



Βρυξέλλες, 25 Νοεμβρίου 2014
(OR. en)

15733/14

Διοργανικός φάκελος:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072

Θέμα: ***Προετοιμασία της συνόδου του Συμβουλίου (Μεταφορές,
Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) της 3ης Δεκεμβρίου 2014***

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας - SES II +, κανονισμός για τον EASA
- Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 12 Ιουνίου 2013, η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δύο νομοθετικές προτάσεις για την επικαιροποίηση των κανονισμών σχετικά με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (SES) και την επίσπευση της εφαρμογής τους. Η δέσμη μέτρων SES II + αποσκοπεί στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού συστήματος αερομεταφορών και την περαιτέρω διαμόρφωση της πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η οποία ξεκίνησε το 2004. Απώτερος στόχος της πρωτοβουλίας SES είναι η ενίσχυση των ισχυόντων προτύπων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας, προκειμένου να συμβάλλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αερομεταφορών και να βελτιώσουν τη συνολική απόδοση του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS).

Σε αυτό το πλαίσιο, η αναδιατύπωση των τεσσάρων υφιστάμενων κανονισμών περί SES II (πρόταση αναδιατύπωσης) και οι τροποποιήσεις του κανονισμού για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (πρόταση EASA) θα οδηγούσαν σε απλούστευση του νομοθετικού πλαισίου, άρση των αλληλεπικαλύψεων των σημερινών κανόνων, βελτίωση του συστήματος επιτήρησης και αναθεώρηση των υφιστάμενων κανόνων με στόχο τη βελτίωση της συνολικής απόδοσης της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζονται στις προτάσεις είναι η ανεπαρκής αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ο κατακερματισμός του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM).

Ειδικότερα, με τις τροποποιήσεις της πρότασης EASA επιδιώκεται η ευθυγράμμιση του τρέχοντος πεδίου εφαρμογής του κανονισμού για τον EASA με το νομοθετικό πλαίσιο του SES, η άρση των αναντιστοιχιών μεταξύ τους και η ενσωμάτωση των εννοιών διαλειτουργικότητας του SES. Επίσης, με την πρόταση ο κανονισμός για τον EASA επικαιροποιείται, καθώς λαμβάνονται υπόψη οι πρόσφατες εξελίξεις στο ερευνητικό πρόγραμμα SESAR, και εναρμονίζεται με την Κοινή Δήλωση και την κοινή προσέγγιση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς (Κοινή Προσέγγιση).

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η Επιτροπή παρουσίασε τις προτάσεις για τη δέσμη μέτρων SES 2+ και τη σχετική αξιολόγηση επιπτώσεων στην Ομάδα «Αεροπορικές Μεταφορές», στις 2 Σεπτεμβρίου 2013. Οι περισσότερες αντιπροσωπίες έκριναν πως οι προτάσεις είναι πρόωρες, λαμβάνοντας υπόψη ότι η εφαρμογή της προηγούμενης δέσμης νομοθετικών μέτρων δεν έχει αναδείξει ακόμη τις πλήρεις δυνατότητές της. Επίσης, τόνισαν ότι οι συχνές αλλαγές στην τρέχουσα δομή του SES ενδέχεται να έχουν αποτελέσματα αντιπαραγωγικά και αντίθετα με τον απώτερο στόχο της αποτελεσματικότητας.

Πέραν από τις αρνητικές απόψεις που εξέφρασαν τα κράτη μέλη, η λεπτομερής εξέταση της δέσμης μέτρων SES 2+ σε επίπεδο Ομάδας ξεκίνησε μόλις με την ιταλική Προεδρία τον Ιούλιο του 2014, με παράλληλη εξέταση των δύο νομοθετικών προτάσεων.

Προκειμένου να επιτευχθεί ταχεία πρόοδος επί της συνολικής δέσμης μέτρων SES 2+, η Προεδρία υιοθέτησε περιορισμένη προσέγγιση σχετικά με τον κανονισμό για τον EASA και εξέτασε μόνο τα άρθρα της πρότασης που συνδέονται άμεσα με την πρόταση αναδιατύπωσης του SES. Οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν ικανοποίηση για την προσέγγιση της Προεδρίας, η οποία εστίαζε σε συγκεκριμένο θέμα και βασιζόταν στα αποτελέσματα, εκτιμώντας επίσης ότι η Επιτροπή αναμένεται να υποβάλει χωριστή πρόταση για την καθ' ολοκληρία αναθεώρηση του κανονισμού για τον EASA εντός του 2015. Έκριναν ότι ορισμένα θεμελιώδη ζητήματα που αφορούν το καθεστώς και τον ρόλο του Οργανισμού, όπως η ονομασία του ή η χρηματοδοτική του δομή, πρέπει επίσης να εξεταστούν στο ευρύτερο πλαίσιο αρμοδιοτήτων του Οργανισμού, όχι μόνο η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), ήτοι το κεντρικό θέμα της δέσμης μέτρων SES II +.

Η σχεδιαζόμενη αναθεώρηση του κανονισμού για τον EASA θα καταστήσει δυνατή τη διεξοδική εξέταση των εν λόγω θεμελιωδών και ευρύτερων εννοιών. Ως εκ τούτου, στο σχέδιο γενικής προσέγγισης που περιέχεται στο Παράρτημα καλύπτονται μόνο επιλεγμένα άρθρα και δεν λαμβάνεται υπόψη η πρόταση της Επιτροπής ως προς τα υπόλοιπα.

III. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Σε γενικές γραμμές, τα κράτη μέλη εξέφρασαν ικανοποίηση για την πρόθεση της Επιτροπής να απλουστεύσει και να διευκρινίσει το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο της πρωτοβουλίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και υποστήριξαν την ευθυγράμμιση του κανονισμού για τον EASA με τις διατάξεις της πρότασης αναδιατύπωσης του SES. Ένα ορθολογικό και ομοιογενές σύνολο κανόνων, ιδιαίτερα όσον αφορά τεχνικά θέματα όπως η διαλειτουργικότητα και η πιστοποίηση στον τομέα ATM/ANS, παρέχει πρόσθετο όφελος εξαλείφοντας τις αλληλεπικαλύψεις με τον κανονισμό για τον SES. Διαχωρίζει με σαφήνεια τις οικονομικές διατάξεις του SES, που περιέχονται στην πρόταση αναδιατύπωσης, από τεχνικές πτυχές του SES στις οποίες ο Οργανισμός διαδραματίζει ειδικό ρόλο όσον αφορά τη διασφάλιση της ρύθμισης και της επιτήρησης των δραστηριοτήτων ATM/ANS.

Πέραν από τις εντατικές εργασίες σε επίπεδο Ομάδας, η Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων εξέτασε και ενέκρινε το κείμενο του σχεδίου γενικής προσέγγισης κατά τη συνεδρίασή της στις 21 Νοεμβρίου 2014. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΙΣ ζήτησε διευκρινίσεις από την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμοσιμότητα της πρότασης για τον EASA στους αερολιμένες, ιδιαίτερα στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, και κατέστησε τη θέση της εξαρτώμενη από δήλωση της Επιτροπής σχετικά με αυτό το θέμα. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής επιβεβαίωσαν ότι η πρόταση για τον EASA δεν καλύπτει, ως έχει, τους αερολιμένες και δεσμεύτηκαν να υποβάλουν σχετική δήλωση για τα πρακτικά του Συμβουλίου.¹

Παρακάτω παρουσιάζεται μια επισκόπηση των εργασιών που διεξήχθησαν, ενώ ελάχιστες τεχνικές διορθώσεις στο κείμενο επισημαίνονται με έντονη γραφή και διαγραφές.

Το HB εξακολουθεί να διατηρεί επιφύλαξη κοινοβουλευτικού ελέγχου για την πρόταση.

IV. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

α) Στρατιωτικές πτυχές

Η Επιτροπή πρότεινε τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού για τον EASA προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι πάροχοι στρατιωτικών υπηρεσιών συμμορφώνονται προς τους κανόνες πολιτικής εναέριας κυκλοφορίας όταν παρέχουν υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας. Από την έναρξη των συζητήσεων, τα κράτη μέλη εναντιώθηκαν σθεναρά στο τροποποιημένο πεδίο εφαρμογής, εκτιμώντας ότι η σαφής υπαγωγή της στρατιωτικής κοινότητας στους κανόνες του SES δεν σέβεται την καταστατική τους ανεξαρτησία. Κατόπιν εκτεταμένης ανταλλαγής απόψεων με στρατιωτικούς εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας στις 14 Οκτωβρίου 2014, η Προεδρία κατέληξε ότι το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τον EASA δεν θα αλλάξει, ενώ θα εξακολουθήσει να ισχύει η υφιστάμενη υποχρέωση των στρατιωτικών φορέων να διασφαλίζουν ένα επίπεδο ασφάλειας τουλάχιστον εξίσου αποτελεσματικό με τις απαιτούμενες ισχύουσες προϋποθέσεις για τους παρόχους πολιτικών υπηρεσιών.

¹ Παρόμοια δήλωση είχε ήδη γίνει κατά τη χρονική στιγμή της έγκρισης της τελευταίας τροποποίησης του κανονισμού για τον EASA, ήτοι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 (πρβλ. έγγρ. 12955/09 ADD 1).

β) Πιστοποιήσεις και δηλώσεις διαλειτουργικότητας

Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπόκειται σε πιστοποίηση από τον EASA ή τις εθνικές εποπτικές αρχές, ενώ για ορισμένες υπηρεσίες απαιτείται υπεύθυνη δήλωση του παρόχου της υπηρεσίας. Ενώ οι εν λόγω αρχές καθορίζονται στο άρθρο 8 της πρότασης αναδιατύπωσης του SES, ο κανονισμός για τον EASA περιέχει τους ουσιαστικούς κανόνες, ήτοι τις απαραίτητες προϋποθέσεις προς τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας (άρθρο 8β και Παράρτημα Vβ). Οι σχετικοί εξουσιοδοτικοί κανόνες για την εφαρμογή και την περαιτέρω τροποποίηση των εν λόγω κανόνων (άρθρο 8β) και οι σχετικές αρμοδιότητες του EASA (άρθρο 22α) ορίζονται επίσης στον κανονισμό για τον EASA.

Η αναδιατύπωση του SES και ο κανονισμός για τον EASA ακολουθούν παρόμοια δομή για τους ειδικευμένους φορείς στους οποίους μπορούν να ανατίθενται καθήκοντα επιτήρησης που ανήκουν στις εθνικές αρχές. Η πρόταση αναδιατύπωσης του SES καθορίζει το συνολικό πλαίσιο για αυτούς τους φορείς, ενώ το Παράρτημα V της πρότασης για τον EASA περιέχει τα κριτήρια που πρέπει να πληρούν.

Διατηρώντας την ανωτέρω βασική δομή, οι θιγόμενες διατάξεις έχουν εξορθολογιστεί και διευκρινιστεί σε επίπεδο Ομάδας. Ως εκ τούτου, ένας μόνο ορισμός της «δήλωσης» και ένα μόνο Παράρτημα για τους ειδικευμένους φορείς παραμένουν μόνο στην πρόταση για τον EASA, χωρίς να επαναλαμβάνονται στο νομοθετικό πλαίσιο του SES. Οι αρμοδιότητες του Οργανισμού όσον αφορά τις πιστοποιήσεις και τις δηλώσεις έχουν επίσης διευκρινιστεί. Επιπλέον, πραγματοποιώντας ένα ακόμη βήμα όσον αφορά τη διευκρίνιση των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού, αρκετές αντιπροσωπίες αντιμετώπισαν θετικά την πιθανότητα θέσπισης των λεπτομερών προδιαγραφών των απαραίτητων προϋποθέσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Εντούτοις, δεδομένων των ευρύτερων επιπτώσεων αυτής της νέας, συγκεντρωτικής και εναρμονισμένης προσέγγισης των αρμοδιοτήτων του EASA, οι αντιπροσωπίες έκριναν καταλληλότερη την εξέταση αυτής της δυνατότητας στο πλαίσιο της γενικής αναθεώρησης του κανονισμού για τον EASA το 2015.

γ) Τέλη διαδρομών

Σε αμφότερες τις προτάσεις περί SES II + η Επιτροπή πρότεινε τροποποιήσεις ώστε να προστεθούν τέλη διαδρομών ως πηγή χρηματοδότησης των αυξανόμενων δραστηριοτήτων του Οργανισμού σχετικά με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Στο πλαίσιο του SES, ο λόγος πίσω από αυτή την αλλαγή ήταν η αξιοποίηση της εμπειρογνώσιας του EUROCONTROL για την εκπλήρωση καθηκόντων που ανατέθηκαν στον EASA από τη στιγμή της έκδοσης των κανονισμών περί SES II. Εντούτοις, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε σε αυτό το στάδιο να παρέχει εγγυήσεις προς τις αντιπροσωπίες σχετικά με τις πρακτικές λεπτομέρειες αυτής της μετάβασης από το θεσμικό πλαίσιο του EUROCONTROL, η απόφαση για αυτή την πρόσθετη πηγή χρηματοδότησης αναβλήθηκε έως ότου διεξαχθούν οι συζητήσεις σχετικά με τη συνολική χρηματοδοτική δομή του EASA στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού για τον EASA το 2015.

δ) Κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις

Με τη γενική προσέγγιση επικαιροποιούνται οι διατάξεις περί κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων μόνο ως προς δυο περιπτώσεις, ήτοι τις απαραίτητες προϋποθέσεις (άρθρο 8β) και τα τέλη και τις επιβαρύνσεις (άρθρο 64). Η συμπερίληψη των αντίστοιχων τυποποιημένων άρθρων 65α - 65γ απηχεί αυτές τις αλλαγές, ενώ για τις υπόλοιπες διατάξεις αναμένεται να συνεχιστεί η εφαρμογή των παλαιών κανόνων επιτροπολογίας, ως ορίζεται επί του παρόντος στο άρθρο 65 του κανονισμού (ΕΚ) 216/2008.

V. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διόρισε τον κ. David-Maria SASSOLI ως εισηγητή του φακέλου και ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση στις 12 Μαρτίου 2014.

VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, κατά τη συνεδρίασή του στις 3 Δεκεμβρίου 2014, το Συμβούλιο καλείται:

- να εξετάσει το κείμενο ως έχει στο Παράρτημα I της παρούσας έκθεσης και να εγκρίνει γενική προσέγγιση,
- να σημειώσει και να συμπεριλάβει στα πρακτικά του Συμβουλίου τη δήλωση που θα υποβληθεί από την Επιτροπή.

Άρθρο 1
Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

- α) στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των εν λόγω προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού·
- β) στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται στη λειτουργία αεροσκαφών·
- γ) στο σχεδιασμό, στη συντήρηση, και λειτουργία αεροδρομίων, καθώς επίσης στο προσωπικό και στις οργανώσεις που εμπλέκονται και, με την επιφύλαξη των της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας σχετικά με τον περιβαλλοντικό και χωροταξικό σχεδιασμό, στη διασφάλιση του περιβάλλοντος χώρου των αεροδρομίων·
- δ) στο σχεδιασμό, την παραγωγή και τη συντήρηση του εξοπλισμού αεροδρομίων, καθώς και στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται·
- ε) στο σχεδιασμό, την παραγωγή και τη συντήρηση συστημάτων και συστατικών στοιχείων για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ATM/ANS) καθώς και στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται·
- στ) στις ATM/ANS, καθώς και στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:

- α) σε προϊόντα, εξαρτήματα, εξοπλισμό, προσωπικό και φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β), όταν πρόκειται για στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές, σωστικές, πυροσβεστικές, λιμενικές ή παρόμοιες δραστηριότητες. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες αυτές διεξάγονται, λαμβανομένων δεόντως υπόψη, στο μέτρο του εφικτού, των στόχων του παρόντος κανονισμού·
- β) σε αεροδρόμια ή μέρος αυτών, καθώς και στον εξοπλισμό, το προσωπικό και τους φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία γ) και δ) που λειτουργούν και ελέγχονται από το στρατό·
- γ) στις ATM/ANS, καθώς και στα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία, το προσωπικό και τους φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία ε) και στ), που παρέχονται ή διατίθενται από το στρατό. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι γίνεται διάκριση, όπου κρίνεται σκόπιμο, των αεροσκαφών που αναφέρονται στο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου από τα υπόλοιπα αεροσκάφη.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. (XXXX/XXXX) για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση), τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι οιοσδήποτε στρατιωτικές διευκολύνσεις διαθέσιμες στο κοινό που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) ή σε υπηρεσίες που παρέχονται από στρατιωτικό προσωπικό στο κοινό όπως αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ), παρέχουν επίπεδο ασφάλειας τόσο αποτελεσματικό όσο τουλάχιστον εκείνο που απαιτείται από τις βασικές απαιτήσεις που περιγράφονται στα παραρτήματα Va και Vb.

Άρθρο 2

Στόχοι

1. Ο κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η δημιουργία και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη.
2. Άλλοι στόχοι, στους τομείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, είναι οι εξής:
 - α) η εξασφάλιση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος·
 - β) η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, των προσώπων και των υπηρεσιών·
 - γ) η βελτίωση της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας στις ρυθμιστικές διαδικασίες και στις διαδικασίες πιστοποίησης και η αποφυγή των αλληλεπικαλύψεων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο·
 - δ) η παροχή βοήθειας στα κράτη μέλη για την εκπλήρωση των δυνάμει της Σύμβασης του Σικάγου υποχρεώσεών τους, με την πρόβλεψη βάσης για κοινή ερμηνεία και ενιαία εφαρμογή των διατάξεών της, ιδίως των κανόνων του ΔΟΠΑ, και με την εξασφάλιση της δέουσας και έγκαιρης συνεκτίμησής τους στον παρόντα κανονισμό και στους κανόνες εφαρμογής του·
 - ε) η ανά τον κόσμο προβολή των κοινοτικών απόψεων επί των προτύπων και των κανόνων που αφορούν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, μέσω της καθιέρωσης κατάλληλης συνεργασίας με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς·
 - στ) η παροχή ίσων όρων ανταγωνισμού σε όλους τους φορείς στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών.
 - ζ) η στήριξη της ανάπτυξης και της εφαρμογής του γενικού προγράμματος ATM·
 - η) η ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας κατ' αναλογία προς τη φύση κάθε δραστηριότητας.

3. Τα μέσα για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 είναι:
- α) η κατάρτιση, η θέσπιση και η ενιαία εφαρμογή όλων των αναγκαίων πράξεων·
 - β) η άνευ προσθέτων απαιτήσεων αναγνώριση πιστοποιητικών, αδειών, εγκρίσεων ή άλλων εγγράφων που χορηγούνται σε προϊόντα, προσωπικό και φορείς σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τους εκτελεστικές του κανόνες·
 - γ) η ίδρυση ενός ανεξάρτητου Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (εφεξής «Οργανισμός»)·
 - δ) η ομοιόμορφη εφαρμογή όλων των αναγκαίων πράξεων από τις εθνικές αεροπορικές αρχές και τον Οργανισμό εντός των αντίστοιχων τομέων ευθύνης τους.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- α) «συνεχής επιτήρηση» είναι τα καθήκοντα που πρέπει να επιτελούνται ώστε να επαληθεύεται ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες έχει χορηγηθεί ένα πιστοποιητικό ή τις οποίες καλύπτει μια δήλωση εξακολουθούν να πληρούνται ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της ισχύος του πιστοποιητικού ή της δήλωσης, καθώς και η λήψη όλων των μέτρων διασφάλισης·
- β) «Σύμβαση του Σικάγου»: η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και τα παραρτήματά της, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944·
- γ) «προϊόν»: αεροσκάφος, κινητήρας ή έλικας·

- δ) «εξαρτήματα και εξοπλισμός»: κάθε όργανο, διάταξη, μηχανισμός, εξάρτημα, συσκευή, προσάρτημα, λογισμικό ή εξάρτημά του, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού επικοινωνιών, που χρησιμοποιούνται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για τη λειτουργία ή τον έλεγχο αεροσκάφους κατά την πτήση· συμπεριλαμβάνονται μέρη της ατράκτου, του κινητήρα ή του έλικα, ή ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τους ελιγμούς του αεροσκάφους στο έδαφος·
- δα) «συστατικά στοιχεία ATM/ANS»: τα συστατικά στοιχεία που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 19 του κανονισμού (ΕΕ) XXX/XXX για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση)·
- ε) «πιστοποίηση»: κάθε μορφή αναγνώρισης του γεγονότος ότι ένα προϊόν, εξάρτημα ή εξοπλισμός, φορέας ή πρόσωπο τηρεί τις εφαρμοστέες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, καθώς και η έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού που βεβαιώνει αυτή την τήρηση·
- εα) «δήλωση», για τους σκοπούς των ATM/ANS, είναι κάθε γραπτή δήλωση:
- i) σχετική με την ικανότητα και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων των παρόχων υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης, σύμφωνα με το άρθρο 8β παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού·
 - ii) σχετική με την ικανότητα και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων των φορέων που ασχολούνται με το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση των συστημάτων ATM/ANS και των συστατικών στοιχείων τους, σύμφωνα με το άρθρο 8β παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού·
 - iii) σχετική με τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης συστημάτων και συστατικών στοιχείων, εκδοθείσα από φορέα που ασχολείται με τον σχεδιασμό, την κατασκευή ή τη συντήρηση των συστημάτων ATM/ANS και των συστατικών τους στοιχείων, σύμφωνα με το άρθρο 8β παράγραφος 5α του παρόντος κανονισμού·
 - iv) σχετική με τον έλεγχο συστήματος το οποίο πρόκειται να τεθεί σε λειτουργία εκδοθείσα από πάροχο υπηρεσιών, σύμφωνα με το άρθρο 8β παράγραφος 5α του παρόντος κανονισμού.

- στ) «ειδικευμένος φορέας»: φορέας στον οποίον είναι δυνατόν να ανατίθενται συγκεκριμένα καθήκοντα πιστοποίησης ή επιτήρησης από και υπό τον έλεγχο και την ευθύνη του Οργανισμού ή εθνικής αεροπορικής αρχής·
- ζ) «πιστοποιητικό»: έγκριση, άδεια ή άλλο έγγραφο που εκδίδεται ως αποτέλεσμα της πιστοποίησης·
- η) «φορέας εκμετάλλευσης»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται ή προτείνει να αναλάβει την εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων αεροσκαφών ή ενός ή περισσότερων αεροδρομίων·
- θ) «εμπορική δραστηριότητα»: οιαδήποτε λειτουργία αεροσκάφους, πραγματοποιούμενη έναντι αμοιβής ή άλλου τιμήματος, η οποία διατίθεται στο κοινό ή, εάν δεν διατίθεται στο κοινό, η οποία πραγματοποιείται βάσει σύμβασης μεταξύ φορέα εκμετάλλευσης και πελάτη, κατά την οποία ο τελευταίος δεν ασκεί έλεγχο στο φορέα εκμετάλλευσης·
- ι) «σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος»:
- i) αεροπλάνο:
 - με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 700 kg, ή
 - πιστοποιημένο για μέγιστο αριθμό θέσεων επιβατών που υπερβαίνει τις 19, ή
 - πιστοποιημένο για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών, ή
 - εξοπλισμένο με στροβιλοκινητήρα(-ες), ή περισσότερους από έναν ελικοστροβιλοκινητήρες, ή
 - ii) πιστοποιημένο ελικόπτερο:
 - για μέγιστη μάζα απογείωσης που υπερβαίνει τα 175 kg, ή
 - για μέγιστο αριθμό θέσεων επιβατών που υπερβαίνει τις 9, ή
 - για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών· ή
 - iii) αεροσκάφος κλίνοντος στροφείου,

- ια) «προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης»: κάθε τύπος συσκευής προσομοίωσης των συνθηκών πτήσεως στο έδαφος· περιλαμβάνονται προσομοιωτές πτήσης, εκπαιδευτικές συσκευές πτήσης, μέσα εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης και βασικές συσκευές εκπαίδευσης σε όργανα,
- ιβ) «ικανότητα»: η καταχώριση σε άδεια η οποία προσδιορίζει τα προνόμια, τους ειδικούς όρους ή τους περιορισμούς που αναφέρονται στην άδεια αυτήν·
- ιγ) «αεροδρόμιο»: η καθορισμένη έκταση (περιλαμβανομένων κτιρίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού), χερσαία ή υδάτινη ή η σε σταθερή, ανοικτής θάλασσας ή πλωτή δομή που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί είτε εν όλω είτε εν μέρει για την άφιξη, την αναχώρηση και την κίνηση στο έδαφος αεροσκαφών·
- ιδ) «εξοπλισμός αεροδρομίου»: κάθε εξοπλισμός, διάταξη, προσάρτημα, λογισμικό ή εξάρτημα που χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για να συμβάλει στη λειτουργία αεροσκάφους σε αεροδρόμιο·
- ιε) «πίστα ελιγμών»: καθορισμένος χώρος που προορίζεται για την υποδοχή αεροσκαφών με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και τη φόρτωση και εκφόρτωση ταχυδρομείου ή εμπορευμάτων, την τροφοδοσία με καύσιμα, τη στάθμευση ή τη συντήρηση·
- ιστ) «υπηρεσία διαχείρισης της πίστας ελιγμών»: υπηρεσία που παρέχεται για τη διαχείριση των δραστηριοτήτων και των κινήσεων αεροσκαφών και οχημάτων στην πίστα αυτή·
- ιζ) «ATM/ANS»: οι λειτουργίες ή υπηρεσίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XXX για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση), οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 4 του κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών και υπηρεσιών διαχείρισης δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 17 του κανονισμού, και οι υπηρεσίες που συνίστανται στην παροχή και επεξεργασία δεδομένων και στη μορφοποίηση και διαβίβαση δεδομένων στη γενική εναέρια κυκλοφορία για τους σκοπούς της σημαντικής για την ασφάλεια αεροναυτιλίας·
- ιη) «σύστημα ATM/ANS»: κάθε συνδυασμός εξοπλισμού και συστημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 33 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. [XXX/XXX] για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση)·

- ιθ) «υπηρεσία πληροφοριών πτήσης»: η υπηρεσία με την οποία παρέχονται συμβουλές και πληροφορίες, χρήσιμες για την ασφαλή και αποτελεσματική εκτέλεση των πτήσεων.
- κ) «γενική εναέρια κυκλοφορία»: κάθε κίνηση πολιτικού αεροσκάφους καθώς και κάθε κίνηση κρατικού αεροσκάφους (συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, τελωνειακών και αστυνομικών αεροσκαφών), όταν η κίνηση αυτή πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διαδικασίες του ΔΟΠΑ.
- κα) «γενικό πρόγραμμα ATM»: το πρόγραμμα που εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/EK² του Συμβουλίου, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 219/2007³ του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2007, για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)⁴.

Άρθρο 8β

ATM/ANS

1. Η παροχή ATM/ANS πρέπει να είναι σύμφωνη με τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος Vβ και, κατά περίπτωση, του παραρτήματος Vα.
2. Οι πάροχοι ATM/ANS υποχρεούνται να διαθέτουν πιστοποιητικό. Το πιστοποιητικό εκδίδεται εφόσον ο πάροχος αποδείξει ότι διαθέτει την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με τα προνόμια του παρόχου. Τα χορηγούμενα προνόμια και το πεδίο εφαρμογής των παρεχόμενων υπηρεσιών προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό.
3. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 2, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι οι πάροχοι υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης έχουν τη δυνατότητα να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων τους που συνδέονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

² EE L 95, 9.4.2009, σ. 41.

³ EE L 64, 2.3.2007, σ. 1.

⁴ EE L 64, 2.3.2007, σ. 1, όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1361/2008 και αριθ. 721/2014 του Συμβουλίου (EE L 352, της 31.12.2008 και EE L 192, της 1.7.2014).

4. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 6 μπορούν να περιλαμβάνουν απαίτηση πιστοποίησης ή δήλωσης για φορείς που ασχολούνται με το σχεδιασμό, την κατασκευή ή τη συντήρηση των συστημάτων ATM/ANS και των συστατικών στοιχείων τους που είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα. Το πιστοποιητικό για τους φορείς αυτούς εκδίδεται εφόσον αποδείξουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με τα προνόμιά τους. Τα προνόμια που παρέχονται βάσει του πιστοποιητικού προσδιορίζονται στο εν λόγω έγγραφο.
5. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 6 μπορούν να περιλαμβάνουν απαίτηση πιστοποίησης όσον αφορά τα συστήματα ATM/ANS και τα συστατικά στοιχεία τους που είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα. Εκδίδεται το πιστοποιητικό για τα εν λόγω συστήματα και συστατικά στοιχεία, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία ανταποκρίνονται στις καθορισμένες λεπτομερείς προδιαγραφές που έχουν τεθεί προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις της παραγράφου 1.
- 5α. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 6 μπορούν να περιλαμβάνουν απαίτηση δήλωσης από τον πάροχο ATM/ANS που αναφέρεται στο άρθρο 3 στοιχείο εα) σημείο (iv) ή από τον φορέα που ασχολείται με τον σχεδιασμό, την κατασκευή ή τη συντήρηση των συστημάτων ATM/ANS και των συστατικών στοιχείων τους που αναφέρεται στο άρθρο 3 στοιχείο εα) σημείο (iii), όσον αφορά τα συστήματα ATM/ANS και τα συστατικά στοιχεία τους που είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα.
6. Τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 65α παράγραφος [...]2. Τα μέτρα αυτά προσδιορίζουν ιδίως:
- α) τις προϋποθέσεις για την παροχή ATM/ANS σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα Vβ και, κατά περίπτωση, στο παράρτημα Va·
 - β) οι προϋποθέσεις για τον καθορισμό και την κοινοποίηση στον αιτούντα των λεπτομερών προδιαγραφών που ισχύουν για τα συστήματα ATM/ANS και τα συστατικά στοιχεία τους·

- γ) τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, την αναστολή ή την ανάκληση των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο [...] 2 και, κατά περίπτωση, στην παράγραφο 5·
- δ) τις ευθύνες των κατόχων πιστοποιητικών·
- ε) κατά περίπτωση, τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες για τη δήλωση και την επιτήρηση των παρόχων υπηρεσιών και των φορέων που ασχολούνται με τον σχεδιασμό, την κατασκευή ή τη συντήρηση συστημάτων και συστατικών στοιχείων ATM/ANS, όπως ορίζουν οι παράγραφοι 3 έως 5α·
- στ) τις προϋποθέσεις για την απαγόρευση ή τον περιορισμό των δραστηριοτήτων ή την υπαγωγή τους σε ορισμένους όρους, προς το συμφέρον της ασφάλειας·
- ζ) τις προϋποθέσεις για την έκδοση και τη διάδοση υποχρεωτικών πληροφοριών για την ασφαλή παροχή ATM/ANS·
- η) [διαγράφεται]
- θ) τους λειτουργικούς κανόνες και τα συστατικά στοιχεία ATM/ANS που απαιτούνται για τη χρήση του εναέριου χώρου.

Όσον αφορά την παροχή ATM/ANS, ανατίθεται στην Επιτροπή η αρμοδιότητα, μέσω έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 65β, να τροποποιεί ή να συμπληρώνει το παράρτημα Vβ, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για λόγους τεχνικών, λειτουργικών ή επιστημονικών εξελίξεων ή για στοιχεία ασφάλειας που σχετίζονται με τις ATM/ANS, προκειμένου να επιτευχθούν, και στην αναγκαία έκταση, οι στόχοι που ορίζονται στο άρθρο 2.

7. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 6:

- α) αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα των ATM/ANS και συνάδουν με το γενικό πρόγραμμα ATM, όπου απαιτείται·
- β) είναι ανάλογα του μεγέθους και της πολυπλοκότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών·
- γ) λαμβάνουν υπόψη τη διεθνή πείρα στην παροχή ATM/ANS, καθώς και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο·
- δ) καταρτίζονται με την εφαρμογή, στο μέτρο του δυνατού, των συναφών διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. [XXX/XXX] για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση) και προβλέπουν μεταβατικούς μηχανισμούς για την εξασφάλιση της συνέχειας των πιστοποιήσεων που έχουν ήδη χορηγηθεί με βάση τον λόγω κανονισμό· αρχικά, περιέχουν τις διατάξεις ασφάλειας των κανονισμών αυτών και, εφόσον ενδείκνυται, σε περίπτωση μελλοντικών τροποποιήσεων, λαμβάνουν υπόψη τις πρόσφατες επιστημονικές και τεχνολογικές εξελίξεις·
- ε) επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων·

Άρθρο 13

Ειδικευμένοι φορείς

Όταν αναθέτουν συγκεκριμένο καθήκον πιστοποίησης ή επιτήρησης σε ειδικευμένο φορέα, ο Οργανισμός ή η σχετική εθνική αεροπορική αρχή μεριμνά ώστε ο φορέας αυτός να πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος V.

Οι ειδικευμένοι φορείς δεν εκδίδουν πιστοποιητικά ή άδειες και δεν παραλαμβάνουν δηλώσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ
Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ Ι
Καθήκοντα

Άρθρο 17

Σύσταση και αρμοδιότητες του Οργανισμού

1. Για τους σκοπούς της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδρύεται Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας.
2. Προκειμένου να εξασφαλισθεί η ορθή λειτουργία και ανάπτυξη της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, ο Οργανισμός:
 - α) αναλαμβάνει όλα τα καθήκοντα και γνωμοδοτεί επί όλων των θεμάτων που καλύπτονται από το άρθρο 1 παράγραφος 1·
 - β) επικουρεί την Επιτροπή με την εκπόνηση μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Όπου αυτά περιλαμβάνουν τεχνικούς κανόνες, ιδίως δε κανόνες κατασκευής και σχεδιασμού καθώς και λειτουργικές πτυχές, η Επιτροπή δεν δύναται να τροποποιεί το περιεχόμενό τους χωρίς προηγούμενη συνεννόηση με τον Οργανισμό. Ο Οργανισμός παρέχει επίσης στην Επιτροπή την απαραίτητη τεχνική, επιστημονική και διοικητική υποστήριξη για την άσκηση των καθηκόντων της·
 - γ) λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα εντός των εξουσιών που του παρέχονται από τον παρόντα κανονισμό ή άλλα νομοθετήματα της Ένωσης·
 - δ) διενεργεί επιθεωρήσεις και έρευνες, ανάλογα με τις ανάγκες, για την εκπλήρωση των καθηκόντων του·
 - ε) στους τομείς της αρμοδιότητάς του, εκτελεί, για λογαριασμό των κρατών μελών, λειτουργίες και καθήκοντα που τους αναθέτουν οι εφαρμοστές διεθνείς συμβάσεις, ιδίως η Σύμβαση του Σικάγου.
 - στ) υποστηρίζει τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στην εκτέλεση των καθηκόντων τους με την παροχή φόρουμ ανταλλαγής πληροφοριών και εμπειρογνωμοσύνης που διαθέτουν τα κράτη μέλη σε εθελοντική βάση.

Άρθρο 22α

ATM/ANS

Όσον αφορά τις υπηρεσίες ATM/ANS που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3γ, ο Οργανισμός:

- α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αεροπορικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων, επιθεωρήσεις και ελέγχους των φορέων που πιστοποιεί·
- β) εκδίδει και ανανεώνει πιστοποιητικά φορέων οι οποίοι ευρίσκονται εκτός της επικράτειας που υπόκειται στις διατάξεις της Συνθήκης και είναι αρμόδιοι για την παροχή υπηρεσιών στον εναέριο χώρο επικράτειας στον οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη·
- γ) εκδίδει και ανανεώνει πιστοποιητικά φορέων οι οποίοι παρέχουν πανευρωπαϊκές υπηρεσίες·
- γα) εκδίδει και ανανεώνει πιστοποιητικά ή λαμβάνει δηλώσεις από φορείς που ασχολούνται με τον σχεδιασμό, την κατασκευή ή τη συντήρηση πανευρωπαϊκών συστημάτων και συστατικών στοιχείων ATM/ANS·
- γβ) λαμβάνει δηλώσεις από τους φορείς τους οποίους πιστοποιεί, σύμφωνα με τα στοιχεία β) και γ) όσον αφορά τα συστήματα ATM/ANS·
- δ) τροποποιεί, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό, εφόσον δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων εκδόθηκε ή εφόσον ο κάτοχος του πιστοποιητικού δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που επιβάλλουν ο παρών κανονισμός ή οι εκτελεστικοί κανόνες του.

Εφόσον του ζητηθεί από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, ο Οργανισμός εκτελεί επίσης τα καθήκοντα που προβλέπονται στα στοιχεία γ) έως δ) όσον αφορά άλλους φορείς.

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ

Μέθοδοι εργασίας

Άρθρο 52

Διαδικασίες για την κατάρτιση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης

1. Το συντομότερο δυνατόν μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει διαφανείς διαδικασίες για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης, αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης, σύμφωνα με το άρθρο 18 στοιχεία α) και γ).

Στις διαδικασίες αυτές:

- α) χρησιμοποιείται η εμπειρογνωμοσύνη που διαθέτουν οι ρυθμιστικές αρχές της πολιτικής και, κατά περίπτωση, της πολεμικής αεροπορίας των κρατών μελών·
 - β) συμμετέχουν, οσάκις απαιτείται, εμπειρογνώμονες από τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένου του στρατιωτικού τομέα και αντλείται εμπειρογνωμοσύνη από τον Eurocontrol, τους σχετικούς ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης και άλλα ειδικευμένα όργανα·
 - γ) εξασφαλίζεται ότι ο Οργανισμός δημοσιεύει έγγραφα και διαβουλεύεται ευρέως με τους ενδιαφερομένους, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα και διαδικασία όπου περιλαμβάνεται η υποχρέωση του Οργανισμού να απαντά εγγράφως στη διαδικασία διαβούλευσης.
2. Όταν ο Οργανισμός εκδίδει, σύμφωνα με το άρθρο 19, γνώμες, προδιαγραφές πιστοποίησης, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης προς εφαρμογή από τα κράτη μέλη, θεσπίζει διαδικασία διαβούλευσης με τα κράτη μέλη. Προς τον σκοπό αυτόν, μπορεί να συγκροτήσει ομάδα εργασίας στην οποία κάθε κράτος μέλος έχει δικαίωμα να ορίζει έναν εμπειρογνώμονα.
 3. Τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 18 στοιχεία α) και γ) και οι διαδικασίες που θεσπίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, δημοσιεύονται σε επίσημη έκδοση του Οργανισμού.
 4. Θεσπίζονται ειδικές διαδικασίες για την ανάληψη άμεσης δράσης εκ μέρους του Οργανισμού, προκειμένου να αντιμετωπισθεί ένα πρόβλημα ασφάλειας και να ενημερωθούν τα ενδιαφερόμενα μέρη ως προς τη δράση που πρέπει να αναλάβουν.

ΤΜΗΜΑ IV
Δημοσιονομικές απαιτήσεις

Άρθρο 59

Προϋπολογισμός

1. Τα έσοδα του Οργανισμού προέρχονται από:
 - α) συνεισφορές της Ένωσης,
 - β) συνεισφορές κάθε ευρωπαϊκής τρίτης χώρας με την οποία η Ένωση έχει συνάψει τις συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 66·
 - γ) τα τέλη που καταβάλλουν οι αιτούντες και οι κάτοχοι πιστοποιητικών και εγκρίσεων που εκδίδει ο Οργανισμός·
 - δ) επιβαρύνσεις για τις δημοσιεύσεις, την εκπαίδευση και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχει ο Οργανισμός· και
 - ε) οιαδήποτε εθελοντική χρηματοδοτική συνεισφορά κρατών μελών, τρίτων χωρών ή άλλων φορέων, υπό την προϋπόθεση ότι η συνεισφορά αυτή δεν θίγει την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του Οργανισμού.
 - στ) επιδοτήσεις από οργανισμούς της Ένωσης για την εκτέλεση των καθηκόντων του Οργανισμού, σύμφωνα με το άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. (XXXX/XXX) για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση)·
2. Οι δαπάνες του Οργανισμού περιλαμβάνουν τις δαπάνες προσωπικού και διοίκησης και τις δαπάνες υποδομής και λειτουργίας.

3. Τα έσοδα και οι δαπάνες πρέπει να ισοσκελίζονται.
4. Οι τακτικοί προϋπολογισμοί και τα τέλη που επιβάλλονται και εισπράττονται για δραστηριότητες πιστοποίησης τοποθετούνται χωριστά στον προϋπολογισμό του Οργανισμού.
5. Κάθε χρόνο, το διοικητικό συμβούλιο, βάσει σχεδίου κατάστασης προβλέψεων εσόδων και δαπανών, καταρτίζει κατάσταση προβλέψεων εσόδων και δαπανών του Οργανισμού για το επόμενο οικονομικό έτος.
6. Στις 31 Μαρτίου το αργότερο, το διοικητικό συμβούλιο διαβιβάζει την κατάσταση προβλέψεων της παραγράφου 4, η οποία περιλαμβάνει σχέδιο οργανογράμματος και προσωρινό πρόγραμμα εργασιών, στην Επιτροπή και στα κράτη με τα οποία η Κοινότητα έχει συνάψει τις συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 66.
7. Η κατάσταση προβλέψεων διαβιβάζεται από την Επιτροπή στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή μαζί με το προσχέδιο γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
8. Βάσει της κατάστασης προβλέψεων, η Επιτροπή εγγράφει στο προσχέδιο γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης τις προβλέψεις που κρίνει αναγκαίες όσον αφορά το σχέδιο οργανογράμματος και το ύψος της επιχορήγησης από τον γενικό προϋπολογισμό, καταθέτει δε το προσχέδιο αυτό στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή σύμφωνα με το άρθρο 272 της Συνθήκης.
9. Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει τις πιστώσεις για την επιχορήγηση του Οργανισμού. Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει το σχέδιο οργανογράμματος του Οργανισμού.
10. Ο προϋπολογισμός εγκρίνεται από το διοικητικό συμβούλιο. Καθίσταται οριστικός μετά την οριστική έγκριση του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εφόσον απαιτείται, προσαρμόζεται ανάλογα.

11. Το διοικητικό συμβούλιο κοινοποιεί, το συντομότερο δυνατό, στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή την πρόθεσή του να υλοποιήσει κάθε σχέδιο που μπορεί να έχει σημαντικές δημοσιονομικές επιπτώσεις στη χρηματοδότηση του προϋπολογισμού, ιδίως τα σχέδια περί ακινήτων, όπως η μίσθωση ή η αγορά ακινήτων. Το διοικητικό συμβούλιο ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή.

Σε περίπτωση που ένα σκέλος της αρμόδιας για τον προϋπολογισμό αρχής έχει ανακοινώσει την πρόθεσή του να διατυπώσει γνώμη, διαβιβάζει τη γνώμη του στο διοικητικό συμβούλιο εντός έξι εβδομάδων από την ημερομηνία κοινοποίησης του σχεδίου.

Άρθρο 64

Τέλη και επιβαρύνσεις

1. Επιβάλλονται τέλη και επιβαρύνσεις για τα εξής:
- α) την έκδοση και την ανανέωση πιστοποιητικών, καθώς και τα σχετικά καθήκοντα συνεχούς επιτήρησης·
 - β) την παροχή υπηρεσιών· πρέπει να αντικατοπτρίζουν το πραγματικό κόστος της συγκεκριμένης παρεχόμενης υπηρεσίας·
 - γ) τη διαδικασία προσφυγής·
 - δ) την καταχώριση των δηλώσεων και τα σχετικά καθήκοντα συνεχούς επιτήρησης στον τομέα ATM/ANS.

Όλα τα τέλη και οι επιβαρύνσεις εκφράζονται και καταβάλλονται σε ευρώ.

2. Τα τέλη και οι επιβαρύνσεις καθορίζονται σε επίπεδο που διασφαλίζει ότι τα σχετικά έσοδα επαρκούν καταρχήν για την κάλυψη του συνολικού κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών. Στο κόστος αυτό συνυπολογίζονται ιδίως όλες οι δαπάνες του Οργανισμού για το προσωπικό που συμμετέχει στις αναφερόμενες στην παράγραφο 3 δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων κατ' αναλογία των συνταξιοδοτικών εισφορών του εργοδότη. Τα εν λόγω τέλη και επιβαρύνσεις, συμπεριλαμβανομένων όσων εισπράχθηκαν το 2007, θεωρούνται έσοδα του Οργανισμού.

3. Τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 65α παράγραφος [...]2. Τα μέτρα αυτά καθορίζουν ιδίως τις δραστηριότητες για τις οποίες οφείλονται τέλη και επιβαρύνσεις σύμφωνα με το άρθρο 59 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ) και στ), το ύψος των τελών και επιβαρύνσεων για κάθε δραστηριότητα και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να καταβάλλονται. Ζητείται η γνώμη του διοικητικού συμβουλίου για το σχέδιο εκτελεστικών μέτρων.

Άρθρο 65α

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Όταν η επιτροπή δεν διατυπώνει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και ισχύει το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 65β

Ανάθεση αρμοδιότητας

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η ανάθεση αρμοδιότητας που προβλέπεται στο άρθρο 8β παράγραφος 6, τελευταίο εδάφιο ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από [την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος κανονισμού]. Η ανάθεση αρμοδιότητας ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλει αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η κατ' άρθρο 8β, παράγραφος 6 τελευταίο εδάφιο ανάθεση αρμοδιότητας μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση αρμοδιότητας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Παράγει αποτελέσματα την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.
4. Έχει ιδιαίτερη σημασία η Επιτροπή να διεξάγει διαβουλεύσεις, κατά τη συνήθη πρακτική της, με εμπειρογνώμονες, περιλαμβανομένων εμπειρογνομόνων από τα κράτη μέλη, πριν από την έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
5. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη η οποία εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 8β παράγραφος 6 τελευταίο εδάφιο τίθεται σε ισχύ μόνον εάν δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις είτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της ως άνω προθεσμίας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα διατυπώσουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω περίοδος παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 65γ

Διαδικασία κατεπείγοντος

[...]

Άρθρο [x]

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.⁵

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

⁵ Για την ΕΕ: «Ο παρών κανονισμός θα δημοσιευθεί μαζί με τον κανονισμό (ΕΚ) [αριθ. XXXXX.] για τον EASA. Έτσι θα διασφαλισθεί η ταυτόχρονη θέση σε ισχύ αμφοτέρων των κανονισμών.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 13 («ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ» Η «ΦΟΡΕΑΣ»)

1. Ο φορέας, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τη διενέργεια των ελέγχων δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως εντολοδόχοι στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την εμπορία ή τη συντήρηση των προϊόντων, των εξαρτημάτων, του εξοπλισμού, των συστατικών στοιχείων ή των συστημάτων, στη λειτουργία τους, την παροχή υπηρεσιών ή την εκμετάλλευση. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ των συμμετεχουσών οργανώσεων και του ειδικευμένου φορέα.
2. Ο φορέας και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα πιστοποίησης, επιτήρησης, επιθεώρησης και έρευνας οφείλουν να εκτελούν τα καθήκοντά τους με τη μεγαλύτερη δυνατή επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη δυνατή τεχνική επάρκεια και να είναι απαλλαγμένοι από πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα των καθηκόντων πιστοποίησης, επιτήρησης, επιθεώρησης και έρευνας τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που επηρεάζονται από τα αποτελέσματα αυτά.
3. Ο φορέας πρέπει να διαθέτει το απαιτούμενο προσωπικό και τα μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με τη διαδικασία πιστοποίησης και επιτήρησης, επιθεώρησης και έρευνας· πρέπει, ομοίως, να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για τους έκτακτους ελέγχους.
4. Ο ειδικευμένος φορέας και το αρμόδιο για την έρευνα προσωπικό του πρέπει να διαθέτουν:
 - άρτια τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,
 - ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τα καθήκοντα πιστοποίησης, επιθεώρησης και έρευνας που διεξάγουν και επαρκή πρακτική πείρα των διαδικασιών αυτών,
 - την απαιτούμενη ικανότητα να καταρτίζουν τις δηλώσεις, τους φακέλους και τις εκθέσεις προκειμένου να αποδεικνύεται η διενέργεια των επιθεωρήσεων και των ερευνών,

- την ικανότητα να τεκμηριώνουν την εκτεταμένη εμπειρία τους στην αξιολόγηση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων.
5. Πρέπει να εξασφαλίζεται η αμεροληψία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση και την έρευνα. Η αμοιβή του δεν πρέπει να εξαρτάται από τον αριθμό των διεξαγόμενων επιθεωρήσεων και ερευνών ούτε από τα αποτελέσματά τους.
 6. Ο φορέας πρέπει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από ένα κράτος μέλος βάσει του εθνικού δικαίου ή το ίδιο το κράτος μέλος είναι υπεύθυνο για τις επιθεωρήσεις.
 7. Το προσωπικό του φορέα δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται εις γνώσιν του κατά την άσκηση των καθηκόντων του στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Vβ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ATM/ANS ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

1. Χρήση του εναέριου χώρου

- α) Όλα τα αεροσκάφη, εκτός αυτών που συμμετέχουν στις δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο α), σε όλες τις φάσεις πτήσης ή στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών του αεροδρομίου, επιχειρούν σύμφωνα με τους κοινούς γενικούς επιχειρησιακούς κανόνες και με κάθε κατάλληλη διαδικασία καθορισμένη για χρήση του συγκεκριμένου εναερίου χώρου.
- β) Όλα τα αεροσκάφη, εκτός αυτών που συμμετέχουν στις δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο α), είναι εξοπλισμένα με τα απαραίτητα συστατικά στοιχεία σε λειτουργία. Τα συστατικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται στο σύστημα ATM/ANS είναι επίσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 3.

2. Υπηρεσίες

- α) *Αεροναυτιλιακές πληροφορίες και δεδομένα για τους χρήστες του εναερίου χώρου για λόγους αεροναυτιλίας*
 - i) Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή αεροναυτιλιακών πληροφοριών είναι επαρκούς ποιότητας, πλήρη, επικαιροποιημένα και παρέχονται έγκαιρα.
 - ii) Οι αεροναυτιλιακές πληροφορίες είναι ακριβείς, πλήρεις, επικαιροποιημένες, σαφείς και κατάλληλης ακεραιότητας, σε κατάλληλο μορφότυπο για τους χρήστες.
 - iii) Η διάδοση τέτοιων αεροναυτιλιακών πληροφοριών σε χρήστες του εναερίου χώρου είναι έγκαιρη, κατάλληλης ακεραιότητας και με επαρκώς έγκυρη και ταχεία μέθοδο επικοινωνίας.
- β) *Μετεωρολογικές πληροφορίες*
 - i) Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή μετεωρολογικών πληροφοριών είναι επαρκούς ποιότητας, πλήρη, επικαιροποιημένα και παρέχονται έγκαιρα.

- ii) Στο μέτρο του δυνατού, οι μετεωρολογικές πληροφορίες είναι ακριβείς, πλήρεις, επικαιροποιημένες, κατάλληλης ακεραιότητας και σαφείς για τις ανάγκες των χρηστών του εναερίου χώρου.
- iii) Η διάδοση τέτοιων μετεωρολογικών πληροφοριών σε χρήστες του εναερίου χώρου είναι έγκαιρη και με επαρκώς έγκυρη και ταχεία μέθοδο επικοινωνίας προστατευμένη από παρεμβολές και δολιοφθορά.

γ) *Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας*

- i) Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας είναι ακριβή, πλήρη, και επικαιροποιημένα.
- ii) Οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας είναι ακριβείς, πλήρεις, επικαιροποιημένες και σαφείς για τις ανάγκες ασφαλείας των χρηστών.
- iii) Τα αυτοματοποιημένα όργανα που παρέχουν πληροφορίες ή συμβουλές στους χρήστες σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συντηρούνται ορθά ώστε να εξασφαλίζεται ότι αρμόζουν στο σκοπό για τον οποίο προορίζονται.
- iv) Οι υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι σχετιζόμενες με αυτές διαδικασίες διασφαλίζουν τον ασφαλή διαχωρισμό των αεροσκαφών και, στην περιοχή ελιγμών του αεροδρομίου, προλαμβάνουν τις συγκρούσεις μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων και, όπου ενδείκνυται, συμβάλλουν στην προστασία από άλλους εναέριους κινδύνους και διασφαλίζουν τον άμεσο και έγκαιρο συντονισμό με όλους τους σχετικούς χρήστες και τους παρακείμενους όγκους εναερίου χώρου.
- v) Η επικοινωνία μεταξύ υπηρεσιών της εναέριας κυκλοφορίας και αεροσκάφους και μεταξύ των αντίστοιχων μονάδων υπηρεσιών της εναέριας κυκλοφορίας είναι έγκαιρη, κατανοητή, ορθή και, σαφής, προστατευμένη από παρεμβολές και ευρέως κατανοητή και, ενδεχομένως, αναγνωρισμένη από όλους τους εμπλεκόμενους.

- vi) Εγκαθίστανται μέσα ανίχνευσης δυνητικών περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, εκκίνησης της αντίστοιχης δράσης έρευνας και διάσωσης. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, τουλάχιστον, κατάλληλους μηχανισμούς συναγερμού, συντονιστικά μέτρα και διαδικασίες, μέσα και προσωπικό, τα οποία να καλύπτουν αποτελεσματικά την περιοχή αρμοδιότητας.

δ) *Υπηρεσίες επικοινωνίας*

Στις υπηρεσίες επικοινωνίας επιτυγχάνονται και διατηρούνται επαρκείς επιδόσεις, από πλευράς διαθεσιμότητας, ακεραιότητας, συνέχειας και χρονικής ακρίβειας. Είναι ταχείες και προστατευμένες από δολιοφθορά.

ε) *Υπηρεσίες αεροναυτιλίας*

Στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας επιτυγχάνεται και διατηρείται επαρκές επίπεδο επιδόσεων όσον αφορά τις πληροφορίες καθοδήγησης, εντοπισμού θέσης και, εφόσον παρέχονται, πληροφορίες χρονισμού. Στα κριτήρια επιδόσεων περιλαμβάνονται η ακρίβεια, η ακεραιότητα, η διαθεσιμότητα και η συνέχεια.

στ) *Υπηρεσίες επιτήρησης*

Οι υπηρεσίες επιτήρησης καθορίζουν την αντίστοιχη θέση των αεροσκαφών στον αέρα και των υπολοίπων αεροσκαφών και των χερσαίων οχημάτων στην επιφάνεια του αεροδρομίου, με επαρκείς επιδόσεις, όσον αφορά την ακρίβεια, την ακεραιότητα, τη συνέχεια και την πιθανότητα ανίχνευσης.

ζ) *Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας*

Στην τακτική διαχείριση των ροών εναέριας κυκλοφορίας σε επίπεδο Ένωσης γίνεται χρήση και παροχή επαρκώς ακριβών και επικαιροποιημένων πληροφοριών για τον όγκο και τη φύση της προγραμματισμένης εναέριας κυκλοφορίας που επηρεάζει την παροχή υπηρεσιών, όπως γίνεται συντονισμός και διαπραγμάτευση για την αλλαγή της διαδρομής ή την καθυστέρηση των ροών κυκλοφορίας, ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος συμφόρησης στον αέρα ή στα αεροδρόμια. Η διαχείριση ροής γίνεται με σκοπό τη βελτιστοποίηση της διαθέσιμης ικανότητας στη χρήση του εναέριου χώρου και την ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Οι κανόνες αυτοί βασίζονται στην ασφάλεια, τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα, ώστε να διασφαλίζεται ότι η ικανότητα παρέχεται έγκαιρα, με ευελιξία και σύμφωνα με τις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Αεροναυτιλίας.

Τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 8β παράγραφος 6 σχετικά με τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας υποστηρίζουν τις επιχειρησιακές αποφάσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων και των χρηστών του εναέριου χώρου και καλύπτουν τους ακόλουθους τομείς:

- α) το σχεδιασμό πτήσεων·
- β) τη χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας του εναέριου χώρου κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής των χρονοθυρίδων κατά τη διαδρομή·
- γ) τη χρήση διαδρομών από τη γενική εναέρια κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων:
 - της δημιουργίας ενιαίας έκδοσης για την καθοδήγηση των διαδρομών και της εναέριας κυκλοφορίας,
 - τις εναλλακτικές λύσεις για την εκτροπή της γενικής εναέριας κυκλοφορίας από περιοχές συμφόρησης, και
 - τους κανόνες προτεραιότητας όσον αφορά την πρόσβαση στον εναέριο χώρο για τη γενική εναέρια κυκλοφορία, ιδίως σε περιόδους συμφόρησης και κρίσης,
- δ) τη συνοχή μεταξύ σχεδίων πτήσης και χρονοθυρίδων, καθώς και τον απαραίτητο συντονισμό με παρακείμενες περιοχές, κατά το δέον.

η) *Διαχείριση εναέριου χώρου*

Ο προσδιορισμός συγκεκριμένων όγκων του εναέριου χώρου για ορισμένη χρήση παρακολουθείται, συντονίζεται και κοινοποιείται έγκαιρα ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος κάθε απώλειας διαχωρισμού μεταξύ αεροσκαφών. Λαμβανομένης υπόψη της οργάνωσης των στρατιωτικών δράσεων και των συναφών πτυχών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών, η διαχείριση του εναέριου χώρου υποστηρίζει επίσης την ομοιόμορφη εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, όπως περιγράφεται από τον ΔΟΠΑ και όπως εφαρμόζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. (XXXX/XXX) για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση), ώστε να διευκολύνονται η διαχείριση του εναέριου χώρου και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.

θ) Σχεδιασμός του εναέριου χώρου

Οι διαρθρώσεις του εναέριου χώρου και οι διαδικασίες πτήσης σχεδιάζονται επιθεωρούνται και επικυρώνονται καταλλήλως πριν αναπτυχθούν και να χρησιμοποιηθούν από τα αεροσκάφη.

3. Συστήματα και συστατικά στοιχεία

α) Γενικά

Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία ATM/ANS παροχής σχετικών πληροφοριών από και προς το αεροσκάφος και στο έδαφος σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται, να συντηρούνται και να λειτουργούν ορθά, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αρμόζουν για το σκοπό τους.

Τα συστήματα και οι διαδικασίες περιλαμβάνουν ιδίως τα απαιτούμενα για την υποστήριξη των ακόλουθων καθηκόντων και υπηρεσιών:

1. Διαχείριση εναέριου χώρου
2. Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας
3. Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως συστήματα επεξεργασίας δεδομένων πτήσης, συστήματα επεξεργασίας δεδομένων επιτήρησης και συστήματα διεπαφής ανθρώπου-μηχανής.
4. Επικοινωνίες, συμπεριλαμβανομένων των επικοινωνιών εδάφους-εδάφους, αέρος-εδάφους και αέρος-αέρος.
5. Αεροναυτιλία.
6. Επιτήρηση.
7. Υπηρεσίες αεροναυτιλιακών πληροφοριών.
8. Χρήση μετεωρολογικών πληροφοριών.

β) Ακεραιότητα, επιδόσεις και αξιοπιστία συστημάτων και συστατικών στοιχείων

Η ακεραιότητα και οι σχετικές με την ασφάλεια επιδόσεις συστημάτων και συστατικών στοιχείων (στο αεροσκάφος, στο έδαφος ή στο διάστημα) είναι ενδεδειγμένες για το σκοπό τον οποίο επιδιώκουν. Επιτυγχάνουν το απαιτούμενο επίπεδο λειτουργικών επιδόσεων για όλες τις προβλέψιμες λειτουργικές συνθήκες και για το σύνολο του λειτουργικού βίου τους.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων ATM/ANS και των συστατικών τους στοιχείων πρέπει να γίνονται με χρήση κατάλληλων και επικυρωμένων διαδικασιών, ώστε να εξασφαλίζεται η ομοιογενής λειτουργία του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ανά πάσα στιγμή και σε όλα τα στάδια της πτήσης. Η ομοιογενής λειτουργία εκφράζεται κυρίως με ανταλλαγή πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των συναφών πληροφοριών για την επιχειρησιακή κατάσταση, την κοινή αντίληψη των πληροφοριών, τις συγκρίσιμες επιδόσεις επεξεργασίας και τις σχετικές διαδικασίες, οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα για κοινές επιχειρησιακές επιδόσεις που έχουν συμφωνηθεί για το σύνολο ή τμήματα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΔΔΕΚ).

Το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους υποστηρίζουν συντονισμένα τις νέες συμφωνημένες και επικυρωμένες αντιλήψεις περί εκμετάλλευσης που συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ιδίως από πλευράς ασφάλειας και μεταφορικής ικανότητας.

Το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματά του και τα συστατικά τους στοιχεία πρέπει να υποστηρίζουν τη σταδιακή υλοποίηση πολιτικοστρατιωτικού συντονισμού, στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την αποτελεσματική διαχείριση του εναέριου χώρου και της εναέριας κυκλοφορίας και την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση του εναέριου χώρου από όλους τους χρήστες, με την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων, το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματά του και τα συστατικά τους στοιχεία πρέπει να υποστηρίζουν την έγκαιρη ανταλλαγή, μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών μερών, ακριβών και συνεπών πληροφοριών που καλύπτουν όλες τις φάσεις της πτήσης, με την επιφύλαξη των συμφερόντων πολιτικής ασφάλειας ή άμυνας, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων εμπιστευτικότητας.

γ) *Σχεδιασμός συστημάτων και συστατικών στοιχείων*

- i) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους σχεδιάζονται για να πληρούν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ασφαλείας.
- ii) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους, εξεταζόμενα συλλογικά, μεμονωμένα και το ένα ως προς το άλλο, σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να υφίσταται αντίστροφη σχέση μεταξύ της πιθανότητας τυχόν αστοχία να μπορεί να οδηγήσει σε πλήρη βλάβη του συστήματος και της σοβαρότητας των συνεπειών της στην παροχή υπηρεσιών ασφαλείας.
- iii) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους, εξεταζόμενα συλλογικά, μεμονωμένα και το ένα ως προς το άλλο, σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι περιορισμοί που σχετίζονται με τις ανθρώπινες ικανότητες και επιδόσεις.
- iv) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους σχεδιάζονται κατά τρόπο που να προστατεύονται από ακούσια επιβλαβή αλληλεπίδρασή τους με εξωτερικά στοιχεία.
- v) Στο προσωπικό παρέχονται με σαφή, αναλυτικό και απερίφραστο τρόπο οι αναγκαίες πληροφορίες για την κατασκευή, την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη συντήρηση των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους, καθώς και πληροφορίες για επισφαλείς συνθήκες.

δ) *Σταθερό επίπεδο εξυπηρέτησης*

Τα επίπεδα ασφάλειας των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους διατηρούνται κατά τη διάρκεια της εξυπηρέτησης και οιασδήποτε τροποποιήσεων της εξυπηρέτησης.

4. *Επαγγελματική καταλληλότητα ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας*

α) *Γενικά*

Τα πρόσωπα που εκπαιδεύονται ως ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή ως εκπαιδευόμενοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας έχουν επαρκείς μορφωτικές, σωματικές και πνευματικές ικανότητες για την κτήση, διατήρηση και επίδειξη των σχετικών θεωρητικών γνώσεων και πρακτικών δεξιοτήτων.

β) *Θεωρητικές γνώσεις*

- i) Κάθε ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποκτά και διατηρεί επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα καθήκοντα που εκτελεί και ανάλογο των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας.
- ii) Η απόκτηση και η διατήρηση των θεωρητικών γνώσεων αποδεικνύεται με συνεχή αξιολόγηση κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης ή με κατάλληλες εξετάσεις.
- iii) Διατηρείται ενδεδειγμένο επίπεδο ικανότητας στις θεωρητικές γνώσεις. Η συμμόρφωση αποδεικνύεται με τακτικές αξιολογήσεις ή εξετάσεις. Η συχνότητα των εξετάσεων είναι ανάλογη του επιπέδου των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας.

γ) *Πρακτικές δεξιότητες*

- i) Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποκτά και διατηρεί πρακτικές δεξιότητες κατάλληλες για την άσκηση των καθηκόντων του. Οι δεξιότητες αυτές είναι ανάλογες των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας και να καλύπτουν τουλάχιστον, εφόσον απαιτείται από τα ασκούμενα καθήκοντα, τα ακόλουθα:
 - i. τις επιχειρησιακές διαδικασίες·
 - ii. τις πτυχές των καθηκόντων·
 - iii. ασυνήθεις και έκτακτες καταστάσεις· και
 - iv. ανθρωπογενείς παράγοντες.
- ii) Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποδεικνύει την ικανότητά του να εκτελεί τις σχετικές διαδικασίες και καθήκοντα με επίπεδο επάρκειας κατάλληλο για τα ασκούμενα καθήκοντα.
- iii) Διατηρείται ικανοποιητικό επίπεδο επάρκειας πρακτικών δεξιοτήτων. Η συμμόρφωση επαληθεύεται με τακτικές αξιολογήσεις ή εξετάσεις. Η συχνότητα των αξιολογήσεων αυτών είναι ανάλογη του σύνθετου χαρακτήρα και του επιπέδου των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας και τα ασκούμενα καθήκοντα.

δ) *Γλωσσομάθεια*

- i) Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποδεικνύει επάρκεια στην ομιλία και την κατανόηση της αγγλικής γλώσσας σε βαθμό που του επιτρέπει να επικοινωνεί αποτελεσματικά σε αποκλειστικά φωνητικές (τηλεφωνικές/ραδιοτηλεφωνικές) και πρόσωπο με πρόσωπο καταστάσεις με αντικείμενο τα συγκεκριμένα θέματα της εργασίας του, συμπεριλαμβανομένων των έκτακτων καταστάσεων.
- ii) Όταν αυτό χρειάζεται για την παροχή υπηρεσιών ATS, μέσα σε καθορισμένο όγκο εναερίου χώρου, ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας έχει επίσης επάρκεια στην ομιλία και την κατανόηση της (των) εθνικής(-ών) γλώσσας(-ών) στο βαθμό που περιγράφηκε ανωτέρω.

ε) *Συνθετικά μέσα εκπαίδευσης (STD)*

Όταν χρησιμοποιείται STD για την πρακτική εκπαίδευση στην επίγνωση των καταστάσεων και τους ανθρώπινους παράγοντες ή την απόδειξη απόκτησης ή διατήρησης δεξιοτήτων, το μέσο αυτό έχει επιδόσεις που επιτρέπουν κατάλληλη προσομοίωση του εργασιακού περιβάλλοντος και των επιχειρησιακών καταστάσεων, ενδεδειγμένη για την παρεχόμενη εκπαίδευση.

στ) *Κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων*

- i) Η εκπαίδευση παρέχεται με κύκλο μαθημάτων, τα οποία περιλαμβάνουν διδασκαλία θεωρητικού και πρακτικού χαρακτήρα, καθώς και εκπαίδευση με STD, εφόσον κρίνεται σκόπιμο.
- ii) Το μάθημα καθορίζεται και εγκρίνεται ανάλογα με τον τύπο εκπαίδευσης.

ζ) *Εκπαιδευτές*

- i) Η θεωρητική εκπαίδευση παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές. Αυτοί:
 - i. διαθέτουν τις κατάλληλες γνώσεις στο συγκεκριμένο εκπαιδευτικό πεδίο και
 - ii. έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να χρησιμοποιούν κατάλληλες εκπαιδευτικές τεχνικές.

- ii) Η εκπαίδευση στις πρακτικές δεξιότητες παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές, οι οποίοι διαθέτουν τα ακόλουθα προσόντα:
 - i. πληρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά τις θεωρητικές γνώσεις και την πείρα για την εκπαίδευση που παρέχουν·
 - ii. έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να χρησιμοποιούν κατάλληλες εκπαιδευτικές τεχνικές·
 - iii. έχουν εξασκηθεί στις τεχνικές πρακτικής εκπαίδευσης για τις διαδικασίες για τις οποίες πρόκειται να παρέχουν εκπαίδευση·
 - iv. παρακολουθούν τακτική επιμόρφωση ώστε να εξασφαλίζεται η εκπαιδευτική τους επάρκεια.
- iii) Οι εκπαιδευτές πρακτικών δεξιοτήτων είναι επίσης ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή έχουν το δικαίωμα άσκησης του επαγγέλματος αυτού.

η) *Αξιολογητές*

- i) Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας:
 - i. έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να αξιολογούν τις επιδόσεις των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και να διεξάγουν τις σχετικές δοκιμασίες και ελέγχους και
 - ii. παρακολουθούν τακτική επιμόρφωση ώστε να διασφαλίζεται η επικαιροποίηση των προτύπων αξιολόγησης.
- ii) Οι αξιολογητές πρακτικών δεξιοτήτων είναι επίσης ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή έχουν το δικαίωμα άσκησης του επαγγέλματος αυτού στους τομείς εκείνους στους οποίους διενεργείται η αξιολόγηση.

θ) *Φυσική κατάσταση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας*

i) *Ιατρικά κριτήρια*

- i. Όλοι οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας αποδεικνύουν περιοδικά την καλή κατάσταση της υγείας τους για να εκτελούν τα καθήκοντά τους. Η συμμόρφωσή τους αποδεικνύεται με κατάλληλη αξιολόγηση, στην οποία λαμβάνεται υπόψη η πιθανή υποβάθμιση της πνευματικής και της σωματικής υγείας τους λόγω της ηλικίας.
- ii. Η απόδειξη της υγείας, η οποία περιλαμβάνει τη σωματική και την πνευματική υγεία, περιλαμβάνει την αποδεδειγμένη απουσία νοσήματος ή αναπηρίας που καθιστά τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ATC) ανίκανο:
 - να ασκεί ορθά τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για την παροχή υπηρεσιών ATC,
 - να εκτελεί ανά πάσα στιγμή τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή
 - να έχει σωστή αντίληψη του περιβάλλοντός του.

- ii) Εάν δεν μπορεί να καταδειχθεί πλήρως η καλή φυσική κατάσταση, είναι δυνατό να λαμβάνονται αντισταθμιστικά μέτρα που παρέχουν ισοδύναμη ασφάλεια πτήσεων.

5. *Πάροχοι υπηρεσιών και εκπαιδευτικοί φορείς*

α) *Η ανάληψη παροχής υπηρεσιών επιτρέπεται μόνον υπό τους ακόλουθους όρους:*

- i) ο πάροχος υπηρεσιών διαθέτει άμεσα ή έμμεσα μέσω συμβάσεων όλα τα απαραίτητα μέσα για το φάσμα και το πεδίο των υπηρεσιών του. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: συστήματα, εγκαταστάσεις καθώς και τροφοδοσία ηλεκτρικού ρεύματος, διοικητική δομή, προσωπικό, εξοπλισμό και τη συντήρησή του, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·
- ii) ο πάροχος υπηρεσιών συντάσσει και τηρεί επικαιροποιημένα εγχειρίδια διαχείρισης και λειτουργίας που αφορούν την παροχή των υπηρεσιών του και επιχειρεί σύμφωνα με τα εγχειρίδια αυτά. Τα εγχειρίδια αυτά περιέχουν όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για τις επιχειρήσεις, το σύστημα διαχείρισης και το προσωπικό επιχειρήσεων ώστε να ασκεί τα καθήκοντά του,

- iii) ο πάροχος υπηρεσιών εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης με βάση την επικινδυνότητα ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος και να επιδιώκει τη συνεχή προορατική βελτίωση του συστήματος αυτού,
- iv) ο πάροχος υπηρεσιών χρησιμοποιεί μόνο κατάλληλα ειδικευμένο και εκπαιδευμένο προσωπικό και εφαρμόζει και διατηρεί προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου για το προσωπικό,
- v) ο πάροχος υπηρεσιών διατηρεί επίσημες επαφές με όλους τους ενδιαφερομένους οι οποίοι μπορούν να επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια των υπηρεσιών τους, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις,
- vi) ο πάροχος υπηρεσιών καταρτίζει και εφαρμόζει σχέδιο έκτακτης ανάγκης που καλύπτει τις έκτακτες και ασυνήθεις καταστάσεις που μπορούν να παρουσιασθούν στις υπηρεσίες του,
- vii) ο πάροχος υπηρεσιών καταρτίζει και εφαρμόζει πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας, καθώς και πρόγραμμα αναφοράς και ανάλυσης συμβάντων, το οποίο πρέπει να ενεργοποιείται από το σύστημα διαχείρισης, ώστε να συμβάλλει στη συνεχή βελτίωση της ασφαλείας και
- viii) ο πάροχος υπηρεσιών προβαίνει σε ρυθμίσεις για να ελέγχει ότι πληρούνται ανά πάσα στιγμή οι απαιτήσεις ασφαλείας και διαλειτουργικότητας κάθε συστήματος και συστατικού στοιχείου που χρησιμοποιεί.

β) *Η ανάληψη παροχής υπηρεσιών ATC επιτρέπεται μόνον υπό τους ακόλουθους όρους:*

- i) η διαχείριση της πρόληψης της κόπωσης του προσωπικού που παρέχει υπηρεσίες ATC γίνεται μέσω συστήματος χρονοπρογραμματισμού του προσωπικού. Στο εν λόγω σύστημα λαμβάνονται υπόψη οι περίοδοι άσκησης καθηκόντων, ο χρόνος άσκησης καθηκόντων και οι ανάλογες περίοδοι ανάπαυσης. Στον καθορισμό των περιορισμών του συστήματος χρονοπρογραμματισμού λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σχετικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην κόπωση όπως, ιδίως, η έλλειψη ύπνου, η διατάραξη του κιρκάδιου κύκλου, τα νυχτερινά ωράρια, ο συσσωρευμένος χρόνος άσκησης καθηκόντων σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, καθώς και η ανταλλαγή ανατεθέντων καθηκόντων μεταξύ των μελών του προσωπικού,
- ii) η διαχείριση της πρόληψης του άγχους του προσωπικού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας γίνεται με πρόγραμμα εκπαίδευσης και πρόληψης,

- iii) ο πάροχος υπηρεσιών ATC προβλέπει διαδικασίες για να ελέγχεται εάν επιβαρύνεται η γνωστική κρίση ή εάν καθίσταται ανεπαρκής η κατάσταση υγείας του προσωπικού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας,
- iv) ο πάροχος υπηρεσιών ATC λαμβάνει υπόψη τους επιχειρησιακούς και τεχνικούς περιορισμούς, καθώς και τις αρχές ανθρωπογενών παραγόντων στον προγραμματισμό και τις επιχειρήσεις του.

γ) *Η παροχή υπηρεσιών επικοινωνιών, πλοήγησης ή/και επιτήρησης επιτρέπεται μόνον υπό τον ακόλουθο όρο:*

Ο πάροχος υπηρεσιών ATC ενημερώνει εγκαίρως τους ενδιαφερόμενους χρήστες του εναερίου χώρου και τις μονάδες ATS για την επιχειρησιακή κατάσταση (και τις αντίστοιχες αλλαγές της) των υπηρεσιών που παρέχει για την εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας.

δ) *Φορείς εκπαίδευσης*

Ο φορέας εκπαίδευσης που εκπαιδεύει προσωπικό ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να πληροί τις κάτωθι απαιτήσεις:

- i) να διαθέτει όλα τα μέσα που απαιτούνται για το πεδίο των αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τη δραστηριότητά του. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμός, μεθοδολογία, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·
- ii) να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης σχετικά με την ασφάλεια και το πρότυπο της εκπαίδευσης και να επιδιώκει τη συνεχή βελτίωση του εν λόγω συστήματος· και
- iii) προβαίνει σε ρυθμίσεις με άλλους συναφείς φορείς, εφόσον απαιτείται, για να εξασφαλίζεται συνεχής συμμόρφωση προς τις ανωτέρω βασικές απαιτήσεις.