

Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Ν. Δανδόλου:

Πολ. Μηχανικός, Επιστ. Συνεργάτης,
Τομ. Μεταφορών & Συγκ. Υποδομής ΕΜΠ *

Γ. Πατρής:

Πολ. Μηχανικός, Επιστ. Συνεργάτης,
Τομ. Μεταφορών & Συγκ. Υποδομής ΕΜΠ

Γ. Γιαννής:

Λέκτορας, ΕΜΠ

*Ε.Μ.Π., Σχολή Πολιτικών Μηχανικών
Ηρώων Πολυτεχνείου 9, 15780 Ζωγράφου- Αθήνα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Μετά τα τραγικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε στα τέλη του 2002 την υιοθέτηση Κανονισμού Ασφαλείας (security) στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας με στόχο τη διασφάλιση ομοιομόρφου και υψηλού επιπέδου προστασίας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες όσον αφορά τα κοινωνικά αεροδρόμια. Αναλύεται ο σκοπός και η εφαρμογή του Κανονισμού κατά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επίσης, αναφορά στην Οδηγία που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί Ελληνικής Προεδρίας (28 Μαρτίου 2003), Οδηγία που αποσκοπεί στο να επαληθεύεται ότι οι τρίτες χώρες πράγματι εφαρμόζουν τα πρότυπα ασφαλείας των αερομεταφορών που έχουν συμφωνηθεί διεθνώς και, εφό-

σον χρειάζεται, να τους παρέχεται συνδρομή στην εφαρμογή των προτύπων αυτών ή να τους επιβάλλονται αντίστοιχες κυρώσεις (Ramp Checks).

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: ασφάλεια, αεροναυτιλία, έλεγχοι στα αεροδρόμια, Ευρωπαϊκή Ένωση.

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Οι εγκληματικές ενέργειες που διαπράχθηκαν στη Νέα Υόρκη και την Ουάσιγκτον στις 11 Σεπτεμβρίου συγκλόνισαν τη διεθνή κοινότητα. Η δημοσιότητα που δίνεται όλο και περισσότερο σε κάθε αεροπορικό ατύχημα λειτουργεί ως ένα μακάβριο μέσο προβολής των τρομοκρατικών ενεργειών.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, την επομένη των επιθέσεων, οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων, η Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ο Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ο Ύπατος Εκπρόσωπος, αρμόδιος για την εξωτερική πολιτική και την κοινή ασφάλεια, αποφάσισαν ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να λάβει επειγόντως αποφάσεις για να ανταποκριθεί στις νέες προκλήσεις που αντιμετωπίζει. Από πλευράς του, το Συμβούλιο της Ευρώπης ζήτησε από τους Υπουργούς Μεταφορών να αξιολογήσουν τα μέτρα που έχουν ληφθεί για την ασφάλεια των αερομεταφορών, καθώς και τα μέτρα συμπλήρωσής τους.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 10 Οκτωβρίου 2001, μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, πρότεινε μια κοινή και συλλογική απάντηση των κρατών μελών για την πρόληψη των έκνομων ενεργειών που έχουν ως στόχο την πολιτική αεροπορία, η οποία θα στηρίζεται, αφενός, στη θέσπιση προληπτικών μέτρων που θα εφαρμόζονται στα αεροδρόμια και, αφετέρου, σε έναν μηχανισμό συλλογικού ελέγχου της αποτελεσματικής και ομοιόμορφης εφαρμογής τους. Τα εν λόγω προληπτικά μέτρα βασίζονται στις εργασίες της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC).

Τα μέτρα αυτά περιγράφονται στον Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και αναλύονται συνοπτικά στη συνέχεια. Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατέληξαν σε συμφωνία και συνυπέγραψαν τον Κανονισμό επί δανικής προεδρίας στις 16 Δεκεμβρίου 2002.

2. Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Μέχρι σήμερα, τα κράτη μέλη μπόρεσαν να αντιδράσουν με ικανοποιητικό τρόπο στα κύματα τρομοκρατίας της δεκαετίας του '70 και του '80, μέσα από τη συνεργασία τους στο πλαίσιο του ICAO και της ECAC. Έτσι, ενώ ο αριθμός επιβατών τετραπλασιάστηκε και ο αριθμός πτήσεων διπλασιάστηκε από το 1970 έως το 1999, ο αριθμός ενεργειών κατά της ασφάλειας των αερομεταφορών μειώθηκε από 100 σε 6 και ο αριθμός των θυμάτων από 92 σε 0.

Άλλωστε, η σημασία της απειλής συνδεόταν συχνά με την εθνικότητα των αερομεταφορέων, καθώς και με τον τόπο αναχώρησης ή άφιξης των πτήσεων, πράγμα που συνηγορούσε περισσότερο υπέρ των κατά περίπτωση προληπτικών μέτρων συναρτήσει της απειλής, η οποία δεν απαιτούσε συχνά από κοινού δράση.

Για τους λόγους που προαναφέρθηκαν η Κοινότητα είχε ασχοληθεί έμμεσα μόνο για το πρόβλημα ασφαλείας μέσω των νομοθετικών προτάσεων της Επιτροπής στον τομέα της εκπαίδευσης των πληρωμάτων (πρόταση οδηγίας για τις απαιτήσεις ασφαλείας και τη βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου, πρόταση κανονισμού που τροποποιεί τον κανονισμό 3922/91 για την θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο των εμπορικών αεροπορικών δραστηριοτήτων) ή των πρακτικών σχετικών με περιστατικά στην πολιτική αεροπορία (πρόταση οδηγίας για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία).

Τα πρόσφατα συμβάντα έδειξαν όμως ότι η κατάσταση έχει αλλάξει ριζικά και ότι όλοι στην Κοινότητα αντιμετωπίζουν την ίδια απειλή, αφού μπορεί να γίνει αεροπειρατεία σε οποιοδήποτε αεροσκάφος από οποιοδήποτε αερολιμένα και να χρησιμοποιηθεί ως βόμβα κατά οποιασδήποτε πόλης που βρίσκεται μέσα στην ακτίνα δράσης του αεροσκάφους.

Η συνειδητοποίηση αυτής της αλληλεξάρτησης υπήρξε έκδηλη στις συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν στα διάφορα όργανα που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Διαπιστώθηκε ότι όλοι πρέπει πλέον να θέσουν σε εφαρμογή τα ίδια μέτρα, τόσο στις διεθνείς πτήσεις όσο και στις εσωτερικές πτήσεις, και ότι πρέπει να ανευρεθεί ένας συλλογικός μηχανισμός επαλήθευσης της εφαρμογής τους (peer review). Προς το σκοπό αυτό αρκεί να εκδοθούν κοινά πρότυπα και να τεθούν σε εφαρμογή μέσα ελέγχου της εφαρμογής τους μέσω των τυπικών διαδικασιών της κοινοτικής πειθαρχίας. Η αντιμετώπιση αυτή έχει εξάλλου και άλλα πλεονεκτήματα. Χάριν των συμφωνιών σύνδεσης που έχουν συναφθεί μεταξύ της Κοινότητας και πολυάριθμων ευρωπαϊκών κρατών (Ευρωπαϊκό Οικονομικό Σύνολο, συμφωνία Κοινότητας/ Ελβετίας, συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Χώρο Πολιτικής Αεροπορίας), η ένταξη τέτοιων προτύπων στο κοινοτικό κεκτημένο θα έχει ως αποτέλεσμα να επιτευχθεί το ίδιο επίπεδο προστασίας στο μεγαλύτερο μέρος της ευρωπαϊκής ηπείρου.

Επιπλέον, με βάση την αμοιβαία εμπιστοσύνη που έχει δημιουργηθεί από το σύστημα συλλογικού ελέγχου που περιλαμβάνει η κοινοτική νομοθεσία, θα είναι δυνατόν να αποφεύγονται οι επανειλημμένοι έλεγχοι επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων σε έναν κοινοτικό αερολιμένα όταν είναι υπό διαμετακόμιση σε άλλο κοινοτικό αερολιμένα, χωρίς όμως να θίγεται το επίπεδο ασφαλείας. Αυτό θα επιτρέψει τέλος μετριασμό του διοικητικού φόρτου που βαρύνει τους αερομεταφορείς, εφόσον θα πρέπει να αποδεικνύουν μόνον σε ένα κράτος μέλος ότι εφαρμόζουν τα μέτρα που τους αφορούν.

Έτσι η Κοινότητα αποκτά, όπως ζήτησε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της 21ης Σεπτεμβρίου 2001, τα μέσα που θα εγγυηθούν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας χάρις στα εξής μέτρα:

- έλεγχο της πρόσβασης στις ευαίσθητες περιοχές των αερολιμένων και στα αεροσκάφη

- έλεγχο των επιβατών και των χειραποσκευών τους
- έλεγχο και την παρακολούθηση των παραδιδόμενων αποσκευών
- έλεγχο του φορτίου και του ταχυδρομείου
- εκπαίδευση του προσωπικού εδάφους
- καθορισμό των προδιαγραφών για τους εξοπλισμούς που χρησιμοποιούνται στην εκτέλεση των ανωτέρω ελέγχων

- ταξινόμηση των όπλων και άλλων αντικειμένων, των οποίων η εισαγωγή στα αεροσκάφη και στις ευαίσθητες περιοχές των αερολιμένων απαγορεύεται. Με την επιφύλαξη των μέτρων που περιγράφονται προηγουμένως, η ανάπτυξη των μελλοντικών τεχνολογιών πρέπει να επιδιωχθεί έτσι ώστε να επιτραπεί καλύτερη πρόσληψη και να εκπονηθούν νέα διορθωτικά μέτρα που θα εφαρμοστούν προοδευτικά.

Η έρευνα στο πεδίο της τεχνολογίας για καλύτερο εξοπλισμό ασφάλειας των αερολιμένων και ασφαλή αεροναυτικά τηλεπικοινωνιακά δίκτυα, καθώς και οι τεχνολογίες των αερομεταφερόμενων συστημάτων (π.χ. αναλυτικό σύστημα του αεροσκάφους κατά των συγκρούσεων). Μια ειδική ερευνητική δραστηριότητα θα συμπεριληφθεί στο Έκτο Πρόγραμμα-Πλαίσιο Έρευνα & Τεχνολογική Ανάπτυξη προς την κατεύθυνση αυτή.

Τα μελλοντικά συστήματα πρέπει να είναι συμβατά με τις αυξανόμενες ανάγκες του κλάδου γεγονός που ενισχύεται και από την έμφαση που δίνεται στις αεροναυτιλιακές εφαρμογές του μελλοντικού (2008) ευρωπαϊκού διορυφορικού συστήματος ραδιοπλοήγησης μέσω διορυφόρων, το Galileo.

3. Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΣΑ

Τα κράτη μέλη οφείλουν να υποδείξουν μία αρχή που θα είναι επιφορτισμένη με το συντονισμό της εφαρμογής των μέτρων και με την εφαρμογή

ενός συστήματος ποιοτικού ελέγχου σε επίπεδο κάθε αερομεταφορέα και κάθε αεροδρομίου. Τα συστήματα αυτά ελέγχονται με τη σειρά τους σε κεντρικό επίπεδο από πολυεθνικές ομάδες επιθεωρητών εκπαιδευμένων προς το σκοπό αυτό και των οποίων οι εκθέσεις επιτρέπουν στα κράτη να επανορθώνουν τις αστοχίες και, εφόσον χρειαστεί, στην Επιτροπή να ασκεί τις ευθύνες της ως θεματοφύλακα της Συνθήκης.

Στην Ελλάδα, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι η υπεύθυνη αρχή για το σχεδιασμό, ανάπτυξη, εφαρμογή, παρακολούθηση και διατήρηση του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Κ.Α.Π.Α) και έχει την ευθύνη του συντονισμού όλων των ενεργειών των εμπλεκομένων φορέων στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μέσω της Διεύθυνσης Ασφάλειας Αερολιμένων προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την πρόληψη και αντιμετώπιση εκνόμων ενεργειών που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα και των ελληνικών αεροπορικών συμφερόντων στην αλλοδαπή και προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την πρόληψη και αντιμετώπιση εκνόμων ενεργειών που στρέφονται κατά της ασφάλειας της γενικής πολιτικής αεροπορίας.

4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ

Τα πρόσφατα συμβάντα δείχνουν ότι όλα τα κράτη μέλη υφίστανται πλέον την ίδια τρομοκρατική απειλή και πρέπει επομένως να ανταποκριθούν συλλογικά με την αποτελεσματική και ενιαία εφαρμογή κοινών προληπτικών μέτρων βασισμένων στις εργασίες της ECAC και τις επιταγές της κοινοτικής νομοθεσίας.

Η τρίτη δέσμη μέτρων για τις αερομεταφορές δημιουργησε μια εσωτερική αγορά αερομεταφορών, στην οποία οι κανόνες εκτέλεσης των αεροπορικών δρομολογίων εναρμονίστηκαν σε μεγάλο βαθμό, προσφέροντας έτσι ικα-

νοποιητική βάση για τη βελτίωση της ασφάλειας των πολιτών της Κοινότητας που ταξιδεύουν αεροπορικώς.

Πρέπει να διευκρινισθεί όμως ότι η Κοινότητα μπορεί να νομοθετήσει μόνο σε πεδία που αφορούν την επικράτεια στην οποία έχει δικαιοδοσία. Δεν μπορεί επομένως να επιβάλλει άμεσα τα μέτρα στους αερολιμένες και αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Για πτήσεις όμως που προσγειώνονται στους αερολιμένες της Κοινότητας ή που χρησιμοποιούν τον εναέριο χώρο των κρατών μελών, έχει το δικαίωμα να επιβάλλει τα δικά της πρότυπα, όπως π.χ. είναι και η πρακτική των ΗΠΑ. Συγκεκριμένα δε, έχει την ευχέρεια να θεσπίσει μέτρα ιδιαίτερα για θέματα ασφάλειας με την τεχνική έννοια πλέον.

Στο πλαίσιο αυτό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε τον Ιανουάριο του 2002 την Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες.

Με την Πρόταση Οδηγίας αυτής, ο σκοπός της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ Επιτροπής ήταν να θέσει το πλαίσιο για την εισαγωγή και εφαρμογή ελέγχων του επιπέδου ασφάλειας των αεροσκαφών τρίτων χωρών αφήνοντας την πρωτοβουλία στα κράτη-μέλη να διαμορφώσουν τους κατάλληλους μηχανισμούς σε εθνικό ή συλλογικό επίπεδο.

Ο άξονας δράσης αποσκοπεί στο να επαληθεύεται ότι οι τρίτες χώρες πράγματι εφαρμόζουν τα πρότυπα ασφάλειας αερομεταφορών που έχουν συμφωνηθεί διεθνώς και, εφόσον χρειάζεται, να τους παρέχεται συνδρομή στην εφαρμογή των προτύπων αυτών με σκοπό την επίτευξη κοινού επιπέδου ασφαλείας.

Τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη μεμονωμένα είναι λιγότερο αποτελεσματικά από μία συντονισμένη δράση με ανταλλαγή πληροφοριών που θα επιτρέπει τον προσδιορισμό των πιθανών ελλείψεων πιο έγκαιρα. Επιπλέον τα κράτη μέλη θα ωφεληθούν από μια κοινή στάση έναντι των τρίτων χωρών και θα αποφύγουν το ενδεχόμενο να κατευθύνονται τα επισφαλή αεροσκάφη σε γειτονικούς αερολιμένες όπου δεν διενεργούνται επιθεωρήσεις.

Η Ελληνική Προεδρία στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης πέτυχε πολιτική συμφωνία στο θέμα αυτό με την υιοθέτηση της Οδηγίας, η οποία αποτελεί μια ακόμα διασφάλιση για τους Ευρωπαίους πολίτες στο πλαίσιο της ασφάλειας της αεροναυτιλίας. Η έμφαση που δίνουν τα κράτη-μέλη στο θέμα αυτό διαφέρει κατά τη διάρκεια της επεξεργασίας της πρότασης Οδηγίας στο πλαίσιο των επισήμων ομάδων εργασίας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τη διάρκεια της δανικής και ελληνικής προεδρίας που το διαχειρίσθηκαν. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα κράτη-μέλη επιθυμούσαν την προσθήκη στο πεδίο ορισμού του Κανονισμού των ίδιων των κρατών-μελών και όχι μόνο των τρίτων χωρών, γεγονός που δεν συνέβη τελικά για λόγους νομικής συμβατότητας καθώς τα κράτη-μέλη υπόκεινται ήδη μέσω άλλων Κανονισμών και Οδηγιών σε αυστηρότερο πλέγμα απαιτήσεων ασφαλείας οι οποίες υπερκαλύπτουν τις απαιτήσεις της Οδηγίας για τις τρίτες χώρες.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα θέματα ασφάλειας τόσο σε επίπεδο προστασίας (security) όσο και σε τεχνικό επίπεδο (safety) είναι στο προσκήνιο για ακόμα μια φορά λόγω της διεθνούς κατάστασης που έχει διαμορφωθεί λόγω της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 αλλά και λόγω του πολέμου στο Ιράκ. Συνδυαζόμενα δε με μία γενική οικονομική κρίση δημιουργούν ένα δύσκολο κλίμα στον κλάδο των αερομεταφορών αλλά θεωρείται βέβαιο ότι μία εναρμονισμένη αντιμετώπιση της αποτελεσματικής επιβολής των διεθνών προτύπων από τα κράτη μέλη θα αποτρέψει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού και θα ωφελήσει την ισχυροποίηση μιας κοινής στάσης στις σχέσεις τους με τρίτες χώρες.

Αυτό αποτελεί και το σημείο χάραξης πολιτικής όπου η Κοινότητα επιχειρεί να παρέμβει ουσιαστικά με στόχο μια ανταγωνιστική Ευρώπη έναντι ενός από τους κατεξοχήν παγκοσμιοποιημένους κλάδους.

Ο κλάδος έχει περάσει πολλές κρίσεις στην ιστορία του αλλά το αεροπλάνο παραμένει ένα από τα ασφαλέστερα μέσα μεταφοράς και μία παγκόσμια ανάγκη. Το ρεαλιστικό θεσμικό πλαίσιο από τη μία πλευρά και η πρακτική εφαρμογή των τεχνολογικών εξελίξεων από την άλλη, είναι ο δρόμος μέσω του οποίου θα διασφαλισθεί η ανάπτυξη του κλάδου αλλά και η εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- [1] Αμπακούμην Κ., "Αεροπορικές Μεταφορές", ΕΜΠ, Αθήνα 1986.
- [2] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Λευκή Βίβλος - Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών", Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, Σεπτέμβριος 2001.
- [3] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Λευκή Βίβλος - Μελλοντική ανάπτυξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών: Μία συνολική προσέγγιση για τη δημιουργία ενός Κοινωνικού πλαισίου για τη βιώσιμη κινητικότητα", Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες, Δεκέμβριος 1992.
- [4] Πανεπιστήμιο Πατρών, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, "2ο Διεθνές συνέδριο για τις αερομεταφορές και τα αεροδρόμια", Πάτρα, Δεκέμβριος 2001.
- [5] Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, "1ο Διεθνές συνέδριο για τις αερομεταφορές και τα αεροδρόμια", Αθήνα, Δεκέμβριος 1998.
- [6] ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΚΘΕΣΗ, Επιστημονική υποστήριξη της Ελληνικής Προεδρίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση επί θεμάτων αεροπορικών μεταφορών, διρυφορικού συστήματος πλοήγησης Γαλιλαίος και οδικής ασφάλειας, Αθήνα Ιανουάριος 2003.

Ηλεκτρονικές Διευθύνσεις

- [1] <http://www.europa.eu.int/>
- [2] <http://www.ue2002.es/principal.asp?idioma=ingles>
- [3] http://www.europa.eu.int/comm/transport/themes/air/english/at_en.html
- [4] <http://www.esa.int/export/esaSA/navigation.html>
- [5] http://www.europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html
- [6] http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/gal_how_en.html
- [7] <http://www.civil.ntua.gr/transport.html>
- [8] http://www.europa.eu.int/comm/transport/index_en.html
- [9] <http://www.tee.gr/teeassoc/central/library/libgen.htm>
- [10] <http://www.lib.ntua.gr/>