνεχώς, ώστε να ενσωματώνονται τα διδάγματα που έχουν αντληθεί από τους πρώτους κύκλους εφαρμογής. Αποτελεί ζωτικό στοιχείο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας περιγράφεται η διαδικασία για την κατάρτιση, την έγκριση, την επικαιροποίηση και την εφαρμογή του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας.

Εκτός από την αλλαγή του νομικού πλαισίου, η διαχείριση της ασφάλειας έχει εξελιχθεί και σε άλλα πεδία· ως παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί η εξέλιξη των δραστηριοτήτων του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων τυποποίησης, ιδίως όσον αφορά την εξέλιξη των ικανοτήτων σε παραδοσιακούς τομείς, όπως η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας/οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ATM/ANS), ή σε νέους τομείς που εισήχθησαν δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ)

2018/1139, όπως η μη επανδρωμένη αεροπορία, το περιβάλλον, η επίγεια εξυπηρέτηση και η διεπαφή μεταξύ ασφάλειας πτήσεων και αεροπορικής ασφάλειας από έκνομες ενέργειες, με ιδιαίτερη έμφαση στην κυβερνοασφάλεια.

Προκειμένου η διαχείριση της ασφάλειας να είναι πάντοτε αποτελεσματική στην πρόληψη των ατυχημάτων και στον μετριασμό των κινδύνων, πρέπει να αναπροσαρμόζεται συνεχώς στις αλλαγές του συστήματος αεροπορίας, στις τεχνολογικές εξελίξεις, στα νέα επιχειρηματικά μοντέλα και στην εμφάνιση νέων κινδύνων ασφάλειας. Το έγγραφο με θέμα το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας χρειάζεται συνεπώς να επικαιροποιείται τακτικά, ώστε να αποτυπώνει τις αλλαγές αυτές. Το άρθρο 5 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 προβλέπει ότι το έγγραφο επικαιροποιείται ανάλογα με τις ανάγκες.

Η τρίτη έκδοση του εγγράφου με θέμα το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας, η οποία αποτυπώνει τις προαναφερόμενες αλλαγές και περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιείται σήμερα η διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στα κράτη μέλη της, περιλαμβάνεται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης.