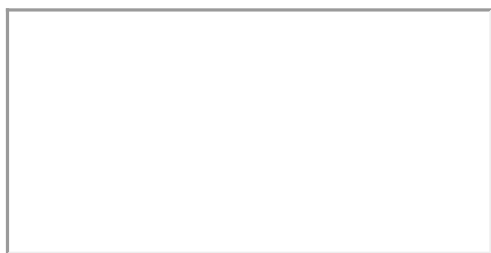


Κανόνες για την ασφάλεια της αεροπορίας, τον EASA και τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη: το Συμβούλιο εγκρίνει τη θέση του



Την 1η Δεκεμβρίου 2016 το Συμβούλιο ενέκρινε γενική προσέγγιση όσον αφορά την αναθεώρηση των κοινών κανόνων ασφαλείας για την πολιτική αεροπορία και την έγκριση νέας εντολής για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA). Στο σχέδιο κανονισμού ορίζονται για πρώτη φορά ενωσιακοί κανόνες για τα μη επανδρωμένα πολιτικά αεροσκάφη, με στόχο την ασφαλή λειτουργία τους στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.

Αυτός ο «**βασικός κανονισμός για τον EASA**» θα επιτρέψει στον ενωσιακό κλάδο της αεροπορίας να συνεχίσει να αναπτύσσεται με ασφάλεια στο μέλλον. Ο κανονισμός θέτει τους όρους υπό τους οποίους ο κλάδος της αεροπορίας θα μπορέσει να ανθίσει και να παραμείνει ανταγωνιστικός και καινοτόμος στην παγκόσμια αγορά. Η μεταρρύθμιση των κανόνων είναι αναγκαία για να μπορέσει η ΕΕ αφενός να ανταποκριθεί στην αναμενόμενη αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας, η οποία εκτιμάται ότι θα εκτιναχθεί κατά 50% μέσα στα επόμενα 20 έτη στην ΕΕ, και αφετέρου να θωρακίσει την αεροπορία απέναντι στον σκληρό παγκόσμιο ανταγωνισμό.

«Η μεταρρύθμιση της πολιτικής αεροπορίας αποτελεί σημαντικό βήμα προς έναν ανταγωνιστικό και καινοτόμο κλάδο της αεροπορίας, ανθεκτικό στις μελλοντικές εξελίξεις. Χαιρετίζω το γεγονός ότι οι κανόνες είναι αναλογικοί προς τους κινδύνους και ότι επιτρέπουμε στην αεροπορία να αγκαλιάσει την καινοτομία και μελλοντικές εξελίξεις όπως τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη. Επιπλέον, δίνουμε τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να συγκεντρώνουν και να χρησιμοποιούν από κοινού τους πόρους τους, στοιχείο ζωτικής σημασίας για τη διάδοση της εμπειρογνωμοσύνης.»

κ. Ľudovít Ľavoslav, Υπουργός Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και Περιφερειακής Ανάπτυξης της Σλοβακίας

Πρώθηση της καινοτομίας με αναλογικότερους κανόνες για την ασφάλεια

Με τη μεταρρύθμιση αναγνωρίζεται ότι κάθε τομέας της πολιτικής αεροπορίας αντιμετωπίζει διαφορετικούς κινδύνους και, ως εκ τούτου, θεσπίζονται κανόνες που είναι αναλογικοί και βασίζονται στην επικινδυνότητα, ώστε να μειωθεί η γραφειοκρατία και να προωθηθεί η καινοτομία. Τα αεροσκάφη που παρουσιάζουν μικρότερη επικινδυνότητα, όπως τα ελικόπτερα και τα ελαφρά αθλητικά αεροσκάφη, θα υπόκεινται σε απλούστερες και φθηνότερες διαδικασίες έγκρισης από αυτές που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

Κανόνες για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη με σκοπό τη διαφύλαξη της ασφαλείας, της προστασίας από τους κινδύνους και της ιδιωτικότητας

Οι ενωσιακοί κανόνες για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη θα θέσουν τις **βασικές αρχές** για τη διαφύλαξη της ασφαλείας, της προστασίας από τους κινδύνους και της ιδιωτικότητας. Το νομοθετικό κείμενο προσφέρει ασφάλεια δικαίου για αυτόν τον ραγδαίως αναπτυσσόμενο κλάδο, που περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό μικρών, μεσαίων και νεοφυών επιχειρήσεων.

Για λόγους ασφαλείας, καλύπτονται όλα τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη, από τα μικρά «παιχνίδια» που ζυγίζουν μόνο μερικά γραμμάρια έως τα μεγάλα μη επανδρωμένα αεροσκάφη, που, σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι εξίσου βαριά και γρήγορα με τα αεροπλάνα. Επί του παρόντος η ΕΕ είναι αρμόδια για τη νομοθετική ρύθμιση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών άνω των 150 χγρ., ενώ τα πιο ελαφρά μη επανδρωμένα αεροσκάφη υπόκεινται σε εθνικούς κανόνες.

Καθώς οι κίνδυνοι από τη λειτουργία των μη επανδρωμένων αεροσκαφών ποικίλλουν σημαντικά, οι κανόνες θα πρέπει να είναι αναλογικοί. Ειδικότερα, οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον βαθμό στον οποίο θα μπορούσαν να τεθούν σε κίνδυνο η ενάερα κυκλοφορία ή άνθρωποι στο έδαφος. Όταν η λειτουργία ενέχει μεγαλύτερους κινδύνους, θα απαιτείται πιστοποίηση, ενώ τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη που παρουσιάζουν τη χαμηλότερη επικινδυνότητα θα πρέπει απλώς να συμμορφώνονται με τους συνήθεις ενωσιακούς μηχανισμούς εποπτείας της αγοράς.

Όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη θα πρέπει επίσης να τηρούν τους κανόνες για τον θόρυβο και τις εκπομπές CO₂, όπως κάθε άλλο αεροσκάφος.

Με βάση τις αρχές αυτές, ο **EASA θα αναπτύξει λεπτομερέστερους κανόνες για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη** μέσω εκτελεστικής πράξης της Επιτροπής. Με τον τρόπο αυτό θα είναι ευκολότερη η επικαιροποίηση των κανόνων παράλληλα με την ανάπτυξη της τεχνολογίας. Ο EASA έχει ήδη δημοσιεύσει ένα ενδεικτικό προσχέδιο κανονισμού για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη.

Τα εκτελεστικά μέτρα θα πρέπει να στηρίζονται στις βέλτιστες πρακτικές των κρατών μελών και να λαμβάνουν υπόψη τα τοπικά χαρακτηριστικά τους, όπως την πυκνότητα του πληθυσμού. Τα κράτη μέλη θα έχουν επίσης το δικαίωμα να περιορίζουν τη λειτουργία των μη επανδρωμένων αεροσκαφών για λόγους προστασίας της ασφάλειας, της ιδιωτικότητας, των δεδομένων ή του περιβάλλοντος, όπως ακριβώς μπορούν να περιορίζουν κάθε άλλο είδος πτητικής λειτουργίας.

Ορισμένα άλλα στοιχεία της πρότασης

Οι νέοι κανόνες θα ενισχύσουν τη συνεργασία μεταξύ των χωρών της ΕΕ, της Επιτροπής και του EASA σε **θέματα που άπτονται της προστασίας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες**, όπως η ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και η πτήση πάνω από περιοχές συγκρούσεων. Για ζητήματα όπου υπάρχουν αλληλεξαρτήσεις μεταξύ της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της προστασίας της από έκνομες ενέργειες, θα ζητείται η τεχνική συνδρομή του EASA, καθώς τα ζητήματα που αφορούν καθαρά την εθνική ασφάλεια εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Όσον αφορά τον **προϋπολογισμό** του EASA, η αρχικώς προταθείσα προσθήκη των τελών διαδρομής ως νέας πηγής χρηματοδότησης προκάλεσε ανησυχίες σε σχέση με την ουδετερότητα από άποψη κόστους και τις νομικές και πρακτικές δυσκολίες. Κατά συνέπεια, δεν πρόκειται να γίνουν αλλαγές στη χρηματοδότηση του EASA. Με βάση το ισχύον σύστημα, το 70% της χρηματοδότησης του EASA προέρχεται από τον κλάδο και το υπόλοιπο από τον προϋπολογισμό της ΕΕ. Ομοίως, δεν θα δημιουργηθεί νέος μηχανισμός **εποπτείας** που να επιτρέπει στον EASA να αναλαμβάνει ορισμένα εποπτικά καθήκοντα. Τυχόν ελλείψεις στο επίπεδο της ασφάλειας θα αντιμετωπίζονται με άλλα μέσα, όπως η βέλτιστη χρήση των υφιστάμενων πόρων με την κοινή αξιοποίηση των εθνικών εμπειρογνομώνων ή με την από κοινού άσκηση της εποπτείας από ομάδες εθνικών αρμόδιων αρχών. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα έχουν την δυνατότητα, εφόσον το επιθυμούν, **να συγκεντρώνουν και να χρησιμοποιούν από κοινού τους πόρους τους** για την εποπτεία μιας συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας, σχηματίζοντας ομάδες με πέντε το πολύ συμμετέχοντα κράτη.

Πώς θα γίνει νόμος η πρόταση αυτή;

Η γενική προσέγγιση θα αποτελέσει τη θέση του Συμβουλίου για τις συνομιλίες με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Για να εκδοθεί η νομική πράξη, πρέπει να συμφωνήσουν και τα δύο αυτά θεσμικά όργανα.

- [Κανονισμός περί ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας - γενική προσέγγιση](#)

Press office - General Secretariat of the Council of the EU

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319

press@consilium.europa.eu - www.consilium.europa.eu/press