



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 11.12.2001
COM (2001) 564 τελικό/2

2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

Corrigendum
suite à la révision par les juristes-réviseurs
Concerne les 11 versions

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού
ουρανού**

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας

(υποβληθείσες από την Επιτροπή)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο έγγραφο COM(2001) 123 με το οποίο καθορίζεται πρόγραμμα δράσης για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού προσδιορίζει τους στόχους και τις μεθόδους εργασίας για τη μεταρρύθμιση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Στο παρόν έγγραφο διατυπώνονται οι προτάσεις στους συγκεκριμένους τομείς του προγράμματος δράσης.

Οι προτάσεις αυτές εντάσσουν με τον κατάλληλο τρόπο στο κοινοτικό δίκαιο τα συμπεράσματα της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, συμβάλλοντας έτσι σε πιο ολοκληρωμένη και αποτελεσματική προσέγγιση για την εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και συμπλέοντας με την προσέγγιση που ακολουθήθηκε για την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς και για το ευρώ.

Σκοπός των προτάσεων αυτών είναι να προσδιορίσουν σαφώς το ρόλο της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, γεγονός που συνεπάγεται εγκατάλειψη της σημερινής αποσπασματικής και αδιαφανούς λειτουργίας της. Οι διάφοροι φορείς που εμπλέκονται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να λογοδοτούν για τις πράξεις τους στους χρήστες του εναερίου χώρου και στους επιβάτες. Η αποσαφήνιση του ρόλου και των ευθυνών τους θα συμβάλει στη βελτίωση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας.

Τα τραγικά γεγονότα που συνέβησαν πρόσφατα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής κινδυνεύουν να επηρεάσουν σοβαρά την ομαλή εξέλιξη των αερομεταφορών. Μια επιβράδυνση ή ακόμη και ελάττωση της εναέριας κυκλοφορίας θα μπορούσε να ανακουφίσει την κατάσταση μειώνοντας τη χρόνια συμφόρηση και τις καθυστερήσεις στην Ευρώπη. Αυτό όμως δεν μειώνει αλλά μάλλον ενισχύει την ανάγκη για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Η προοπτική μιας κρίσης στην αεροπορική βιομηχανία έχει ως αποτέλεσμα να ασκούνται αυξημένες πιέσεις σε άλλους συναφείς τομείς, όπως η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, για να μειώσουν το κόστος τους και να βελτιώσουν την αποδοτικότητα.

Η δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού διευκολύνει επίσης τη διαχείριση της ασφάλειας, ιδίως κατά την εκτέλεση των πτήσεων. Η διαδικασία εναρμόνισης και ολοκλήρωσης οδηγεί σε βελτίωση του συντονισμού μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και άλλων αερομεταφορέων, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών. Τυχόν μεταβολές στις τακτικές και κανονικές κυκλοφοριακές ροές εξαιτίας απροσδόκητων γεγονότων ή μέτρων ασφαλείας μπορούν να προβλεφθούν και να αντιμετωπιστούν με αποτελεσματικότερο τρόπο.

Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω εκτιμήσεων, οι προτάσεις που ακολουθούν εξασφαλίζουν αξιόπιστα μέσα για την πραγματοποίηση βημάτων προόδου όσον

αφορά την ασφάλεια, τη μεταφορική ικανότητα και την αποδοτικότητα τα οποία συνάδουν με τις αναπτυξιακές προσδοκίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΥΡΑΝΟΥ

- 2.1 Η Κοινότητα έχει χρέος να παράσχει ρυθμιστικό πλαίσιο που επιτρέπει τη βέλτιστη ικανοποίηση των αναγκών των χρηστών. Το κοινοτικό πλαίσιο πρέπει να επιβάλλει τις ίδιες υποχρεώσεις και προσφέρει τις ίδιες δυνατότητες σε όλους τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Πρέπει να καλύπτει τις σχέσεις μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών και ρυθμιστικής αρχής (διαφάνεια και παρακολούθηση), μεταξύ των διαφόρων φορέων παροχής υπηρεσιών (συνεργασία), μεταξύ των εν λόγω φορέων παροχής υπηρεσιών και των χρηστών του εναέριου χώρου (διαβούλευση) και μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών και των άλλων αερομεταφορέων συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών (συντονισμός). Συνίσταται στην εφαρμογή τριών μέσων: ενός συστήματος χορήγησης αδειών για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας το οποίο επιτρέπει την εφαρμογή των κανόνων που έχουν θεσπιστεί στο πλαίσιο της κοινοτικής νομοθεσίας· ενός μηχανισμού ελέγχου της συμμόρφωσης για την παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων αυτών από τις αρχές των κρατών μελών· ρυθμίσεων και διαδικασιών για την πληρωμή των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- 2.2 Παράλληλα με την καθιέρωση των κανονιστικών δραστηριοτήτων σε κοινοτικό επίπεδο, θα πρέπει να υπάρχει αποτελεσματικός μηχανισμός ελέγχου συμμόρφωσης, κυρίως για την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των φορέων παροχής υπηρεσιών. Η νομοθετική πρόταση αναθέτει τον έλεγχο της συμμόρφωσης κατά κύριο λόγο στις εθνικές αρχές. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διορίσουν εποπτικές αρχές. Ωστόσο, τα προτεινόμενα μέτρα διασφαλίζουν επίσης την δικαιοδοσία της Κοινότητας στην αντιμετώπιση περιπτώσεων με πανευρωπαϊκή σημασία και στην παρακολούθηση των διαδικασιών ελέγχου συμμόρφωσης και εφαρμογής σε εθνικό επίπεδο. Τα κράτη μέλη, οι ρυθμιστικές αρχές, τα υπουργεία μεταφορών ή οι αρχές πολιτικής αεροπορίας ελέγχουν, ιδία πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήσεως των ενδιαφερόμενων, τη συμμόρφωση των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας με τους κοινοτικούς κανόνες και προβαίνουν, εφόσον χρειάζεται, στις ενδεδειγμένες δράσεις εφαρμογής. Η κοινοτική νομοθεσία πρέπει να αποτελεί συνδετικό κρίκο μεταξύ της εθνικής διαδικασίας ελέγχου συμμόρφωσης και της αντίστοιχης διαδικασίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- 2.3 Η άσκηση εξουσιών από τα κράτη μέλη απαιτεί το διαχωρισμό της εποπτικής λειτουργίας από την επιχειρησιακή λειτουργία ώστε να αποτρέπεται ενδεχόμενη σύγκρουση συμφερόντων. Οι οργανισμοί που παρέχουν υπηρεσίες δεν πρέπει να έχουν τέτοιες εποπτικές αρμοδιότητες, τόσο όσον αφορά τους ίδιους όσο και οποιονδήποτε άλλο πάροχο υπηρεσιών. Ο παρών κανονισμός προτείνει ως ελάχιστη απαίτηση το λειτουργικό διαχωρισμό εποπτικής δράσης και εκμετάλλευσης, δηλαδή, κατ' ελάχιστον, το διαχωρισμό και τη διάκριση, σε λειτουργικό επίπεδο, των φορέων με εποπτικές αρμοδιότητες και των φορέων εκμετάλλευσης. Ωστόσο, όταν θα συντάξει έκθεση σχετικά με τα αποτελέσματα της πρωτοβουλίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της, η Επιτροπή θα εκτιμήσει αν η συγκεκριμένη προσέγγιση διαχωρισμού εξακολουθεί να ενδείκνυται.

- 2.4 Ο έλεγχος της συμμόρφωσης προϋποθέτει επαρκή συστήματα επιθεώρησης ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια, ότι εκπληρώνονται με ικανοποιητικό τρόπο τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών και ότι τηρούνται οι απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών. Η κύρια ευθύνη για τη διενέργεια των επιθεωρήσεων αυτών ανήκει στα κράτη μέλη και στις αρμόδιες διοικητικές υπηρεσίες τους, δηλαδή τις εποπτικές αρχές. Αν τα κράτη μέλη δεν διαθέτουν επαρκείς πόρους και δεξιότητες για την άσκηση του συγκεκριμένου ρόλου, μπορούν να αποταθούν σε εξειδικευμένους ιδιωτικούς και δημόσιους οργανισμούς με μεγάλη εμπειρία στους τομείς της ασφάλειας, των οικονομικών και της ποιότητας. Για το σκοπό αυτό, η νομοθεσία προβλέπει τη δημιουργία ενός δικτύου αναγνωρισμένων οργανισμών για την επιθεώρηση και παρακολούθηση των φορέων παροχής υπηρεσιών. Θα πρέπει να θεσπιστούν κατάλληλα πρότυπα για την εξουσιοδότηση των οργανισμών που θα διενεργούν τις εν λόγω επιθεωρήσεις και ελέγχους για λογαριασμό των κρατών μελών. Είναι επίσης σημαντικό να ισχύουν τα ίδια πρότυπα σε όλη την Κοινότητα και να μη παρατηρούνται αποκλίσεις στις επιδόσεις των αναγνωρισμένων οργανισμών ώστε να μπορούν οι εποπτικές αρχές να επικαλούνται αδιακρίτως οποιονδήποτε ανάλογο οργανισμό με έδρα την Κοινότητα. Με τον τρόπο αυτό, οι φορείς παροχής υπηρεσιών θα αξιολογούνται σε ισότιμη βάση προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι υπηρεσίες τους βρίσκονται στο ίδιο υψηλό επίπεδο από άποψη ποιότητας, στοιχείο που αποτελεί προϋπόθεση για την αποδοχή τους από το σύνολο των κρατών μελών.
- 2.5 Όλες οι νομοθετικές προτάσεις περιλαμβάνουν μια σημαντική συνιστώσα που άπτεται των θεμάτων ασφάλειας. Η ασφάλεια αποτελεί επιτακτική απαίτηση, η οποία πρέπει να διατηρηθεί και να ενισχυθεί στο πλαίσιο της κανονιστικής προσέγγισης που τίθεται σε εφαρμογή. Όλα τα μέτρα που προτείνονται στη συνέχεια του κειμένου ενσωματώνουν αυτή την απόλυτη επιταγή για διατήρηση και ενίσχυση του επιπέδου ασφαλείας. Το θέμα της ασφάλειας αντιμετωπίζεται σε τρία διαφορετικά επίπεδα: καθορισμός των απαιτήσεων ασφαλείας, εκτίμηση της ορθής εφαρμογής των απαιτήσεων αυτών και ανάληψη των αναγκαίων προληπτικών και διορθωτικών δράσεων με βάση τις επιδόσεις ασφαλείας των φορέων παροχής υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής δικτύων ασφαλείας.
- 2.6 Όσον αφορά στις απαιτήσεις ασφαλείας, σε ένα τελικό στάδιο η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να εξετάσει με ποιο τρόπο θα επιτευχθεί η συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών στις πτυχές της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας που άπτονται της ασφάλειας. Επί του παρόντος, η Επιτροπή προτείνει την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας με βάση τις Ρυθμιστικές Απαιτήσεις Ασφαλείας (ESARRs, Safety Regulatory Requirements) του Eurocontrol οι οποίες συντάσσονται από την Επιτροπή Ρυθμίσεων Ασφαλείας (SRC)¹ στο μέτρο που μπορούν να αποτελέσουν τη βάση για υποχρεωτικούς κανονισμούς.

¹

Επί του παρόντος, οι εν λόγω ρυθμιστικές απαιτήσεις μπορούν θεωρητικώς να μεταφερθούν στο κοινοτικό δίκαιο στο πλαίσιο της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1993, σχετικά με τον καθορισμό και τη χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας· όμως, δεδομένου ότι αντικείμενο της εν λόγω οδηγίας είναι να επιβάλει τους όρους για τις προσκλήσεις υποβολής προσφορών για εξοπλισμό, η πραγματική δυνατότητα μεταφοράς των Ρυθμιστικών Απαιτήσεων Ασφαλείας (ESARRs) στο κοινοτικό δίκαιο περιορίζεται στις απαιτήσεις ασφαλείας που αφορούν τον εξοπλισμό και τα συστήματα.

- 2.7 Στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, δεν έχει προβλεφθεί κάποιο σύστημα επιθεώρησης, πιστοποίησης και επίβλεψης της εκμετάλλευσης, όπως στην αεροναυτιλία. Η συνεχιζόμενη διαδικασία μεταβολής του καθεστώτος των φορέων παροχής υπηρεσιών σε εταιρικό και η αυξανόμενη αυτονομία τους απαιτεί από τα κράτη μέλη να επαναπροσδιορίσουν την προσέγγισή τους όσον αφορά στην εκπλήρωση της υποχρέωσής τους για ασφαλή και αποτελεσματική διεξαγωγή των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η Επιτροπή προτείνει τη δημιουργία συστήματος τόσο για τη χορήγηση της αρχικής έγκρισης όσο και για τη διαρκή επίβλεψη των φορέων παροχής υπηρεσιών ώστε να διασφαλίζεται η διατήρηση των απαιτούμενων επιπέδων εκμετάλλευσης. Όπως και η έκδοση Πιστοποιητικών Αερομεταφορέα (AOC), η χορήγηση αδειών παρέχει στην Κοινότητα και στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον. Επιτρέπει επίσης την άσκηση έμμεσης επιρροής και ελέγχου στην παροχή των υπηρεσιών χωρίς σφετερισμό της άμεσης ευθύνης των φορέων παροχής υπηρεσιών για την ασφάλεια των υπηρεσιών αυτών. Η προσέγγιση αυτή ενθαρρύνει επίσης την εφαρμογή των κανονισμών ασφαλείας από την Κοινότητα και από τα κράτη μέλη και οριοθετεί ένα πλαίσιο που διασφαλίζει ότι τα σενάρια αποδέσμευσης επιπλέον μεταφορικής ικανότητας πληρούν τις απαιτήσεις ασφαλείας.
- 2.8 Για να αναληφθούν οι αναγκαίες προληπτικές και διορθωτικές δράσεις, θα πρέπει να υπάρχει η κατάλληλη πληροφόρηση σχετικά με την ασφάλεια. Η Επιτροπή προτείνει την καθιέρωση ενός υποχρεωτικού, εναρμονισμένου συστήματος υποβολής εκθέσεων όσον αφορά τα ατυχήματα για τους φορείς παροχής υπηρεσιών². Θα βασίζεται σε ένα «χωρίς επιβολή ποινών» σύστημα εκθέσεων από τους ελεγκτές. Το σύστημα αυτό θα εντάσσεται στο σύστημα χορήγησης αδειών που περιγράφεται ακολούθως στην παράγραφο 2.12. Θα υπόκειται στις σχετικές κοινοτικές διατάξεις για την εμπιστευτικότητα και την προστασία των προσωπικών δεδομένων.
- 2.9 Τέλος, η Επιτροπή προτείνει η ενίσχυση του πλαισίου τυποποίησης σε σχέση με τον εξοπλισμό και τα συστήματα που χρησιμοποιούνται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας να δώσει προτεραιότητα στην εναρμόνιση και, όπου χρειάζεται, στην υποχρεωτική εισαγωγή μέσων ασφαλείας αερομεταφερόμενων και εδάφους³. Αυτές οι συσκευές ειδοποίησης ανιχνεύουν τα επικίνδυνα ή ενδεχομένως επικίνδυνα περιστατικά συμβάλλοντας κατ' αυτό τον τρόπο στην αποφυγή συγκρούσεων, πρόσκρουσης στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου (CFIT) και άλλων μη ασφαλών καταστάσεων.

² Οι απαιτήσεις για ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να βασίζονται στην οδηγία 94/56/EK της 21ης Νοεμβρίου 1994 για τη θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας και στις Ρυθμιστικές Απαιτήσεις Ασφαλείας του Eurocontrol σχετικά με την αναφορά και αξιολόγηση των περιστατικών που σχετίζονται με την ασφάλεια στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ESARR 2).

³ Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται η προειδοποίηση ελάχιστου ύψους ασφαλείας, το σήμα κινδύνου λόγω επικείμενης σύγκρουσης, η μεσοπρόθεσμη επισημάνση συμφόρησης, η προειδοποίηση προσέγγισης περιοχής, τα συστήματα καθοδήγησης και ελέγχου επίγειας κυκλοφορίας και τα αερομεταφερόμενα συστήματα αποφυγής συγκρούσεων.

- 2.10 Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας διαθέτουν αναντικατάστατη εμπειρογνώσσια όσον αφορά τη λειτουργία των συστημάτων και των τεχνικών. Επί του παρόντος δεν φαίνεται να αξιοποιείται το πλήρες δυναμικό της εν λόγω εμπειρογνώσσιας. Είναι αναγκαία η στενότερη συμμετοχή των ελεγκτών και γενικώς του σχετικού με την αεροναυτιλία προσωπικού, στα εξής δύο επίπεδα προβληματισμού:
- στην αξιολόγηση των νέων συστημάτων και τεχνικών, παραδείγματος χάριν στον διαγνωστικό μηχανισμό·
 - στη συνολική εικόνα του πλαισίου που διέπει την αεροναυτιλία, επεκτείνοντας στον τομέα της αεροναυτιλίας τον ευρωπαϊκό κοινωνικό διάλογο που διεξάγεται ήδη για τους άλλους τομείς των αερομεταφορών.
- 2.11 Η έλλειψη ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας πρόκειται μάλλον να γίνει μεγαλύτερη κατά τα επόμενα έτη, λόγω της ηλικιακής πυραμίδας του συγκεκριμένου επαγγέλματος. Η λύση στο εν λόγω πρόβλημα βρίσκεται στους φορείς παροχής υπηρεσιών και στα επίπεδα επιδόσεων που καθορίζονται στις κοινοτικές ρυθμίσεις. Εντούτοις, η Κοινότητα δύναται να συμβάλει, σε συνδυασμό με τον Eurocontrol, στον εντοπισμό των λόγων που αποτελούν εμπόδιο στην πρόσληψη νέων ελεγκτών. Εκτός από τον αριθμό των ελεγκτών, η έκθεση της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου φέρνει στο φως το ανησυχητικό φαινόμενο των ανομοιοτήτων που παρατηρούνται μεταξύ των διαδικασιών, της εκπαίδευσης και της χορήγησης αδειών, καθιστώντας εκ των πραγμάτων απαγορευτική την πραγματική κινητικότητα του προσωπικού στην Ευρώπη και εμποδίζοντας οιαδήποτε ευελιξία. Η Επιτροπή θα προτείνει λύσεις ώστε να εξαλειφθεί αυτή η ανομοιομορφία σε κοινοτικό επίπεδο.
- 2.12 Η Επιτροπή προτείνει σε αυτό το πλαίσιο τη θέσπιση συστήματος χορήγησης αδειών για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, θεσπίζοντας σε ευρωπαϊκό επίπεδο τους ελάχιστους όρους για την άσκηση της εν λόγω λειτουργίας. Ωστόσο, η μέριμνα για την εφαρμογή του εν λόγω συστήματος ανατίθεται στα κράτη μέλη. Αυτό θα επιτρέψει την τήρηση των θεμελιωδών κοινοτικών αρχών και την επίτευξη της εναρμόνισης των βασικότερων προϋποθέσεων τις οποίες πρέπει να πληρούν οι φορείς παροχής υπηρεσιών. Ταυτόχρονα, πρέπει να γίνεται σεβαστό το δικαίωμα των κρατών μελών να καθορίζουν το καθεστώς και τη διάρθρωση των φορέων παροχής που προσαρμόζονται καλύτερα στις εθνικές τους ιδιαιτερότητες. Αυτό θα διευκολύνει επίσης τη συνεργασία μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών. Για να καταστεί δυνατή η διακρατική παροχή υπηρεσιών, το σύστημα χορήγησης αδειών βασίζεται στην παροχή μιας εναρμονισμένης άδειας και στην αμοιβαία αποδοχή των αδειών που χορηγούνται από τα κράτη μέλη. Προβλέπεται εξάλλου εύλογο χρονικό διάστημα ώστε να μπορέσουν οι υφιστάμενοι φορείς παροχής υπηρεσιών να συμμορφωθούν με τους όρους του συστήματος χορήγησης αδειών. Η διαφάνεια της παροχής υπηρεσιών ενισχύεται τέλος με την ανάπτυξη επαρκών λογιστικών συστημάτων για την καταγραφή των δαπανών για κάθε μεμονωμένη υπηρεσία και τη δυνατότητα διενέργειας συνολικών ελέγχων.
- 2.13 Όσον αφορά στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας⁴, τα κράτη μέλη παραμένουν αρμόδια για την υπόδειξη των φορέων παροχής υπηρεσιών που πρέπει να λειτουργούν κάτω από συνθήκες μονοπωλίου σε συγκεκριμένο εναέριο χώρο εντός της επικράτειάς τους. Ωστόσο, το σύστημα χορήγησης αδειών παρέχει στα κράτη

⁴ Παροχή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε όλες τις φάσεις της πτήσης.

μέλη τη δυνατότητα να αναθέτουν την εκμετάλλευση σε φορείς παροχής που εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη. Προάγεται η περαιτέρω συνεργασία και ενοποίηση μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών, ιδιαίτερα στον ανώτερο εναέριο χώρο, με τη δημιουργία περιοχών ελέγχου επί των εθνικών συνόρων⁵ και την ακόλουθη υπόδειξη από τα κράτη μέλη των φορέων παροχής υπηρεσιών που κατέχουν δικαίωμα εκμετάλλευσης στις εν λόγω περιοχές. Υπό το πρίσμα αυτό, θα πρέπει να προβλεφθούν τα κατάλληλα μέτρα⁶ για τους υφιστάμενους περιφερειακούς φορείς παροχής υπηρεσιών, όπως το κέντρο ελέγχου του Μάαστριχτ του Eurocontrol. Λόγω της στενής σχέσης των εν λόγω δραστηριοτήτων με στρατιωτικά συμφέροντα και της έλλειψης αγορών σε τρίτες χώρες, μια διάταξη σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς θα αποτρέψει την πιθανότητα ελέγχου των υπηρεσιών αυτών από συμφέροντα εκτός της ΕΕ με εξαίρεση τις περιπτώσεις εγγυημένης αμοιβαιότητας. Ορίζεται επίσης το εφαρμοστέο κοινοτικό πλαίσιο για τις βοηθητικές υπηρεσίες⁷ βάσει των αρχών που θεσπίστηκαν στη Συνθήκη ΕΚ.

- 2.14 Παράλληλα, η Επιτροπή προτείνει, στο πλαίσιο του κοινού συστήματος τελών πορείας του Eurocontrol, τροποποιήσεις όσον αφορά τη δομή πληρωμής της χρήσης του εναέριου χώρου. Αυτό παρέχει κίνητρα αποτελεσματικότητας στους φορείς παροχής υπηρεσιών, καθώς επίσης και κίνητρα για τη βελτιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος στο σύνολό του, για τους φορείς παροχής και τους χρήστες.
- 2.15 Οι εξελίξεις στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας έδωσαν τη δυνατότητα σε αρκετούς πάροχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας να κατακτήσουν μεγαλύτερη αυτονομία σε διαχειριστικό και οικονομικό επίπεδο. Η πλειονότητα των κρατών μελών έχουν μεταβιβάσει την αρμοδιότητα για παροχή υπηρεσιών σε φορείς με δικαιώματα αποκλειστικής εκμετάλλευσης. Οι φορείς αυτοί, που είναι σε μεγάλο βαθμό αυτόνομοι, και κατ' αρχήν αυτοχρηματοδοτούμενοι, παραμένουν υπό τη γενική δικαιοδοσία των εθνικών διοικήσεων όσον αφορά στο επίπεδο των επιδόσεων και στο ύψος των τελών τους. Στις περιπτώσεις αυτές, οι μονοπωλιακές συνθήκες επιβάλλουν συνήθως την επιβολή ρυθμίσεων για την ευθυγράμμιση των φορέων παροχής υπηρεσιών με τους δημόσιους στόχους ώστε να μεγιστοποιηθεί το γενικό οικονομικό όφελος με τον καθορισμό του κατάλληλου επιπέδου τιμών σε σχέση με την ποιότητα και ποσότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- 2.16 Ως ένα μεγάλο βαθμό, δεν υφίσταται ακόμη στα κράτη μέλη κανονιστική νομοθεσία για τα οικονομικά των φορέων παροχής υπηρεσιών. Έχουν, πάντως, υιοθετηθεί οι αρχές της ΔΟΠΑ (Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας) σε σχέση με την επιβολή τελών για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας⁸. Οι αρχές αυτές

⁵ Λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου στην πρόταση κανονισμού για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου (βλ. Παράρτημα II).

⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 της «συμφωνίας παροχής και εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εκ μέρους του Eurocontrol στο κέντρο ελέγχου του Μάαστριχτ», τα συμβαλλόμενα κράτη στην εν λόγω συμφωνία διατηρούν τη δικαιοδοσία και τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά τους κανονισμούς, τη θέσπιση κανόνων και την οργάνωση του εναέριου χώρου.

⁷ Παροχή υποδομών που αφορούν την επικοινωνία, την αεροναυτιλία και την επιτήρηση, μετεωρολογικές υπηρεσίες που προσρίζονται για τους χρήστες του εναέριου χώρου, υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης και υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών.

⁸ Άρθρο 15 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπογράφηκε στο Σικάγο το 1944 και έγγραφο 9092/6.

εντάσσονται με τη σειρά τους στις αρχές του Eurocontrol⁹ τις οποίες τα κράτη μέλη του οργανισμού αυτού θεωρούν δεσμευτικές. Όμως ούτε η ΔΟΠΑ ούτε ο Eurocontrol διαθέτουν μηχανισμούς συμμόρφωσης ή εξουσίες επιβολής. Δεν υπόκεινται σε οικονομικές ρυθμίσεις όπως, επί παραδείγματι, κίνητρα επιβράβευσης ή και ποινής με στόχο την ενθάρρυνση της αποτελεσματικής και αποδοτικής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Εξάλλου, οι ρυθμίσεις των ΔΟΠΑ και Eurocontrol δεν επηρεάζουν άμεσα τους φορείς παροχής υπηρεσιών, όταν οι τελευταίοι είναι αυτόνομοι, ούτε τους χρήστες του εναέριου χώρου.

- 2.17 Συνεπώς η εισαγωγή επενδυτικών και διαχειριστικών κινήτρων αναδεικνύεται σε μείζονος σημασίας απαίτηση. Η παροχή κινήτρων ορίζεται ως συνδρομή στην προσπάθεια η προσφορά να ανταποκριθεί στη ζήτηση μέσω οικονομικών επιβραβεύσεων και ποινών. Τα κίνητρα επιμερίζονται δίκαια μεταξύ των χρηστών του εναέριου χώρου και των φορέων παροχής υπηρεσιών, με στόχο τη βελτίωση της συνεργασίας. Προς τούτο, απαιτείται ένα πλαίσιο επιβολής τελών προκειμένου να διασφαλιστεί ένα αποτελεσματικό και διαφανές σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που θα συνεκτιμά το κόστος. Εξάλλου, πρέπει επίσης να διασφαλίζεται με τη βοήθεια κινήτρων ότι η πολιτική διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας συνάδει με τις περιβαλλοντικές πολιτικές και τις γενικές πολιτικές μεταφορών.
- 2.18 Η αύξηση των δυνατοτήτων του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας απαιτεί χρηματοδότηση που θα υπερβαίνει τις σημερινές δυνατότητες στο πλαίσιο των κοινοτικών προγραμμάτων. Η αλληλεγγύη μεταξύ χρηστών θα πρέπει να επιτρέψει την αποδέσμευση των αναγκαίων οικονομικών μέσων, διαθέτοντας μέρος των τελών της εναέριας κυκλοφορίας (χρέωση διαδρομής), τα οποία καταβάλλονται από τις αεροπορικές εταιρείες βάσει του κοινού συστήματος τελών πορείας του Eurocontrol, στην υλοποίηση των εν λόγω έργων, καθώς επίσης και στην επιτυχή αναμόρφωση του εν λόγω συστήματος τελών, προκειμένου να ενσωματωθούν σε αυτό τα κριτήρια εκπλήρωσης των στόχων της κοινής πολιτικής. Η εν λόγω συνεισφορά δεν θα υπερβαίνει τη μείωση του κόστους, η οποία προκύπτει ως αποτέλεσμα της αύξησης της αποτελεσματικότητας του συστήματος. Η Επιτροπή θα εξετάσει τη δυνατότητα διάθεσης μέρους των τελών διαδρομής (συνεπώς χωρίς επιπτώσεις στον κοινοτικό προϋπολογισμό) για μέτρα που αποσκοπούν στην αύξηση των δυνατοτήτων του ευρωπαϊκού ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, προκειμένου να υλοποιηθούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος κατά την περίοδο 2002-2005.

3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

- 3.1 Ένας ουρανός για την Ευρώπη χωρίς εσωτερικά σύνορα σημαίνει επίσης έναν εναέριο χώρο χωρίς σύνορα. Η εν λόγω εναρμόνιση προϋποθέτει εν πρώτοις την έγκριση μιας βάσης για την οργάνωση του ανώτερου εναέριου χώρου από όλα τα κράτη μέλη, καθώς και τη διασφάλιση της συνοχής των εθνικών οργανισμών του κατώτερου εναέριου χώρου. Αυτό θα απαιτούσε τη δημιουργία μιας ενιαίας περιοχής

⁹ Αρχές για τον καθορισμό της βάσης κόστους για τα τέλη χρήσης εγκαταστάσεων και υπηρεσιών δρομολογίων και τον υπολογισμό των μοναδιαίων ποσοστών – έγγρ. αριθ. 99.60.01/1.

πληροφοριών πτήσης¹⁰ με τη συνένωση των 15 επιμέρους περιοχών σε έναν ενιαίο εναέριο χώρο, στο πλαίσιο του οποίου οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας θα παρέχονται σύμφωνα με τους ίδιους κανόνες και διαδικασίες. Ως πρώτο μέτρο, η Επιτροπή προτείνει να πραγματοποιηθεί η συνένωση αυτή στον ανώτερο εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι περισσότερες διεθνείς πτήσεις. Για να γίνει αυτό, απαιτείται ενιαίος σχεδιασμός και στρατηγική διαχείριση του εναέριου χώρου σε ευρωπαϊκό επίπεδο με την υποστήριξη του Eurocontrol.

3.2 Η δημιουργία μιας ενιαίας περιοχής πληροφοριών πτήσης στον ανώτερο εναέριο καθιστά δυνατή την αναδιάρθρωση του χώρου αυτού σε περιοχές ελέγχου, σχεδιασμένες, όπου χρειάζεται, επί των εθνικών συνόρων. Ο σχεδιασμός των περιοχών αυτών παρέχει τη δυνατότητα καθιέρωσης λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου η ευθύνη ελέγχου των οποίων θα ανατίθεται με τους καλύτερους δυνατούς όρους και σε ευθυγράμμιση με τις επιχειρησιακές απαιτήσεις σε έναν πάροχο ή σε ομάδα φορέων παροχής υπηρεσιών. Αυτό συνεπάγεται αποτελεσματικότερη χρήση του εναέριου χώρου, των συστημάτων και του ανθρώπινου δυναμικού, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους για τους χρήστες του εναέριου χώρου. Παράλληλα, ο ενιαίος και συνεπής προγραμματισμός του ανώτερου εναέριου χώρου πρέπει να εναρμονιστεί με τις εξελίξεις στον κατώτερο εναέριο χώρο. Η Επιτροπή αναμένει προτάσεις – τεχνικά συντονισμένες ώστε να διασφαλίζεται η επιχειρησιακή συνοχή – σχετικά με το κατάλληλο μέγεθος και την οριοθέτηση των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου από τους φορείς παροχής υπηρεσιών σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Οι προτάσεις αυτές θα συνεκτιμηθούν από την Επιτροπή, σε συνεργασία με τον Eurocontrol, με στόχο μια τελική απόφαση σχετικά με την κατάλληλη διάρθρωση του εναέριου χώρου, δηλαδή τον ελάχιστο αριθμό τμημάτων εναέριου χώρου που είναι συμβατός με τη γενική αποτελεσματικότητα του συστήματος.

3.3 Σε συνδυασμό με τις προτάσεις για δημιουργία μιας ενιαίας περιοχής πληροφοριών πτήσης για τον ανώτερο εναέριο χώρο, η Επιτροπή προτείνει:

- την εναρμόνιση των κατηγοριών του εναέριου χώρου, μεταξύ άλλων προκειμένου να αναπτυχθεί η αρχιτεκτονική του εν λόγω χώρου και ο σχεδιασμός των αεροδιαδρόμων και των τομέων, καθώς και να διασφαλιστεί η διαθεσιμότητα αξιόπιστων και ολοκληρωμένων πληροφοριών τόσο για την ρυθμιστική αρχή, όσο και για τον χρήστη του εναέριου χώρου·
- την οργάνωση και διαχείριση του εναέριου χώρου, σε μια προοπτική που θα επιτρέπει την ανάθεση των τομέων σε φορείς παροχής υπηρεσιών και οργάνωση των μεταβιβάσεων εναέριου χώρου μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών· η οριοθέτηση των τομέων του εναέριου χώρου που παραχωρούνται στους φορείς παροχής υπηρεσιών πρέπει να είναι συνεπής με τον ορισμό του εναέριου χώρου που ισχύει σε ευρωπαϊκό επίπεδο·
- κανόνες οργάνωσης της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας («flow management») που περιλαμβάνουν τη βελτίωση του προγραμματισμού, κανόνες προτεραιότητας σε περίπτωση συμφόρησης, δρομολόγια

¹⁰ Ο όρος περιοχή πληροφοριών πτήσης (FIR) αναφέρεται σε ένα τμήμα του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του οποίου παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Παραδοσιακά, τα πλευρικά όριά του συμπίπτουν με τα σύνορα των κρατών και κάθε FIR υπόκειται στους συγκεκριμένους κανόνες του αρμόδιου κράτους.

αποσυμφόρησης και καθιέρωση μηχανισμού για καταστάσεις κρίσης· η υφιστάμενη Κεντρική Μονάδα Διαχείρισης της Ροής της Εναέριας Κυκλοφορίας (Central Flow Management Unit) του Eurocontrol αποτελεί ένα ενδιαφέρον εργαλείο, το οποίο πρέπει να αναπτυχθεί υποστηρίζοντας την εντολή και τα καθήκοντά του μέσα από την ένταξη σχετικών κανόνων στην κοινοτική νομοθεσία·

- μηχανισμούς ενίσχυσης της πειθαρχίας κατά τη χρήση του εναέριου χώρου, καθώς και μηχανισμούς ενσωμάτωσης των αερολιμένων στη διαχείριση του εναέριου χώρου και βελτίωσης του συντονισμού μεταξύ των διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα και των διαθέσιμων χρόνων χρήσης εναέριου χώρου.

3.4 Η χρήση του εναέριου χώρου πρέπει να οργανωθεί με τρόπο ώστε να αναγνωριστεί η ιδιαιτερότητα των στρατιωτικών χρήσεων. Χωρίς να θίγονται οι επιταγές της άμυνας, η αποτελεσματικότητα της χρήσης του εναέριου χώρου δικαιολογεί την ύπαρξη καλύτερου συντονισμού μεταξύ των εν λόγω δύο κατηγοριών χρηστών, πολιτικών και στρατιωτικών. Ένα πρώτο βήμα για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι η πλήρης και συνεπής υλοποίηση της αρχής της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου¹¹ από όλα τα κράτη μέλη στον ανώτερο εναέριο χώρο και, σε δεύτερο στάδιο, στον κατώτερο εναέριο χώρο. Για να διευκολυνθεί η ομοιομορφία και βέλτιστη εφαρμογή μιας τέτοιας αρχής, η Επιτροπή προτείνει τη θέσπιση κριτηρίων για την εφαρμογή της με βάση τις αρχές της ομοιομορφίας, της πληρότητας, της εμπιστοσύνης, της προτεραιότητας, του μερισμού, της απλότητας και της διαφάνειας. Η Επιτροπή προωθεί επίσης μεγαλύτερο συντονισμό μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών. Αυτό θα συμβάλει στην ενίσχυση της ασφάλειας στη χρήση και διαχείριση του εναέριου χώρου σε σχέση με ενδεχόμενες παραβιάσεις του.

3.5 Η αποτελεσματική χρήση του εναέριου χώρου δεν μπορεί να υλοποιηθεί παρά με την παροχή ομοιογενούς και αποτελεσματικής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας εντός του εθνικού εναέριου χώρου αλλά και εκτός αυτού. Η διαχείριση του εναέριου χώρου συνιστά μία από τις κύριες λειτουργίες της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Συνεπώς, η ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου και η διαχείριση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου δεν θα είναι όσο χρειάζεται αποτελεσματικές χωρίς επιχειρησιακή και τεχνική διαλειτουργικότητα μεταξύ των φορέων παροχής πολιτικών και στρατιωτικών υπηρεσιών. Στο εσωτερικό της Κοινότητας, η παροχή πολιτικοστρατιωτικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δεν είναι οργανωμένη με ομοιόμορφο τρόπο. Για τη βελτίωση αυτής της διαλειτουργικότητας, η Κοινότητα ενθαρρύνει τα κράτη μέλη και τον Eurocontrol να προβούν στη λήψη των κατάλληλων μέτρων.

¹¹ Η έννοια της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, την οποία ανέπτυξε ο Eurocontrol, είναι μια αντίληψη σχετικά με τη διαχείριση του εναέριου χώρου η οποία εφαρμόζεται σήμερα στον τομέα της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας και βασίζεται στη θεμελιώδη αρχή ότι ο εναέριος χώρος δεν πρέπει πλέον να οριοθετείται ως εναέριος χώρος για αμιγώς πολιτικές ή στρατιωτικές χρήσεις, αλλά ως ένας συνεχής χώρος εντός του οποίου πρέπει να διευθετηθούν οι ανάγκες όλων των χρηστών εναέριου χώρου στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.

4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

4.1 Η Κοινότητα διαθέτει μηχανισμούς λήψης αποφάσεων που επιτρέπουν εναρμόνιση και τυποποίηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Προς τούτο, προτείνει ένα κείμενο που εισάγει την αρχή της τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, με δική της πρωτοβουλία (τηρώντας τις διεθνείς δεσμεύσεις που έχουν ήδη αναληφθεί). Στόχος είναι να θεσπιστεί ένα πλήρες και αποτελεσματικό εργαλείο, παράλληλα όμως ταχύ και ευέλικτο, προκειμένου να οριστούν και να εφαρμοστούν με εναρμονισμένο τρόπο, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι αναγκαίες τεχνικές ρυθμίσεις. Η Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού, η οποία θα πρέπει μεταξύ άλλων να αντικαταστήσει τη σημερινή επιτροπή που συστάθηκε δυνάμει της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ¹², θα αποτελέσει το απαραίτητο εργαλείο για την επιτυχία της εν λόγω δράσης¹³.

4.2 Η προτεινόμενη κανονιστική προσέγγιση περιλαμβάνει τρία διαφορετικά επίπεδα:

- έγκριση βασικών απαιτήσεων ως υποχρεωτικό σημείο αναφοράς για όλους όσοι εμπλέκονται στην ανάπτυξη, παραγωγή και εκμετάλλευση των συστημάτων. Συγκεκριμένα, οι απαιτήσεις αυτές πρέπει να διασφαλίζουν τη διαλειτουργικότητα και την ομοιογενή παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Οι απαιτήσεις αυτές παρέχουν αρκετές πληροφορίες ώστε να μπορούν να ερμηνεύονται κατά τον ίδιο τρόπο τόσο από τους ενδιαφερόμενους φορείς και όσο και από τις εθνικές αρχές·
- θέσπιση κανόνων εφαρμογής των ανωτέρω απαιτήσεων, εφόσον κριθεί ενδεδειγμένο, υπό μορφή συγκεκριμένων απαιτήσεων με δεσμευτικό χαρακτήρα για τους ενδιαφερομένους. Στόχος του επιπέδου αυτού είναι να εγγραφεί τη συμμόρφωση με τις επιχειρησιακές και τεχνικές εξελίξεις όταν αυτό απαιτείται λόγω του διασυνωριακού χαρακτήρα τους και, συνεπώς, της ανάγκης για ενοποίηση των εκμεταλλεύσεων. Για να διασφαλιστεί η κοινή δράση, τα μέτρα εφαρμογής μπορεί επίσης να ορίζουν μια ενιαία ημερομηνία στόχο για την έναρξη ισχύος των νέων αρχών εκμετάλλευσης ή των τεχνικών εξελίξεων που πρέπει να επιβληθούν σε όλους τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς. Τα πρότυπα ΔΟΠΑ και Eurocontrol μπορούν να συνδυαστούν στο επίπεδο αυτό·
- εκπόνηση ευρωπαϊκών προτύπων και ή τεχνικών προδιαγραφών του Eurocontrol που αντιστοιχούν στο κατώτερο επίπεδο της κανονιστικής διαδικασίας και εκφράζουν τη συναίνεση των εμπλεκόμενων φορέων για πρότυπα μη υποχρεωτικής εφαρμογής.

4.3 Οι διαδικασίες ανάπτυξης των ανωτέρω απαιτήσεων και προτύπων πρέπει να αντανakλούν τον υποχρεωτικό ή εθελοντικό χαρακτήρα τους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει την καθιέρωση κανόνων εφαρμογής με βάση το έργο που έχει συντελεστεί από τον Eurocontrol, κυρίως την κανονιστική διαδικασία της

¹² Οδηγία 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1993 σχετικά με τον καθορισμό και τη χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

¹³ Βλέπε επίσης έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου (COM(1999) 454 τελικό της 1ης Οκτωβρίου 1999).

αναγγελίας για πρόταση θέσπισης κανόνων του Eurocontrol [Eurocontrol, Notice of Proposed Rule-Making (ENPRM)] που πρόκειται να εφαρμοστεί μελλοντικά. Τα ευρωπαϊκά πρότυπα, σύμφωνα με την κοινοτική προσέγγιση¹⁴ της πιστοποίησης, θεσπίζονται με ομοφωνία, ύστερα από διεξαγωγή δημόσιας έρευνας, και εγκρίνονται από αναγνωρισμένο ευρωπαϊκό οργανισμό τυποποίησης, σε συνεργασία με τον Eurocae¹⁵, γεγονός που εμπεριέχει τη δέσμευση για εφαρμογή τους ως έχουν σε εθνικό επίπεδο εν είδει εθνικού προτύπου και κατάργηση κάθε αντιτιθέμενου εθνικού προτύπου¹⁶. Σε ορισμένους εξειδικευμένους τομείς, τον Eurocontrol μπορεί να αναπτύξει τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως σε επιχειρησιακά θέματα όπου είναι απαραίτητος ο συντονισμός μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών.

- 4.4 Σε επίπεδο προϊόντος, οι κατασκευαστές οφείλουν να προβαίνουν σε δήλωση πιστότητας προς τις βασικές απαιτήσεις. Η συμμόρφωση με τα ευρωπαϊκά πρότυπα συνιστά τεκμήριο πιστότητας προς τις βασικές απαιτήσεις. Η αξιολόγηση πιστότητας διέπεται από μια προσέγγιση που βασίζεται σε ενότητες, όπως ορίζεται στην απόφαση του Συμβουλίου 93/465/ΕΟΚ¹⁷. Συγκεκριμένα, προβλέπεται μια σειρά ενοτήτων για την αξιολόγηση της πιστότητας ανάλογα με τους κινδύνους που συνδέονται με το εκάστοτε προϊόν, από την ενότητα που παραχωρεί την ευθύνη για την αξιολόγηση της πιστότητας στον προμηθευτή (ιδία πιστοποίηση) έως τις ενότητες που απαιτούν αυστηρούς ποιοτικούς ελέγχους για τη διασφάλιση της πιστότητας. Η προτεινόμενη προσέγγιση επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία του προϊόντος στην εσωτερική αγορά, εφόσον αυτό έχει λάβει δήλωση πιστότητας από το κράτος μέλος προέλευσής του, δημιουργώντας έτσι ευνοϊκές συνθήκες για τον ανταγωνισμό μεταξύ των κατασκευαστών.
- 4.5 Όσον αφορά στην έγκριση των συστημάτων πριν από τη λειτουργία τους, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να βεβαιώσουν την πιστότητα προς τις βασικές απαιτήσεις υποβάλλοντας σχετική δήλωση στις εθνικές εποπτικές αρχές. Προς τούτο, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να αξιοποιούν τις υπηρεσίες των κοινοποιημένων οργανισμών και των αναγνωρισμένων οργανισμών όταν αυτό απαιτείται από τους κανόνες εφαρμογής. Η προτεινόμενη προσέγγιση καθιστά δυνατή την παρακολούθηση της ανάπτυξης εξοπλισμού και συστημάτων ώστε να ελέγχεται η πιστότητά τους προς τις βασικές απαιτήσεις και τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής. Η προσέγγιση λαμβάνει υπόψη τις μεταβατικές πτυχές που σχετίζονται με την απουσία κανόνων εφαρμογής και ευρωπαϊκών προτύπων για πολλά συστήματα.

¹⁴ Απόφαση του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985 για μια νέα προσέγγιση της τεχνικής εναρμόνισης και των τεχνικών προτύπων.

¹⁵ Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας (EUROCAE) είναι ένας μη κερδοσκοπικός ευρωπαϊκός φορέας, που ιδρύθηκε το 1963, στον οποίο μετέχουν εθνικές αεροπορικές αρχές, κατασκευαστές εξοπλισμού και αεροπορικές εταιρείες.

¹⁶ Η παρούσα πρόταση συνιστά σημαντική μετακίνηση από την τρέχουσα κατάσταση κατά την οποία ο Eurocontrol εξακολουθεί να συντάσσει λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές μη υποχρεωτικού χαρακτήρα. Ωστόσο, οι προδιαγραφές αυτές σπανίως χρησιμοποιούνται με συνέπεια, όπως δηλαδή δημοσιεύονται, στα κράτη μέλη και η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας αυτής υπονομεύεται από την απουσία διαφάνειας και ισορροπίας μεταξύ των εμπλεκόμενων στον καθορισμό των τεχνικών κειμένων. Εξάλλου, συνδυάζουν συχνά στοιχεία με υποχρεωτική και άλλα με μη υποχρεωτική εφαρμογή.

¹⁷ Απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1993 για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης πιστότητας «CE» που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης.

- 4.6 Η συγκρότηση ενός ενοποιημένου κοινού εναέριου χώρου προϋποθέτει τη δυνατότητα ανάπτυξης, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, λύσεων οι οποίες θα είναι οι καλύτερες από τεχνική και εμπορική άποψη, οι πλέον προσαρμόσιμες στις ανάγκες των χρηστών του εναέριου χώρου και, ευρύτερα, των επιβατών. Η Κοινότητα δύναται να παράσχει στον εν λόγω τομέα καθοριστική υποστήριξη βελτιστοποιώντας τις δικές της διαδικασίες όσον αφορά την χρηματοοικονομική ενίσχυση μέσω του προγράμματος Διευρωπαϊκών Δικτύων (ΔΕΔ) και του Πέμπτου Προγράμματος Πλαισίου (ΠΠ) Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης (1998-2002). Στην πρότασή της για το επόμενο ΠΠ για την έρευνα (2003-2006), η Επιτροπή συμπεριέλαβε την αεροναυτική έρευνα ως μια από τις προτεραιότητες, κυρίως ενόψει της αύξησης της μεταφορικής ικανότητας και της ασφάλειας του συστήματος αερομεταφορών για την υποστήριξη της καθιέρωσης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Αυτό επιβεβαιώνει τις συστάσεις που διατυπώθηκαν πρόσφατα από μια ομάδα προσωπικοτήτων στον τομέα της αεροναυτικής, οι οποίοι χαρακτήρισαν τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ως έναν από τους κύριους παράγοντες ανάπτυξης της οικονομικής ανάπτυξης στον τομέα της αεροναυτικής¹⁸, και καθόρισαν τους στόχους του προγράμματος δράσης *eEurope* για το 2002, που εγκρίθηκαν από τους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων στη Φέιρα. Η Επιτροπή προτίθεται με τον τρόπο αυτό να πλαισιώσει τα έργα ευρωπαϊκής σημασίας, όπως η πλοήγηση μέσω δορυφόρου (Galileo), η επεξεργασία δεδομένων και η επικοινωνία, η διαθεσιμότητα αεροναυτικών πληροφοριών και τα εργαλεία προγραμματισμού.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- 5.1 Το κοινοτικό πλαίσιο παρέχει τα μέσα εφαρμογής των προσανατολισμών της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό. Η δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού απαιτεί τον ίδιο τύπο πρωτοβουλιών όπως και η δημιουργία της ενιαίας αγοράς. Εντούτοις, η προώθηση των εν λόγω πρωτοβουλιών προϋποθέτει τεχνική εμπειρογνωσία η οποία δεν διατίθεται στους κόλπους των υπηρεσιών της Επιτροπής, αλλά θα εξασφαλιστεί στο πλαίσιο συμφωνίας με τον Eurocontrol. Προϋποθέτει επίσης ότι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξετάζει ενδεχόμενη σύσταση ενός πλαισίου στρατιωτικής συνεργασίας.
- 5.2 Η Επιτροπή προτείνει επομένως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο να εγκρίνουν τις επισυναπτόμενες προτάσεις κανονισμών. Επιπλέον, η Επιτροπή θα αναλάβει όλες τις κατάλληλες πρωτοβουλίες προκειμένου να δημιουργηθεί το αναγκαίο θεσμικό πλαίσιο για την οργάνωση της στρατιωτικής συνεργασίας.

¹⁸ Βλ. έκθεση της Ομάδας Προσωπικοτήτων της ευρωπαϊκής αεροδιαστημικής βιομηχανίας: ένα όραμα για το 2020 «Ικανοποιώντας τις ανάγκες της κοινωνίας και κερδίζοντας την παγκόσμια κυριαρχία» – Ιανουάριος 2001.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής¹,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁴,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Τα κράτη μέλη προέβησαν σε ανασυγκρότηση, σε διάφορους βαθμούς, των εθνικών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας αυξάνοντας το επίπεδο αυτονομίας και ελευθερίας τους για την παροχή υπηρεσιών. Η ανάγκη να διασφαλιστεί η ικανοποίηση των ελάχιστων απαιτήσεων δημόσιου συμφέροντος στο πλαίσιο του νέου αυτού περιβάλλοντος καθίσταται όλο και πιο επιτακτική.
- (2) Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό επιβεβαίωσε την ανάγκη για θέσπιση κανόνων σε κοινοτικό επίπεδο με στόχο τη διάκριση μεταξύ κανονιστικής δράσης και παροχής υπηρεσιών, καθώς και για την καθιέρωση συστήματος χορήγησης αδειών και μηχανισμού τελών για βελτίωση της αποδοτικότητας ως προς το κόστος.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵ [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] θεσπίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

¹ EE C

² EE C

³ EE C

⁴ EE C

⁵ EE L

- (4) Για να υλοποιηθεί ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός, πρέπει να εκδοθούν μέτρα για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, σύμφωνα με την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ...[για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού]⁶. Η επίτευξη της εναρμόνισης στην οργάνωση των υπηρεσιών αυτών είναι σημαντική για την επαρκή ικανοποίηση του αιτήματος των χρηστών του εναέριου χώρου και για την ασφαλή και αποτελεσματική εκμετάλλευση της εναέριας κυκλοφορίας.
- (5) Ο έλεγχος συμμόρφωσης των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των άλλων ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων με τις κοινοτικές απαιτήσεις, αποτελεί κατά κύριο λόγο καθήκον των κρατών μελών, προϋποθέτει δε επαρκή ανεξαρτησία των αρχών που ασκούν τον έλεγχο από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (6) Πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να αναθέτουν σε αναγνωρισμένους οργανισμούς τον έλεγχο και την πιστοποίηση συμμόρφωσης των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των άλλων ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων με τις κοινοτικές απαιτήσεις.
- (7) Η ομαλή λειτουργία του συστήματος αερομεταφορών προϋποθέτει επίσης ενιαία πρότυπα υψηλής ασφάλειας για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (8) Πρέπει να προταθούν λύσεις για να αντιμετωπισθεί η έλλειψη ελεγκτών μέσω της βελτίωσης της εναρμόνισης αυτών των διαδικασιών σε κοινοτικό επίπεδο.
- (9) Παράλληλα με την εγγύηση της συνεχούς παροχής υπηρεσιών, πρέπει να καθιερωθεί κοινό σύστημα για τη χορήγηση άδειας σε υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του οποίου θα περιγράφονται διεξοδικά τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (10) Το σύστημα χορήγησης αδειών πρέπει να παρέχει μέσα για έλεγχο της πρόσβασης στη δραστηριότητα. Πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη να διευκολύνεται η εισαγωγή νέων υπηρεσιών καθώς και νέων διαδικασιών παροχής υπηρεσιών. Κατά συνέπεια, οι χορηγήσεις αδειών πρέπει να προβλέπουν τις πλέον κατάλληλες διαδικασίες ελέγχου που είναι συμβατές με την ικανοποίηση των ισχυουσών απαιτήσεων. Είναι επίσης σημαντικό να οριστούν απαιτήσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις όσον αφορά στην έδρα και την παρακολούθηση των φορέων παροχής υπηρεσιών, κυρίως δε υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι υποβάλλουν αίτηση χορήγησης άδειας.
- (11) Οι χορηγήσεις αδειών είναι αναγκαίο να περιλαμβάνουν όρους για την επίτευξη των στόχων που άπτονται του δημόσιου συμφέροντος προς όφελος των χρηστών του εναέριου χώρου και των επιβατών στον τομέα των αερομεταφορών. Οι όροι αυτοί πρέπει να αιτιολογούνται αντικειμενικά, να μην εισάγουν διακρίσεις και να χαρακτηρίζονται από αναλογικότητα και διαφάνεια.
- (12) Η εναρμόνιση των όρων που επισυνάπτονται στις χορηγήσεις αδειών και των διαδικασιών που σχετίζονται με τη χορήγηση αδειών προσδοκάται ότι θα διευκολύνει σημαντικά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Κοινότητα.

⁶ EE L

- (13) Πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στους υφιστάμενους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να προσαρμοστούν, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, με τις απαιτήσεις του νέου συστήματος χορήγησης αδειών.
- (14) Οι άδειες που χορηγούνται πρέπει να αναγνωρίζονται αμοιβαία από το σύνολο των κρατών μελών ώστε να επιτρέπεται στους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχουν υπηρεσίες σε κράτη μέλη άλλα από το κράτος από το οποίο έλαβαν την άδεια, εντός των απαιτήσεων που επιβάλλει η ασφάλεια.
- (15) Προκειμένου να διευκολύνεται η ασφαλής διέλευση της εναέριας κυκλοφορίας στα σύνορα των κρατών μελών, προς το συμφέρον των χρηστών του εναέριου χώρου και των επιβατών τους, το σύστημα χορήγησης αδειών πρέπει να προβλέπει πλαίσιο για την ανάθεση, από τα κράτη μέλη, της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε φορείς παροχής υπηρεσιών, ανεξαρτήτως της προέλευσης της άδειάς τους.
- (16) Η παροχή βοηθητικών υπηρεσιών, μετεωρολογικών υπηρεσιών και υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών μπορεί να οργανωθεί βάσει των όρων της αγοράς λαμβάνοντας υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά των υπηρεσιών αυτών.
- (17) Η συνεργασία μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών, χρηστών του εναέριου χώρου και άλλων αερομεταφορέων πρέπει να ενισχύεται με τη σύναψη συμβάσεων.
- (18) Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να αναπτύσσουν και να διατηρούν στενή συνεργασία με τις στρατιωτικές αρχές που είναι αρμόδιες για δραστηριότητες που ενδέχεται να επηρεάσουν την εναέρια κυκλοφορία, μέσω των κατάλληλων ρυθμίσεων.
- (19) Οι λογαριασμοί όλων των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να είναι όσο το δυνατόν περισσότερο διαφανείς. Για το σκοπό αυτό, πρέπει να υπάρχουν χωριστοί λογαριασμοί για κάθε υπηρεσία και κέντρο ελέγχου.
- (20) Η εισαγωγή εναρμονισμένων αρχών και όρων πρόσβασης στα επιχειρησιακά δεδομένα θα διευκολύνει την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τις δραστηριότητες των χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων στο νέο πλαίσιο.
- (21) Οι όροι επιβολής τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου πρέπει να είναι δίκαιοι, και διαφανείς.
- (22) Τα τέλη χρήσης πρέπει να λειτουργούν ως αμοιβή για τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες που παρέχονται από φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Οι εν λόγω διευκολύνσεις και υπηρεσίες δεν είναι δυνατόν, λόγω της φύσης τους, να παρέχονται παρά μόνον από τους ίδιους τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Υπό το πρίσμα της μονοπωλιακής αυτής κατάστασης, το επίπεδο των τελών χρήσης πρέπει να συνδέεται με τις δαπάνες που συνεπάγονται οι εν λόγω διευκολύνσεις και υπηρεσίες, λαμβάνοντας υπόψη το στόχο της οικονομικής αποδοτικότητας.
- (23) Δεν πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των χρηστών του εναέριου χώρου που παρέχουν ισοδύναμες υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

- (24) Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας προσφέρουν ορισμένο αριθμό διευκολύνσεων και υπηρεσιών που συνδέονται άμεσα με την εκμετάλλευση των αεροσκαφών, το κόστος των οποίων πρέπει να επανέρχεται σε αυτές με βάση την αρχή «ο χρήστης πληρώνει», που σημαίνει ότι ο χρήστης του εναέριου χώρου πρέπει να καταβάλει τα επιβαλλόμενα τέλη όσο γίνεται εγγύτερα, ή και ακριβώς, στο σημείο χρήσης.
- (25) Είναι σημαντικό να διασφαλίζεται η διαφάνεια των δαπανών που συνεπάγονται οι εν λόγω υπηρεσίες ή διευκολύνσεις. Ως εκ τούτου, πρέπει να δίδονται εξηγήσεις στους χρήστες του εναέριου χώρου για κάθε μεταβολή του συστήματος ή του ύψους των τελών. Οι αλλαγές ή οι επενδύσεις που προτείνονται από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να αιτιολογούνται στο πλαίσιο της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των διοικητικών φορέων και των χρηστών του εναέριου χώρου.
- (26) Πρέπει να υπάρχει περιθώριο προσαρμογής των τελών που συμβάλλουν στη μεγιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος. Η παροχή οικονομικών κινήτρων αποτελεί χρήσιμο μέσο για την επίσπευση της εισαγωγής εξοπλισμού εδάφους ή αερομεταφερόμενου εξοπλισμού που αυξάνει τη μεταφορική ικανότητα, για την επιβράβευση των υψηλών επιδόσεων ή για την αντιστάθμιση της επιλογής λιγότερο επιθυμητών δρομολογίων.
- (27) Η Επιτροπή πρέπει να εξετάζει αν κρίνεται σκόπιμη η επιβολή έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης με στόχο την αύξηση των δυνατοτήτων του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας συνολικά.
- (28) Η θέσπιση και επιβολή τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου πρέπει να υποβάλλεται σε διαρκή και αποτελεσματικό έλεγχο από την Επιτροπή, σε συνεργασία με τον οργανισμό για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας (Eurocontrol) και σε συνεργασία με τις εθνικές εποπτικές αρχές και τους χρήστες του εναέριου χώρου.
- (29) Οι επιδόσεις του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας συνολικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο πρέπει να υποβάλλονται σε διαρκείς ελέγχους ώστε να διαπιστώνεται η αποτελεσματικότητα των μέτρων που λαμβάνονται και να προτείνονται νέα μέτρα.
- (30) Λόγω της ιδιαίτερης ευαισθησίας των πληροφοριών που αφορούν τους φορείς παροχής υπηρεσιών, οι εθνικές εποπτικές αρχές οφείλουν να μην αποκαλύπτουν πληροφορίες που καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο, με την επιφύλαξη της οργάνωσης του συστήματος παρακολούθησης και δημοσίευσης των επιδόσεων των φορέων παροχής υπηρεσιών.
- (31) Δεδομένου ότι οι στόχοι της εξεταζόμενης δράσης, δηλαδή η προώθηση της ασφαλούς και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, δεν μπορούν να υλοποιηθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς, δεδομένης της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, μπορούν να υλοποιηθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο με παράλληλη διασφάλιση των τρόπων εφαρμογής που λαμβάνουν υπόψη τις τοπικές ιδιαιτερότητες, η Κοινότητα δύναται να εκδίδει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως αυτή διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει ό,τι είναι απαραίτητο για τον σκοπό αυτό.
- (32) Δεδομένου ότι η πλειονότητα των μέτρων που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού είναι γενικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων

άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁷, πρέπει τα μέτρα αυτά να θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο (γ), της εν λόγω απόφασης, ορισμένα μέτρα πρέπει να θεσπίζονται με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 3 της ίδιας απόφασης,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1 *Πεδίο εφαρμογής*

Ο παρών κανονισμός καλύπτει την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας για την πολιτική αεροπορία, στις οποίες περιλαμβάνονται οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, οι μετεωρολογικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, οι βοηθητικές υπηρεσίες παροχής υποδομών επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης και οι υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών, όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι, σύμφωνα τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] και εντός του πεδίου εφαρμογής του.

Άρθρο 2 *Ορισμοί*

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ορισμοί που παρατίθενται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [Για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

Εφαρμόζονται επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί, σύμφωνα με τους οποίους νοούνται ως:

- (α) «εθνική εποπτική αρχή»: κάθε φορέας τον οποίο διορίζει κράτος μέλος για να εποπτεύει τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- (β) «αναγνωρισμένος οργανισμός»: ιδιωτικός ή δημόσιος φορέας, αναγνωρισμένος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4, ο οποίος διενεργεί αξιολογήσεις εξ ονόματος εθνικής εποπτικής αρχής·
- (γ) «χορήγηση άδειας»: έγκριση που χορηγείται από κράτος μέλος με την οποία πιστοποιείται η καταλληλότητα φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχει συγκεκριμένη υπηρεσία·
- (δ) «δέσμη υπηρεσιών»: δύο ή περισσότερες υπηρεσίες αεροναυτιλίας όπως παρατίθενται στο παράρτημα Ι·

⁷ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

- (ε) «υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας»: όλες οι υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, οι υπηρεσίες συναγερμού, οι συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας και οι υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ελέγχου περιοχής, των υπηρεσιών ελέγχου προσέγγισης και των υπηρεσιών ελέγχου αεροδρομίου όπως ορίζονται στο παράρτημα I·
- (στ) «ανάθεση εκμετάλλευσης»: εντολή από κράτος ή κράτη μέλη σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό με την οποία ανατίθεται σε φορέα παροχής υπηρεσιών η ευθύνη της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε αποκλειστική βάση·
- (ζ) «βοηθητικές υπηρεσίες»: οι υπηρεσίες επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης όπως ορίζονται περαιτέρω στο παράρτημα I·
- (η) «τμήμα εναέριου χώρου»: εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, υπεράνω ξηράς ή υδάτων, εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας·
- (θ) «λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου»: τμήμα εναέριου χώρου με διαστάσεις όσον το δυνατόν καλύτερα καθορισμένες·
- (ι) «επιχειρησιακά δεδομένα»: πληροφορίες ή και δεδομένα χρησιμοποιούμενα από φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και χρήστες εναέριου χώρου κατά την εκτέλεση των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων τους·
- (ια) «τέλη»: η τιμή που αντιστοιχεί στο κόστος εκμετάλλευσης και στο επενδυτικό κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των σχετικών διευκολύνσεων.

Άρθρο 3 *Εθνικές εποπτικές αρχές*

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει μία εθνική εποπτική αρχή η οποία επιφορτίζεται με τις σχετικές αρμοδιότητες και υποχρεώσεις βάσει των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού. Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι ανεξάρτητες από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η ανεξαρτησία αυτή επιτυγχάνεται με τον επαρκή διαχωρισμό, σε λειτουργικό τουλάχιστον επίπεδο, μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών και των εν λόγω φορέων.
2. Η εθνική εποπτική αρχή εγγυάται την ενδεδειγμένη εποπτεία και εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, κυρίως όσον αφορά στην ασφάλεια και αποτελεσματικότητα της εκμετάλλευσης των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Προς τούτο, η εθνική εποπτική αρχή προβαίνει στη διεξαγωγή κατάλληλων επιθεωρήσεων και ερευνών προκειμένου να ελέγξει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
3. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και διευθύνσεις των εθνικών εποπτικών αρχών και την ενημερώνουν για τα μέτρα που έχουν ληφθεί προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις της παραγράφου 1. Τα κράτη μέλη δύνανται να συνάπτουν συμφωνία με αντικείμενο τον εποπτικό ρόλο που προβλέπεται στο παρόν άρθρο όσον αφορά τους περιφερειακούς φορείς παροχής υπηρεσιών.

4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν για οποιαδήποτε μεταβολή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 3, εντός μηνός από την εισαγωγή τους.

Άρθρο 4 *Αναγνωρισμένοι οργανισμοί*

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές δύνανται να αποφασίζουν, για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που λειτουργούν υπό τη δικαιοδοσία τους, να αναθέσουν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει σε αναγνωρισμένους οργανισμούς τις επιθεωρήσεις και την παρακολούθηση.
2. Τα κράτη μέλη επιτρέπεται να αναγνωρίζουν μόνον τους οργανισμούς που πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 και οι οποίοι έχουν υποβάλει στις εθνικές εποπτικές αρχές αίτηση αναγνώρισής τους.
3. Η αναγνώριση που χορηγείται από τις εθνικές εποπτικές αρχές ισχύει εντός της Κοινότητας. Οι εθνικές εποπτικές αρχές δύνανται να επιφορτίζουν οποιονδήποτε αναγνωρισμένο οργανισμό με έδρα την Κοινότητα με την εκτέλεση των επιθεωρήσεων και ερευνών που προβλέπονται στο άρθρο 3, παράγραφος 2.
4. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα II, καθώς και οποιαδήποτε περαιτέρω μέτρα ορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών χορήγησης αδειών, των διαδικασιών παρακολούθησής τους, της σχέσης εργασίας και του ζητήματος της ευθύνης μεταξύ των οργανισμών αυτών και των εθνικών εποπτικών αρχών.

Άρθρο 5 *Απαιτήσεις ασφάλειας*

1. Οι ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας (ESARRs, Safety Regulatory Requirements) του Eurocontrol και οι ακόλουθες τροποποιήσεις των απαιτήσεων αυτών προσδιορίζονται και εγκρίνονται με τη διαδικασία του άρθρου 19, παράγραφος 2. Η δημοσίευση πραγματοποιείται με τη μορφή παραπομπών στα ESARR στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.
2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 εφαρμόζονται υπό την επιφύλαξη του άρθρου 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸ [σχετικά με τον καθορισμό κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τη σύσταση Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών].

⁸ EE L

Άρθρο 6
Χορήγηση άδειας και εκπαίδευση ελεγκτών

Η κινητικότητα των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με τη βελτίωση των συνθηκών εκπαίδευσης βελτιώνονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο βάσει πρότασης της Επιτροπής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II
ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 7
Σύστημα χορήγησης άδειας

1. Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπόκειται σε σύστημα χορήγησης αδειών με το οποίο πιστοποιείται η καταλληλότητα των φορέων παροχής υπηρεσιών ως προς την παροχή των υπηρεσιών αυτών.
2. Τα κράτη μέλη εκδίδουν και εποπτεύουν τις άδειες για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Άδειες είναι δυνατό να χορηγούνται για τις μεμονωμένες υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρατίθενται στο παράρτημα I ή για δέσμη τέτοιων υπηρεσιών.
3. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν όλες τις άδειες που χορηγούνται στην Κοινότητα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου. Με την επιφύλαξη των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων στις οποίες η Κοινότητα μετέχει ως συμβαλλόμενο μέρος, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπάγονται και εξακολουθούν να υπάγονται στην άμεση, ή κατά πλειοψηφία, ιδιοκτησία των κρατών μελών ή και υπηκόων των κρατών μελών. Ανά πάσα στιγμή υπόκεινται στον ουσιαστικό έλεγχο των κρατών μελών ή των υπηκόων τους.
4. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που πληρούν τους όρους του συστήματος χορήγησης αδειών δικαιούνται άδειαπαροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Προς τούτο, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλουν αίτηση στην εθνική εποπτική αρχή του κράτους μέλους στο οποίο λαμβάνει χώρα ο κύριος όγκος των δραστηριοτήτων τους και, εφόσον υπάρχει, της επίσημης έδρας τους.
5. Οι άδειες καθορίζουν τους όρους όσον αφορά στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που κρίνονται αντικειμενικά αιτιολογημένοι προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του παρόντος κανονισμού. Οι όροι που επισυνάπτονται στις άδειες και οι διαδικασίες χορήγησής τους:
 - (α) συμμορφώνονται με τους γενικούς προσανατολισμούς που παρατίθενται στο παράρτημα III ·
 - (β) δεν εισάγουν διακρίσεις και χαρακτηρίζονται από αναλογικότητα και διαφάνεια·
 - (γ) αποτρέπουν ενδεχόμενες συγκρούσεις συμφερόντων στη διαχείριση ή εκμετάλλευση των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διασφαλίζουν ισότιμη πρόσβαση σε αυτές για όλους τους χρήστες του εναέριου χώρου·

- (δ) αντανακλούν τον κοινωφελή χαρακτήρα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
6. Το σύστημα χορήγησης αδειών, συμπεριλαμβανομένων των εναρμονισμένων όρων για τις διάφορες υπηρεσίες αεροναυτιλίας και των σχετικών όρων και διαδικασιών χορήγησης αδειών, ορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2.
 7. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού διατηρούν τα δικαιώματά τους, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται προς τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως 5 εντός έξι μηνών από την έγκριση των κανόνων εφαρμογής για τις χορηγήσεις αδειών σύμφωνα με την παράγραφο 5.
 8. Φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας εγκατεστημένοι στην Κοινότητα επιτρέπεται να δραστηριοποιούνται εντός της Κοινότητας μόνον εφόσον τους έχει χορηγηθεί η κατάλληλη άδεια.

Άρθρο 8 *Διορισμός φορέων παροχής υπηρεσιών*

1. Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπόκειται σε διορισμό με τον οποίο ανατίθεται στον φορέα παροχής υπηρεσιών το αποκλειστικό δικαίωμα να ασκεί δραστηριότητα εντός συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου και καθορίζονται οι υποχρεώσεις και απαιτήσεις της εκμετάλλευσης αυτής. Τα κράτη μέλη διορίζουν φορείς παροχής υπηρεσιών για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο της επικράτειάς τους. Προς τούτο, τα κράτη μέλη δύνανται να διορίζουν οποιουσδήποτε φορείς παροχής υπηρεσιών είναι κάτοχοι έγκυρης άδειας εντός της Κοινότητας.
2. Εάν, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού, φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσφέρει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα τμήματα εναέριου χώρου, θεμελιώνεται δικαίωμα του εν λόγω φορέα παροχής υπηρεσιών να του ανατεθεί εκ νέου η παροχή των ίδιων υπηρεσιών στα ίδια τμήματα εναέριου χώρου για μέγιστο χρονικό διάστημα τριών ετών, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].
3. Όσον αφορά στις βοηθητικές υπηρεσίες, τις μετεωρολογικές υπηρεσίες και τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών, η χορήγηση αδειών παρέχει στους φορείς παροχής υπηρεσιών το δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών εντός της Κοινότητας, υπό την προϋπόθεση ότι οι τελευταίοι κοινοποιούν στις οικείες εθνικές εποπτικές αρχές και στην Επιτροπή τα τμήματα εναέριου χώρου στα οποία θα παρέχονται οι υπηρεσίες αυτές.
4. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας οφείλουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους με ανοιχτό και διαφανή τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις. Οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται σύμφωνα με τους όρους των σχετικών αδειών και, όπου χρειάζεται, των σχετικών διορισμών.
5. Όσον αφορά στα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου όπως ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] και εφόσον η

διάρθρωση αυτών των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου διαφέρει από εκείνη των τμημάτων εναέριου χώρου που ανατίθενται βάσει των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη αναθέτουν σε φορείς παροχής υπηρεσιών την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου. Σε περίπτωση που τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου εκτείνονται στην επικράτεια περισσότερων του ενός κρατών μελών, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη διορίζουν από κοινού τους φορείς παροχής υπηρεσιών.

Οι φορείς αυτοί κοινοποιούνται αμέσως στην Επιτροπή.

Άρθρο 9

Σχέσεις μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών

Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να κάνουν χρήση των υπηρεσιών άλλων φορέων παροχής υπηρεσιών, κυρίως για τις βοηθητικές υπηρεσίες, τις μετεωρολογικές υπηρεσίες και τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών. Στις περιπτώσεις αυτές οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας δίνουν επίσημο χαρακτήρα στις σχέσεις συνεργασίας τους, με γραπτές συμφωνίες ή ανάλογες νομικές ρυθμίσεις για τον καθορισμό των συγκεκριμένων καθηκόντων και λειτουργιών που αναλαμβάνουν οι φορείς παροχής. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι σύμφωνες με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 10

Σχέσεις με τις στρατιωτικές αρχές

1. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για τη σύναψη γραπτών συμφωνιών ή ανάλογων νομικών ρυθμίσεων με τις στρατιωτικές αρχές για τα τμήματα εναέριου χώρου που τους έχουν ανατεθεί. Οι ρυθμίσεις αυτές καθορίζουν τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις του κάθε συμβαλλόμενου μέρους, συμπεριλαμβανομένου του πεδίου εφαρμογής και των διαδικασιών για την ανταλλαγή δεδομένων και τη μεταβίβαση του ελέγχου ύστερα από την έγκριση των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [Για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού]. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι σύμφωνες με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
2. Τα κράτη μέλη στα οποία υπάρχουν διαφορετικοί φορείς για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον πολιτικό και στον στρατιωτικό τομέα αντίστοιχα, οφείλουν να ενημερώνουν την Επιτροπή για τον τρόπο με τον οποίο οργανώνεται η συνεργασία μεταξύ των φορέων αυτών.

Άρθρο 11

Διαχωρισμός ισολογισμών

1. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως του καθεστώτος ιδιοκτησίας ή της νομικής μορφής τους, συντάσσουν, υποβάλλουν προς έλεγχο και δημοσιεύουν τους ετήσιους ισολογισμούς τους σύμφωνα με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα που έχουν εγκριθεί από την Κοινότητα.

2. Στις περιπτώσεις παροχής δέσμης υπηρεσιών, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας διατηρούν, στην εσωτερική λογιστική τους, χωριστούς λογαριασμούς για κάθε υπηρεσία που αναφέρεται στο παράρτημα Ι και, όπου χρειάζεται, ενοποιημένους ισολογισμούς για άλλες υπηρεσίες εκτός της αεροναυτιλίας, όπως θα ήταν υποχρεωμένοι να πράττουν αν οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονταν μεμονωμένα. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας λειτουργούν σε λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, διατηρούν, στην εσωτερική τους λογιστική, χωριστούς λογαριασμούς για κάθε κέντρο ελέγχου που είναι αρμόδιο για συγκεκριμένο τμήμα.
3. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών ενημερώνουν την Επιτροπή για τους κανόνες επιμερισμού στοιχείων ενεργητικού, στοιχείων παθητικού, δαπανών και εσόδων που ακολουθούν οι φορείς παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση των χωριστών λογαριασμών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.
4. Τα κράτη μέλη ή οι αρμόδιες αρχές που διορίζουν, καθώς και η Επιτροπή, έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους λογαριασμούς των φορέων παροχής υπηρεσιών.

Άρθρο 12
Πρόσβαση και προστασία δεδομένων

1. Τα επιχειρησιακά δεδομένα ανταλλάσσονται σε συνθήκες πραγματικού χρόνου μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών και μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών και χρηστών του εναέριου χώρου για τη διευκόλυνση των επιχειρησιακών αναγκών αμφοτέρων.
2. Πρόσβαση στα επιχειρησιακά δεδομένα χορηγείται σε όλους τους εξουσιοδοτημένους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στους χρήστες εναέριου χώρου και στους άλλους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς χωρίς διακρίσεις.
3. Κάθε πάροχος υπηρεσιών θεσπίζει τυποποιημένους όρους για την πρόσβαση στα επιχειρησιακά δεδομένα του από τους άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών και χρήστες του εναέριου χώρου. Οι εθνικές εποπτικές αρχές εγκρίνουν τους τυποποιημένους αυτούς όρους. Λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τους όρους αυτούς θεσπίζονται, όπου χρειάζεται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19, παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ
ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΤΕΛΩΝ

Άρθρο 13
Το καθεστώς τελών

Θεσπίζεται καθεστώς τελών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 14 και 15, το οποίο συμβάλλει στην επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας στον καθορισμό, την επιβολή και εφαρμογή τελών σε χρήστες του εναέριου χώρου. Αυτό το καθεστώς τελών είναι επίσης σύμφωνο με τις διατάξεις του άρθρου 15 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στο Σικάγο το 1944.

Άρθρο 14
Γενικές αρχές

1. Το καθεστώς τελών συγκροτείται από τον καταλογισμό του κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας το οποίο υφίστανται οι φορείς παροχής υπηρεσιών για λογαριασμό των χρηστών του εναέριου χώρου.

Επιμερίζει το κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στις κατηγορίες των χρηστών και αναπτύσσει πολιτική χρέωσης τελών.

2. Κατά τον καθορισμό της βάσης κόστους για τα τέλη εφαρμόζονται οι ακόλουθες αρχές:

- (α) Το κόστος που επιμερίζεται μεταξύ των χρηστών του εναέριου χώρου πρέπει να είναι το πλήρες κόστος της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των προβλεπόμενων τόκων για τις επενδύσεις κεφαλαίου και τις αποσβέσεις περιουσιακών στοιχείων, καθώς και των δαπανών συντήρησης, εκμετάλλευσης, διαχείρισης και διοίκησης.
- (β) Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη είναι αυτό που υπολογίζεται με βάση τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες, όπως προβλέπεται και υλοποιείται δυνάμει της 24ης έκδοσης του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας της ΔΟΠΑ (1998), έγγραφο Ευρωπαϊκής Περιφέρειας αριθ. 7754.
- (γ) Το κόστος των διαφόρων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσδιορίζεται ξεχωριστά όπως προβλέπεται στο άρθρο 11.
- (δ) Αναφέρεται με σαφήνεια η σταυροειδής επιδότηση διαφορετικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (ε) Οι εξωτερικές δαπάνες της παροχής διευκολύνσεων και υπηρεσιών στους χρήστες του εναέριου χώρου, όπως οι περιβαλλοντικές δαπάνες, εντάσσονται στα τέλη χρήσης με τον καταλληλότερο τρόπο.
- (στ) Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας επιτρέπεται να πραγματοποιούν επαρκή έσοδα ώστε να καλύπτονται όλες οι άμεσες και έμμεσες δαπάνες λειτουργίας και να εξασφαλίζεται εύλογη απόδοση επί των στοιχείων του ενεργητικού ώστε να καθίσταται δυνατή η απαραίτητη βελτίωση του κεφαλαίου.

3. Όσον αφορά τα τέλη εφαρμόζονται ιδίως οι ακόλουθες αρχές:

- (α) Τα τέλη για τη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να επιβάλλονται χωρίς διακρίσεις. Δεν πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των τελών που επιβάλλονται στους διάφορους χρήστες του εναέριου χώρου για τη χρήση της ίδιας υπηρεσίας ανάλογα με την εθνικότητα ή την κατηγορία του χρήστη εναέριου χώρου.
- (β) Τα τέλη αντικατοπτρίζουν το κόστος των υπηρεσιών και διευκολύνσεων αεροναυτιλίας που χρησιμοποιούνται από τους χρήστες εναέριου χώρου οι οποίοι το δημιουργούν.

- (γ) Διασφαλίζεται η διαφάνεια της βάσης κόστους για τα τέλη. Θεσπίζονται πρότυπα για την παροχή πληροφοριών, από τους φορείς παροχής υπηρεσιών ενόψει της διεξαγωγής ελέγχων όσον αφορά στις προβλέψεις του φορέα παροχής υπηρεσιών, τις πραγματικές δαπάνες και έσοδα. Ανταλλάσσονται συστηματικά πληροφορίες μεταξύ εθνικών εποπτικών αρχών, φορέων παροχής υπηρεσιών, χρηστών του εναέριου χώρου, της Επιτροπής και του Eurocontrol.
- (δ) Τα τέλη ενθαρρύνουν την ασφαλή, αποτελεσματική και αποδοτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με το μικρότερο δυνατό κόστος και δίνουν ώθηση στην παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών. Είναι δυνατόν να παρέχουν κίνητρα ή αντικίνητρα συνιστώμενα σε οικονομικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα τα οποία ισχύουν για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή και τους χρήστες του εναέριου χώρου. Είναι δυνατόν επίσης να εξασφαλίζουν έσοδα σε έργα που είναι σχεδιασμένα για την αρωγή συγκεκριμένων κατηγοριών χρηστών ή και φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο τη βελτίωση συλλογικών υποδομών αεροναυτιλίας, την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη χρήση του εναέριου χώρου.
4. Καθορίζονται οι αναγκαίοι κανόνες εφαρμογής στους τομείς που καλύπτονται από τις παραγράφους 1, 2 και 3 σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2.

Άρθρο 15 *Έλεγχος τελών*

1. Η Επιτροπή μεριμνά για το συνεχή έλεγχο της συμμόρφωσης των τελών με τις αρχές και τους κανόνες που αναφέρονται στα άρθρα 13 και 14 σε συνεργασία, κυρίως, με τις εθνικές εποπτικές αρχές. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να προβεί στην καθιέρωση κατάλληλων μηχανισμών για την αξιοποίηση της εμπειρογνωμοσύνης του Eurocontrol.
2. Κατόπιν αιτήματος κράτους(-ών) μέλους(-ών), το οποίο κρίνει ότι δεν έχουν εφαρμοστεί δεόντως οι αρχές και κανόνες, ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή ερευνά κάθε υπόνοια μη συμμόρφωσης ή μη εφαρμογής των αρχών από τους φορείς παροχής υπηρεσιών. Εντός δύο μηνών από την παραλαβή του αιτήματος και κατόπιν διαβούλευσης με την επιτροπή ενιαίου ουρανού, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 3, η Επιτροπή αποφαινεται σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 13 και 14 και αποφασίζει αν ο φορέας παροχής υπηρεσιών μπορεί να συνεχίσει την εφαρμογή της συγκεκριμένης αρχής ή κανόνα.
3. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη και τον ενδιαφερόμενο φορέα παροχής υπηρεσιών για την απόφασή της. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός ενός μηνός. Το Συμβούλιο είναι δυνατό να εκδώσει, εντός μηνός, διαφορετική απόφαση με ειδική πλειοψηφία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16 Καθεστώς επιδόσεων

Θεσπίζονται αναλυτικοί κανόνες για την υποβολή των απαιτούμενων πληροφοριών βάσει του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [Για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, με στόχο τη δυνατότητα σύγκρισης και βελτίωσης της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Η υποβολή των πληροφοριών αυτών:

- (α) Προάγει την εκτεταμένη λειτουργία ενός δικτύου φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Κοινότητας.
- (β) Δίνει μια εικόνα της ικανότητας των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχουν τις απαιτούμενες υπηρεσίες.
- (γ) Βελτιώνει τη διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ χρηστών του εναέριου χώρου και φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (δ) Συμβάλλει στον προσδιορισμό και στην προώθηση ορθών πρακτικών.

Άρθρο 17 Προσαρμογή στις τεχνικές εξελίξεις

1. Με στόχο την προσαρμογή στις τεχνικές εξελίξεις, είναι δυνατό να επέλθουν τροποποιήσεις σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19, παράγραφος 2.
 - (α) στα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού,
 - (β) στις αναφορές στο περιφερειακό σχέδιο αεροναυτιλίας της ΔΟΠΑ, όπως περιέχεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.
2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τους κανόνες εφαρμογής που εκδίδονται βάσει του παρόντος κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 18 Απόρρητο

Οι εθνικές εποπτικές αρχές δεν αποκαλύπτουν πληροφορίες που καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο, κυρίως πληροφορίες σχετικά με τους φορείς παροχής υπηρεσιών, τις επιχειρηματικές τους σχέσεις ή τις πτυχές που αφορούν τις δαπάνες τους.

Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος των εθνικών εποπτικών αρχών να διατάζουν τη δημοσιοποίηση πληροφοριών όταν αυτό κρίνεται ουσιώδες για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Στην περίπτωση αυτή η δημοσιοποίηση χαρακτηρίζεται από αναλογικότητα και λαμβάνει υπόψη τα θεμιτά συμφέροντα των φορέων παροχής υπηρεσιών όσον αφορά στην προστασία των επαγγελματικών μυστικών τους.

Εξάλλου, η παράγραφος 1 δεν αποκλείει τη δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με τους όρους και τις επιδόσεις της παροχής υπηρεσιών, στις οποίες όμως δεν περιλαμβάνονται πληροφορίες εμπιστευτικού χαρακτήρα όπως απαιτείται από το άρθρο.

Άρθρο 19 *Διαδικασίες επιτροπή*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ενιαίου ουρανού, που συστάθηκε βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [Για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.
3. Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ καθορίζεται σε ένα μήνα.
4. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 3 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.

Άρθρο 20 *Εναρξη ισχύος*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

- (1) **Υπηρεσίες ελέγχου περιοχής:** έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας για υποκείμενες σε έλεγχο πτήσεις σε περιοχές ελέγχου. Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί μια υπηρεσία η οποία παρ'έχεται με στόχο την πρόληψη των συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών και των συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων στην περιοχή ελιγμών, καθώς και τη διεκπεραίωση και διατήρηση τακτικής ροής εναέριας κυκλοφορίας.
- (2) **Υπηρεσίες ελέγχου προσέγγισης:** υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για τις αφίξεις και αναχωρήσεις ελεγχόμενων πτήσεων.
- (3) **Υπηρεσίες ελέγχου αεροδρομίου:** υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κυκλοφορία στα αεροδρόμια.

Άλλες υπηρεσίες

- (4) **Υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης:** υπηρεσία παροχής βοήθειας σε αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο και σε διασωθέντες αεροπορικών ατυχημάτων.
- (5) **Μετεωρολογικές υπηρεσίες:** υπηρεσία με την οποία παρέχονται σε αερομεταφορείς, μέλη πληρωμάτων αεροσκαφών, μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, μονάδες υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, αερολιμένες και σε όποιον ενδιαφέρεται για τη λειτουργία ή ανάπτυξη της αεροναυτιλίας οι μετεωρολογικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την επιτέλεση των καθηκόντων τους.
- (6) **Υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών:** υπηρεσία παρεχόμενη με σκοπό να διασφαλιστεί η ροή πληροφοριών που είναι αναγκαία για την ασφάλεια, τακτικότητα και αποτελεσματικότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας.

Βοηθητικές υπηρεσίες

- (7) **Υπηρεσίες επικοινωνίας:** υπηρεσία επικοινωνίας στον αεροναυτικό τομέα.
- (8) **Υπηρεσίες πλοήγησης:** υπηρεσία πλοήγησης στον αεροναυτικό τομέα.
- (9) **Υπηρεσίες επιτήρησης:** υπηρεσία επιτήρησης στον αεροναυτικό τομέα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ

Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί οφείλουν να:

- να μπορούν να επιδείξουν εκτεταμένη εμπειρία στην αξιολόγηση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων στους κλάδους των αερομεταφορών, κατά κύριο λόγο φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και σε άλλους συναφείς κλάδους σε έναν ή περισσότερους από τους τομείς που καλύπτει ο παρών κανονισμός·
- να διαθέτουν ολοκληρωμένους κανόνες και κανονισμούς για την περιοδική επιθεώρηση των ανωτέρω φορέων, οι οποίοι να είναι δημοσιευμένοι, να αναβαθμίζονται και να βελτιώνονται διαρκώς μέσω ερευνητικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων·
- να μην ελέγχονται από φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή άλλους φορείς που δρουν εμπορικά στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή στις υπηρεσίες αερομεταφορών·
- να διαθέτουν σημαντικό τεχνικό, διευθυντικό, βοηθητικό και ερευνητικό προσωπικό ανάλογο των καθηκόντων που έχουν αναλάβει·
- να διευθύνονται και να διοικούνται κατά τρόπο που να διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που απαιτεί η διοίκηση·
- να είναι πρόθυμοι να παρέχουν συναφείς πληροφορίες στην εθνική εποπτική αρχή και στην Επιτροπή·
- να έχουν καθορίσει και τεκμηριώσει την πολιτική και τους στόχους ποιότητας, καθώς και τη δέσμευσή τους για την επίτευξή της, και να έχουν διασφαλίσει ότι η πολιτική αυτή είναι εμπεδωμένη, υλοποιείται και διατηρείται σε όλα τα επίπεδα της οργάνωσης·
- να έχουν αναπτύξει, υλοποιήσει και να διατηρούν ένα αποτελεσματικό εσωτερικό σύστημα ποιότητας με βάση τα κατάλληλα μέρη των διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων ποιότητας και σύμφωνα με τα EN 45004 (οργανισμοί επιθεώρησης) και EN 29001, όπως ερμηνεύονται από τις απαιτήσεις του προγράμματος πιστοποίησης συστημάτων ποιότητας της IACS·
- να υπόκεινται σε πιστοποίηση του συστήματος ποιότητάς τους από ανεξάρτητο σώμα ελεγκτών αναγνωρισμένο από την κυβέρνηση του κράτους μέλους στο οποίο εδρεύουν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΧΟΡΗΓΟΥΜΕΝΕΣ ΑΔΕΙΕΣ

1. Γενικές πληροφορίες που αφορούν
 - το δικαιούχο της άδειας,
 - τη γενική περιγραφή του σκοπού της χορηγούμενης άδειας,
 - την πιστοποίηση αρμοδιότητας της αρχής έκδοσης να εκδίδει άδειες,
 - πλήρεις παραπομπές στην ισχύουσα νομοθεσία δυνάμει της οποίας εκδίδεται η άδεια και στο πλαίσιο της οποίας θα λειτουργεί,
 - τη σαφή περιγραφή της περιόδου ισχύος της άδειας,
 - την περίοδο ειδοποίησης που απαιτείται για την παράδοση μιας άδειας από τον εξουσιοδοτημένο πάροχο υπηρεσιών ή για την ανάκλησή της από την εθνική εποπτική αρχή,
 - τον καθορισμό των όρων που αναφέρονται στην άδεια.
2. Όροι που αφορούν:
 - την οργανωτική δομή και το ιδιοκτησιακό καθεστώς του παρόχου υπηρεσιών, καθώς και τον τρόπο αποφυγής του ενδεχομένου της σύγκρουσης συμφερόντων,
 - την οικονομική ευρωστία του παρόχου υπηρεσιών και την ασφάλιση έναντι των κινδύνων ευθύνης,
 - την καταλληλότητα των κατόχων των αδειών, κυρίως όσον αφορά την προηγούμενη εμπειρία και αξιοπιστία τους, τα συστήματα και τις διαδικασίες διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας, τις πολιτικές ανθρώπινου δυναμικού,
 - την παροχή πληροφοριών που απαιτούνται μέσα σε εύλογα πλαίσια για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τις ισχύουσες διατάξεις, συμπεριλαμβανομένης της τακτικής δημοσίευσης επιχειρηματικών σχεδίων, οικονομικών και επιχειρησιακών δεδομένων και της αναφοράς περιστατικών που σχετίζονται με την ασφάλεια από τους φορείς παροχής υπηρεσιών,
 - τη διαχείριση στοιχείων ενεργητικού που αφορούν την παροχή της εξουσιοδοτημένης υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων των κεφαλαιακών πόρων και του ανθρώπινου δυναμικού,
 - την άνευ διακρίσεων πρόσβαση των χρηστών του εναέριου χώρου στις υπηρεσίες και το απαιτούμενο επίπεδο επιδόσεων των υπηρεσιών αυτών, συμπεριλαμβανομένων των επιπέδων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας,
 - την οριοθέτηση ή τον περιορισμό της εμπορικής εκμετάλλευσης εκτός των όρων που αφορούν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας,

- άλλοι νομικοί όροι που δεν διέπουν συγκεκριμένα τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας,
- μέτρα που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη με βάση τις απαιτήσεις περί δημοσίου συμφέροντος που αναγνωρίζει η συνθήκη ειδικά σε σχέση με τα δημόσια ήθη, τη δημόσια ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της διερεύνησης εγκληματικών ενεργειών, και την κρατική πολιτική.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής¹,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁴,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού προϋποθέτει εναρμονισμένη προσέγγιση στη ρύθμιση της οργάνωσης και χρήσης του εναέριου χώρου.
- (2) Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό (εφεξής: ομάδα υψηλού επιπέδου) πιστοποίησε την ανάγκη για θέσπιση κανόνων σε κοινοτικό επίπεδο με στόχο το σχεδιασμό, τη ρύθμιση και τη στρατηγική διαχείριση του εναέριου χώρου σε ευρωπαϊκή βάση και τη βελτίωση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.
- (3) Η ανακοίνωση της Επιτροπής για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού⁵ απαιτεί διαρθρωτική μεταρρύθμιση προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού με ολοκληρωμένη διαχείριση του εναέριου χώρου και ανάπτυξη νέων αντιλήψεων και διαδικασιών για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

¹ ΕΕ C

² ΕΕ C

³ ΕΕ C

⁴ ΕΕ C

⁵ COM(2001) 123 τελικό.

- (4) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶. [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.
- (5) Ο εναέριος χώρος αποτελεί κοινό αγαθό και πρέπει να χρησιμοποιείται με ευελιξία ώστε να διασφαλίζεται ισότιμη μεταχείριση και διαφάνεια για όλους τους χρήστες, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των κρατών μελών στους τομείς της ασφάλειας και της άμυνας καθώς και τις δεσμεύσεις τους έναντι των διεθνών οργανισμών.
- (6) Η αποτελεσματική διαχείριση του εναέριου χώρου έχει θεμελιώδη σημασία για την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τη μεγαλύτερη δυνατή ανταπόκριση στις απαιτήσεις των διαφόρων χρηστών και την επίτευξη της κατά το δυνατόν ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.
- (7) Οι δραστηριότητες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας (εφεξής: Eurocontrol) επιβεβαιώνουν ότι η μεμονωμένη ανάπτυξη του δικτύου αεροδιαδρόμων και της δομής του εναέριου χώρου δεν συνιστά ρεαλιστική προσέγγιση, καθώς το κάθε κράτος μέλος αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.
- (8) Πρέπει συνεπώς να καθιερωθεί ένας ενιαίος εναέριος χώρος για την εν πτήξει εναέρια κυκλοφορία στον ανώτερο εναέριο χώρο. Η διεπαφή μεταξύ του εναέριου αυτού χώρου και του κατώτερου, δηλαδή του περιφερειακού και τοπικού εναέριου χώρου πρέπει επίσης να καθοριστεί αναλόγως.
- (9) Η οριοθέτηση του εναέριου χώρου, εντός του οποίου θα παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να συνδέεται με την ανάγκη αποτελεσματικής εξυπηρέτησης και όχι με τα εθνικά σύνορα.
- (10) Οι χρήστες του εναέριου χώρου αντιμετωπίζουν ποικίλες συνθήκες πρόσβασης και ελευθερίας κίνησης στον κοινοτικό εναέριο χώρο. Αυτό οφείλεται στη μη εναρμόνιση της ταξινόμησης του εναέριου χώρου.
- (11) Οι περιορισμοί στον καθορισμό του δικτύου αεροδιαδρόμων προκαλούν συμφορήσεις στις ροές της εναέριας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα σημεία διάβασης ή διασταυρώσεις ενώ η αρχή των απ' ευθείας δρομολογίων είναι ο προτιμώμενος, πιο οικονομικός και οικολογικός τρόπος χρήσης του κοινοτικού εναέριου χώρου.
- (12) Είναι ουσιώδες να επιτευχθεί μια κοινή, εναρμονισμένη δομή του εναέριου χώρου, να βασιστεί η σημερινή και μελλοντική κατανομή του εναέριου χώρου σε κοινές αρχές, και ο σχεδιασμός και η διαχείριση του εναέριου χώρου να διέπεται από εναρμονισμένους κανόνες.
- (13) Είναι επιθυμητό, αυτή η εναρμονισμένη δομή του εναέριου χώρου να επεκταθεί στον κατώτερο εναέριο χώρο.

⁶ ΕΕ L

- (14) Οι αποκλίσεις στην οργάνωση της πολιτικοστρατιωτικής συνεργασίας στην Κοινότητα εμποδίζουν την ομοιόμορφη και έγκαιρη διαχείριση του εναέριου χώρου και την οργάνωση των αλλαγών. Η επιτυχία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού εξαρτάται από την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών.
- (15) Πρέπει να υπάρξει αποτελεσματική λειτουργία της αρχής της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου και συλλογική συνεργασία ώστε να επιτευχθεί ομαλά ο συνδυασμός της στρατιωτικής εκπαίδευσης με την πολιτική εναέρια κυκλοφορία. Είναι αναγκαίο να βελτιωθούν όσο το δυνατόν περισσότερο ο τόπος, το μέγεθος και οι χρονικές περίοδοι χρήσης των τομέων εναέριου χώρου που παραχωρούνται για στρατιωτικές χρήσεις, κυρίως στη διάρκεια περιόδων αιχμής για την πολιτική εναέρια κυκλοφορία και στον εναέριο χώρο υψηλής πυκνότητας.
- (16) Οι στρατιωτικές επιχειρήσεις πρέπει να προστατεύονται όταν η εφαρμογή των κοινών αρχών και κριτηρίων πλήττει την ασφαλή και αποτελεσματική τους εκτέλεση.
- (17) Πρέπει να εισαχθούν κατάλληλα μέτρα με στόχο τη βελτίωση της αποδοτικότητας της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.
- (18) Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ομάδας υψηλού επιπέδου, ο Eurocontrol είναι ο οργανισμός που διαθέτει κατάλληλη εμπειρογνωμοσύνη προκειμένου να στηρίζει την Κοινότητα στο ρυθμιστικό της ρόλο. Συνεπώς, πρέπει να επιτραπεί στον Eurocontrol να εκπονήσει σχέδιο μέτρων με βάση τις κατάλληλες ρυθμίσεις, με την προϋπόθεση ότι θα τηρεί τους όρους που θα περιληφθούν σε ένα πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ Επιτροπής και Eurocontrol.
- (19) Δεδομένου ότι οι στόχοι της εξεταζόμενης δράσης, δηλαδή η καθιέρωση ενός ενιαίου ευρωπαϊκού λειτουργικού εναέριου χώρου, δεν μπορούν να υλοποιηθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς, δεδομένης της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, μπορούν να υλοποιηθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο με παράλληλη διασφάλιση των τρόπων εφαρμογής που λαμβάνουν υπόψη τις τοπικές ιδιαιτερότητες, η Κοινότητα δύναται να εκδίδει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως αυτή διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει ό,τι είναι απαραίτητο για τον σκοπό αυτό.
- (20) Δεδομένου ότι τα αναγκαία μέτρα για την θέση σε εφαρμογή του παρόντος κανονισμού αποτελούν γενικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁷, θα πρέπει τα μέτρα αυτά να θεσπίζονται με τη διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται από το άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης,

⁷ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1 *Πεδίο εφαρμογής*

1. Ο παρών κανονισμός αφορά την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] και εντός του πεδίου εφαρμογής του.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εναέριο χώρο, στον οποίο διορίζονται από τα κράτη μέλη φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας όπως προβλέπεται από το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸ [σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

Άρθρο 2 *Σκοπός*

Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι η καθιέρωση κοινοτικού εναέριου χώρου που θα λειτουργεί ως ενιαίος λειτουργικός χώρος και στον οποίο κοινές διαδικασίες σχεδιασμού, προγραμματισμού και διαχείρισης θα διασφαλίζουν την αποτελεσματική και ασφαλή λειτουργία της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

Η χρήση του κοινοτικού εναέριου χώρου υποβοηθά την εκμετάλλευση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως συνεκτικό και συνεπές σύνολο σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

Άρθρο 3 *Ορισμοί*

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ορισμοί που παρατίθενται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [Για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

Εφαρμόζονται επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί, σύμφωνα με τους οποίους νοούνται ως:

- (α) «ενιαίος λειτουργικός εναέριος χώρος»: οι ενιαίες διαδικασίες διαχείρισης του εναέριου χώρου και τα πρότυπα ασφάλειας στην παροχή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·

⁸ ΕΕ L

- (β) «σχεδιασμός εναέριου χώρου»: η κατάλληλη, αποτελεσματική και αποδοτική διαδικασία δόμησης, διαχωρισμού και κατάταξης σε κατηγορίες του εναέριου χώρου σε συνδυασμό με το σχεδιασμό των αεροδιαδρόμων και του εναέριου χώρου·
- (γ) «περιοχή πληροφοριών πτήσης»: ο εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης και υπηρεσίες συναγερμού·
- (δ) «επίπεδο διαχωρισμού»: το σύνορο μεταξύ του ανώτερου και του κατώτερου εναέριου χώρου
- (ε) «ανώτερος εναέριος χώρος»: ο εναέριος χώρος πάνω από ένα ορισμένο επίπεδο πτήσης·
- (στ) «κατώτερος εναέριος χώρος»: ο εναέριος χώρος κάτω από ένα ορισμένο επίπεδο πτήσης·
- (ζ) «επίπεδο πτήσης»: η επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, η οποία χαρακτηρίζεται από σταθερή τιμή πίεσης 1013,2 εκτοπασκάλ (hectopascals) και χωρίζεται από άλλες ανάλογες επιφάνειες με συγκεκριμένα διάκενα πίεσης.
- (η) «τμήμα εναέριου χώρου»: εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, υπεράνω ξηράς ή υδάτων, εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας·
- (θ) «λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου»: τμήμα εναέριου χώρου με διαστάσεις όσο το δυνατόν καλύτερα καθορισμένες·
- (ι) «κέντρο ελέγχου περιοχής»: η επιχειρησιακή μονάδα για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην εναέρια κυκλοφορία, η οποία διέρχεται από το τμήμα εναέριου χώρου που βρίσκεται υπό τη δικαιοδοσία της·
- (ια) «ταξινόμηση εναέριου χώρου»: η αλφαβητική ταξινόμηση των εναέριων χώρων από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) σε κατηγορίες από το Α έως το G – όπως προβλέπεται στο παράρτημα 4 της δωδέκατης έκδοσης του Ιουλίου 1998 του παραρτήματος 11 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στο Σικάγο το 1944 – οι οποίοι είναι συγκεκριμένων διαστάσεων, καθοριζόμενων αλφαβητικά, εντός των οποίων εκτελούνται ειδικοί τύποι πτήσεων και για τους οποίους προδιαγράφονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και κανόνες εκμετάλλευσης·
- (ιβ) «πτήση σε ευθεία γραμμή»: εκμετάλλευση αεροσκαφών, η οποία επιτρέπει σε ένα αεροσκάφος εν πτήση να μεταβεί απευθείας από ένα σημείο σε κάποιο άλλο εκτός του διαγράμματος των αεροδιαδρόμων·
- (ιγ) «δίκτυο αεροδιαδρόμων»: δίκτυο συγκεκριμένων αεροδιαδρόμων για διοχέτευση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας ανάλογα με τις ανάγκες για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
- (ιδ) «τομέας»: υποδιαίρεση του συνόλου των καθηκόντων ελέγχου σε διαχειρίσιμα τμήματα εναέριου χώρου στα οποία μπορεί να μετρηθεί η ικανότητα διεκπεραίωσης και μεταφοράς·

- (ιε) «ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου»: έννοια σχετικά με τη διαχείριση του εναέριου χώρου, η οποία εφαρμόζεται στον τομέα της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας, όπως προσδιορίζεται στην πρώτη έκδοση του «Εγχειριδίου διαχείρισης εναέριου χώρου για την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου» από τον Eurocontrol με ημερομηνία 5 Φεβρουαρίου 1996·
- (ιστ) «διαχείριση του εναέριου χώρου»: λειτουργία προγραμματισμού με κύριο στόχο τη μέγιστη δυνατή χρήση του διαθέσιμου εναέριου χώρου με δυναμικό χρονομερισμό και, ενίοτε, κατάτμηση του εναέριου χώρου στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών του με βάση τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες·
- (ιζ) «διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας»: υπηρεσία που καθιερώθηκε με σκοπό να συμβάλει στην ασφαλή, μεθοδική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας διασφαλίζοντας ότι οι δυνατότητες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται στο μέγιστο δυνατό βαθμό και ότι ο όγκος της κυκλοφορίας συμβιβάζεται με τις μεταφορικές ικανότητες που δηλώνονται από τους ενδεδειγμένους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
- (ιθ) «συλλογική λήψη αποφάσεων»: διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων, φορέων παροχής διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας και χρηστών εναέριου χώρου με στόχο την επίτευξη μεγαλύτερης ευελιξίας στις διαδικασίες κατανομής διαθέσιμων χρόνων χρήσης/δρομολογίων και συντονισμού πτήσεων με στόχο τη βελτιστοποίηση της χρήσης σε περιπτώσεις περιορισμένης μεταφορικής ικανότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Άρθρο 4

Δημιουργία μιας ευρωπαϊκής περιοχής πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου

1. Λαμβανομένων δεόντως υπόψη των απαιτήσεων της ΔΟΠΑ, όπως ορίζονται στη δωδέκατη έκδοση του Ιουλίου 1998 του παραρτήματος 11 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στο Σικάγο το 1944, εγκαθιδρύεται ενιαία ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης στον ανώτερο εναέριο χώρο, εφεξής καλούμενη ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου (European Upper Flight Information Region, EUIR), στον ανώτερο εναέριο χώρο.
2. Το επίπεδο διαχωρισμού μεταξύ ανώτερου και κατώτερου εναέριου χώρου ορίζεται στο επίπεδο πτήσης 285.
3. Εντός τριών ετών από την εγκαθίδρυση της EUIR, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο διευρύνουν, με βάση πρόταση της Επιτροπής, την έννοια που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ώστε να συμπεριληφθεί η δημιουργία μιας ευρωπαϊκής περιοχής πληροφοριών πτήσης για τον κατώτερο εναέριο χώρο.
4. Η Επιτροπή λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την αναγνώριση της EUIR από τη ΔΟΠΑ όπως προβλέπεται στη δέκατη έκδοση του Ιουλίου 1997 του παραρτήματος 15 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στο Σικάγο το 1944. Με τη συνεργασία του Eurocontrol, οργανώνει επίσης την

έκδοση ενιαίων αεροναυτικών πληροφοριών που συνδέονται με την EUIR ενοποιώντας τις υπάρχουσες εθνικές αεροναυτικές πληροφορίες. Η έκδοση αυτή θα ενσωματώνει όλες τις τροποποιήσεις που συνεπάγεται η εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού ως προς τις απαιτήσεις και διαδικασίες.

Άρθρο 5

Αναδιάρθρωση του ανώτερου εναέριου χώρου

1. Η EUIR αναδιαρθρώνεται σε λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου ελάχιστου μεγέθους με βάση την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα. Τα όρια αυτών των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου δεν είναι απαραίτητο να συμπίπτουν με τα εθνικά σύνορα. Τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου δημιουργούνται με σκοπό να υποστηριχθεί η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στα κέντρα ελέγχου περιοχής που είναι υπεύθυνα για το καλύτερο δυνατό μέγεθος του εναέριου χώρου στο πλαίσιο της EUIR.
2. Τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2. Ο καθορισμός αυτών των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου:
 - (α) υποστηρίζει αποτελεσματικά την υφιστάμενη και μελλοντική διαμόρφωση της εναέριας κυκλοφορίας·
 - (β) διασφαλίζει ότι κάθε τμήμα εναέριου χώρου είναι σχεδιασμένο ώστε να μεγιστοποιείται η αποτελεσματικότητα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου συνολικά·
 - (γ) λαμβάνει υπόψη το ανθρώπινο δυναμικό και τα κεφάλαια διαφόρων φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
 - (δ) ελαχιστοποιεί το κόστος συναλλαγών μεταξύ των διαφόρων κέντρων ελέγχου περιοχής·
 - (ε) διασφαλίζει τη συνεκτικότητα μεταξύ της διαμόρφωσης του ανώτερου και κατώτερου εναέριου χώρου.

Άρθρο 6

Ταξινόμηση εναέριου χώρου

Η EUIR καθορίζεται με βάση εναρμονισμένη ταξινόμηση του εναέριου χώρου ώστε να διασφαλίζεται η ομοιογενής παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε όλη την Κοινότητα και για να καθιερωθεί μια ενιαία κατηγορία περιβάλλοντος, εντός του οποίου οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ενημερώνονται για το σύνολο της εναέριας κυκλοφορίας, τόσο όσον αφορά στη θέση όσο και τους σκοπούς της πτήσης.

Η ταξινόμηση αυτή βασίζεται σε κοινή και απλοποιημένη εφαρμογή της ταξινόμησης του εναέριου χώρου όπως προβλέπεται σήμερα στο κεφάλαιο 2 της δωδέκατης έκδοσης του Ιουλίου 1998 του παραρτήματος 11 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στο Σικάγο το 1944.

Οι αναγκαίοι κανόνες εφαρμογής στους τομείς που καλύπτονται από το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Πτήσεις σε ευθεία γραμμή στον ανώτερο εναέριο χώρο

Με την επιφύλαξη της ανάλυσης της ασφάλεια, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας οργανώνουν τη σταδιακή εφαρμογή των πτήσεων σε ευθεία γραμμή στο πλαίσιο της EUIR, που συνιστούν την καλύτερη δυνατή, από οικονομική και περιβαλλοντική άποψη, χρήση του κοινοτικού εναέριου χώρου.

Οι φορείς παροχής υπηρεσιών υποβάλλουν τακτικές εκθέσεις με θέμα την εφαρμογή αυτή στην Επιτροπή.

Άρθρο 8

Ενιαίος σχεδιασμός του εναέριου χώρου

Η διάρθρωση, ο διαχωρισμός και η κατάταξη σε κατηγορίες του εναέριου χώρου σε συνδυασμό και με το σχεδιασμό των αεροδιαδρόμων βασίζονται σε ενιαία, αποτελεσματική και αποδοτική διαδικασία σχεδιασμού στο πλαίσιο της αποδεκτής αντίληψης περί εκμετάλλευσης. Για το σκοπό αυτό, θεσπίζονται κανόνες για τον εναέριο χώρο, κοινές αρχές και κριτήρια για το σχεδιασμό των τομέων, ιδιαίτερα των διασυνοριακών τομέων, και για το σχεδιασμό των αεροδιαδρόμων με βάση το έγγραφο «Έννοια και κριτήρια για μεσοπρόθεσμο καθορισμό των ευρωπαϊκών δικτύων των αεροδιαδρόμων και της κατάτμησης του εναέριου χώρου σε τομείς» EATMP ARN, έκδοση 4 του Eurocontrol της 1ης Απριλίου 2001.

Οι κανόνες εφαρμογής στους τομείς που καλύπτονται από το παρόν άρθρο θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.

Άρθρο 9

Συμβατότητα με το σχεδιασμό για τον κατώτερο εναέριο χώρο

Με βάση τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, για τον καθορισμό λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου ο προγραμματισμός και ο σχεδιασμός του κατώτερου εναέριου χώρου εναρμονίζονται με τον ανώτερο εναέριο χώρο λαμβανομένου υπόψη του περιβάλλοντος και των γειτνιαζόντων αεροδρομίων σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2. Η έννοια των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, διευρύνεται για να συσταθούν ανάλογα τμήματα στον κατώτερο εναέριο χώρο, κυρίως με σκοπό την αντιμετώπιση διασυνοριακών προβλημάτων για τις πτήσεις μικρής και μέσης διάρκειας.

Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας εναρμονίζουν τις λειτουργίες και πρακτικές που αφορούν τις αφίξεις και αναχωρήσεις αεροσκαφών προς και από τους αερολιμένες και την κίνησή τους στο έδαφος του αερολιμένα. Θεσπίζεται κοινή διαδικασία για τον καθορισμό των πρακτικών αυτών, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2, συμπεριλαμβανομένων μεθόδων εκτίμησης κινδύνων για τον έλεγχο της σκοπιμότητας των διαδικασιών αυτών σε τοπικό επίπεδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Άρθρο 10 Πολιτικοστρατιωτική συνεργασία

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την αποτελεσματική κατανομή και χρήση του εναέριου χώρου από τους πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες του εναέριου χώρου εφαρμόζοντας ομοιόμορφα και πλήρως την αρχή της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.
2. Τα κράτη μέλη διευκολύνουν την οργάνωση της πολιτικοστρατιωτικής συνεργασίας, ιδιαίτερα όσον αφορά σε όλες τις πτυχές διαχείρισης του εναέριου χώρου και διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Οι φορείς παροχής στρατιωτικών και πολιτικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας ανταλλάσσουν δεδομένα στο πλαίσιο των συμφωνιών που προβλέπονται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].
3. Λαμβανομένων υπόψη των γενικών όρων για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 13, καθορίζονται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2, τα κριτήρια:
 - (α) για τη χρήση του κατακερματισμένου εναέριου χώρου, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων για τον προσδιορισμό οριζόντιων και κάθετων επεκτάσεων, την οριοθέτηση του εναέριου αυτού χώρου και την υποδιαίρεσή του σε λειτουργικά στοιχεία που θα ενεργοποιούνται αναλόγως της ζήτησης,
 - (β) για την εφαρμογή της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.

Τα κριτήρια αυτά εφαρμόζουν τις αρχές που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].
4. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την πλήρη ενοποίηση της αεράμυνας με τη διαχείριση του εναέριου χώρου, διασφαλίζοντας πλήρη αξιοποίηση του εναέριου χώρου υπό ορισμένους συμφωνηθέντες όρους και ρυθμίσεις, λαμβανομένων υπόψη των επιταγών της εθνικής ασφάλειας.
5. Με την επιφύλαξη των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων στις οποίες η Κοινότητα μετέχει ως συμβαλλόμενο μέρος και με στόχο να κατοχυρωθεί η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν το σχέδιο πτήσης για κάθε στρατιωτική πτήση που εισέρχεται στον εναέριο χώρο εντός του οποίου έχουν διοριστεί φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού], ανεξαρτήτως της προέλευσης ή και του προσορισμού της πτήσης.

Άρθρο 11
Προσωρινή εξαίρεση εν αναμονή προσαρμογών

Σε περίπτωση σοβαρής διατάραξης των στρατιωτικών επιχειρήσεων, ένα ή περισσότερα κράτη μέλη δύνανται να ζητήσουν από την Επιτροπή να προτείνει προσαρμογές, στην επικράτειά τους, των κριτηρίων που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3. Εν αναμονή αυτών των προσαρμογών, η Επιτροπή εξαιρεί σε προσωρινή βάση τα οικεία κράτη μέλη από την εφαρμογή των διατάξεων.

Άρθρο 12
Δημοσιοποίηση πληροφοριών

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού], τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που χρειάζεται σχετικά με τη ζήτηση και την πραγματική χρήση του εναέριου χώρου που είναι απαγορευμένος, κλειστός ή περιορισμένος για στρατιωτικούς σκοπούς, για περαιτέρω ανάλυση και δημοσίευση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΡΟΗΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Άρθρο 13
Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

Θεσπίζονται κανόνες για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας με σκοπό τη βελτιστοποίηση των διαθέσιμων μεταφορικών ικανοτήτων στη χρήση του εναέριου χώρου και την ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Οι κανόνες αυτοί χαρακτηρίζονται από διαφάνεια και αποτελεσματικότητα ώστε να διασφαλίζεται ότι η μεταφορική ικανότητα παρέχεται έγκαιρα και με ευελιξία. Υποστηρίζουν ένα πλαίσιο λήψης επιχειρησιακών αποφάσεων από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους ιδιοκτήτες αερολιμένων και τους χρήστες εναέριου χώρου, που βασίζεται στη συλλογική λήψη αποφάσεων. Οι κανόνες αυτοί αφορούν:

- (α) μια συνεκτική πολιτική προσανατολισμού όσον αφορά τα δρομολόγια και την κυκλοφορία η οποία ορίζεται σε ενιαία δημοσίευση·
- (β) τη συνέπεια μεταξύ των διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα και των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που χορηγούνται στη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας·
- (γ) ασυνέπειες στον προγραμματισμό των πτήσεων·
- (δ) εναλλακτικές λύσεις για εκτροπή της εναέριας κυκλοφορίας από περιοχές με συμφόρηση σε αεροδιαδρόμους προς λιγότερο επιβαρυνμένες περιοχές·
- (ε) κανόνες προτεραιότητας στην πρόσβαση στον εναέριο χώρο, ιδιαίτερα σε περιόδους συμφόρησης και κρίσης.

Οι κανόνες εφαρμογής θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16, παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 14 *Διαδικασίες*

Κατά την εκπόνηση των κανόνων εφαρμογής στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει, εφόσον κρίνεται ενδεδειγμένο, από τον Eurocontrol να εκπονεί σχέδια μέτρων με βάση πρόγραμμα εργασίας που έχει καταρτίσει η ίδια.

Άρθρο 15 *Επανεξέταση μέτρων*

1. Με στόχο την προσαρμογή στις τεχνικές εξελίξεις, είναι δυνατό να επέλθουν τροποποιήσεις, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16, παράγραφος 2:
 - (α) στο επίπεδο πτήσης που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2,
 - (β) στις παραπομπές στα έγγραφα των ΔΟΠΑ και Eurocontrol όπως αναφέρεται στα άρθρα 3, 4, 6 και 8.
2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τους κανόνες εφαρμογής που εκδίδονται βάσει του παρόντος κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 16 *Διαδικασίες επιτροπή*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ενιαίου ουρανού που συστάθηκε βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.
3. Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ καθορίζεται σε ένα μήνα.

Άρθρο 17 *Έναρξη ισχύος*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής¹,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁴,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Για να υλοποιηθεί ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός, πρέπει να εκδοθούν μέτρα σε σχέση με τον εξοπλισμό, τα συστήματα και τις σχετικές διαδικασίες με στόχο να διασφαλιστεί η ομοιογενής λειτουργία του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας σε συμφωνία με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας όπως προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ... [για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού]⁵ και με την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ... [για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού]⁶.

¹ EE C

² EE C

³ EE C

⁴ EE C

⁵ EE L

⁶ EE L

- (2) Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό (εφεξής: ομάδα υψηλού επιπέδου) επιβεβαίωσε την ανάγκη για θέσπιση τεχνικών ρυθμίσεων με βάση τη «νέα προσέγγιση» σύμφωνα με το ψήφισμα του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985 για μια νέα προσέγγιση της τεχνικής εναρμόνισης και των τεχνικών προτύπων⁷ βάσει της οποίας οι βασικές απαιτήσεις, κανόνες και πρότυπα πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται και να έχουν μεταξύ τους συνοχή.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸ ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.
- (4) Το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας είναι μια σύνθετη, εξαιρετικά αλληλεπιδραστική δομή, η οποία περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό συστημάτων και στοιχείων εδάφους, αέρος και διαστήματος συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού, του υλικού και λογισμικού ηλεκτρονικών υπολογιστών, καθώς και τους χειριστές τους.
- (5) Η έκθεση της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου επιβεβαίωσε ότι παρά την πρόοδο που σημειώθηκε στη διάρκεια των τελευταίων ετών προς την κατεύθυνση ομοιογενούς εκμετάλλευσης του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, η κατάσταση παραμένει προβληματική με μικρό βαθμό ενοποίησης μεταξύ των εθνικών συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και αργούς ρυθμούς εισαγωγής των νέων αντιλήψεων εκμετάλλευσης και τεχνολογίας που είναι αναγκαίες για την εξασφάλιση της πρόσθετης απαιτούμενης μεταφορικής ικανότητας.
- (6) Αυτός ο μικρός βαθμός ενοποίησης σε κοινοτικό επίπεδο έχει ως αποτέλεσμα μια σειρά σοβαρών ανεπαρκειών και πρόσθετων δαπανών για τον εφοδιασμό και τη συντήρηση και δημιουργεί δυσχέρειες στον επιχειρησιακό συντονισμό.
- (7) Η επικράτηση των εθνικών τεχνικών προδιαγραφών που χρησιμοποιούνται στις δημόσιες συμβάσεις, η οποία παρατηρείται συχνά μεταξύ του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της εκάστοτε εθνικής κατασκευαστικής βιομηχανίας έχει προκαλέσει κατακερματισμό της αγοράς εξοπλισμού και δεν διευκολύνει τη βιομηχανική συνεργασία σε κοινοτικό επίπεδο. Το αποτέλεσμα είναι ότι η βιομηχανία πλήττεται ιδιαίτερα καθώς υποχρεώνεται να προσαρμόζει σε σημαντικό βαθμό τα προϊόντα της σε κάθε εθνική αγορά. Οι πρακτικές αυτές δυσχεραίνουν άσκοπα την ανάπτυξη και εφαρμογή των νέων τεχνολογιών και ανακόπτουν το ρυθμό εισαγωγής των νέων επιχειρησιακών αντιλήψεων που απαιτούνται για την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας.
- (8) Είναι επομένως προς το συμφέρον όλων όσοι εμπλέκονται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας να αναπτύξουν μια νέα εταιρική προσέγγιση που θα επιτρέπει την ισόρροπη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων, ενθαρρύνοντας τη δημιουργικότητα και την ανταλλαγή γνώσεων, εμπειρίας και κινδύνων. Η συνεργασία αυτή θα έχει ως στόχο τον καθορισμό, με τη συνδρομή της κατασκευαστικής βιομηχανίας, ενός συνεκτικού συνόλου κοινοτικών προδιαγραφών που θα καλύπτει το

⁷ ΕΕ C 136, 4.6.1985, σ. 1.

⁸ ΕΕ C

ευρύτερο δυνατό φάσμα αναγκών από το οποίο οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα μπορούν να επιλέγουν τα στοιχεία που είναι καταλληλότερα για τις συνθήκες της αεροναυτιλίας και να περιορίζουν στο ελάχιστο τις ανάγκες για τοπική προσαρμογή.

- (9) Είναι συνεπώς σκόπιμο να καθοριστούν οι βασικές παράμετροι που ισχύουν για τα συστήματα και στοιχεία του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Επειδή το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας είναι σύνθετο κρίθηκε αναγκαίο να καταταμηθεί σειρά συστημάτων.
- (10) Η εκπόνηση και έγκριση κοινοτικών προδιαγραφών για το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, για τα συστήματα και τα στοιχεία του αποτελεί ενδεδειγμένο μέσο για τον καθορισμό των τεχνικών και επιχειρησιακών όρων που είναι αναγκαίοι για την επίτευξη των βασικών απαιτήσεων. Η συμμόρφωση με τις κοινοτικές αυτές προδιαγραφές πρέπει να εισάγει ένα τεκμήριο πιστότητας ως προς τις βασικές απαιτήσεις.
- (11) Για ορισμένα συστήματα που είναι ιδιαίτερος σημαντικά για την εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού, πρέπει να θεσπιστούν κανόνες εφαρμογής. Πρέπει επίσης να εκδοθούν κανόνες εφαρμογής με στόχο τη διευκόλυνση του συντονισμού και της εισαγωγής των νέων αντιλήψεων στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Η συμμόρφωση με τους κανόνες εφαρμογής πρέπει να είναι συνεχής. Οι κανόνες αυτοί πρέπει να βασίζονται σε κανόνες και πρότυπα διεθνών οργανισμών όπως τον Eurocontrol και η ΔΟΠΑ.
- (12) Σε συμφωνία με τα συμπεράσματα της ομάδας υψηλού επιπέδου, τον Eurocontrol είναι ο οργανισμός που διαθέτει την κατάλληλη εμπειρογνωσία προκειμένου να στηρίζει την Κοινότητα στο ρυθμιστικό της ρόλο. Συνεπώς, πρέπει να δοθεί στον Eurocontrol η δυνατότητα να εκπονήσει κανόνες εφαρμογής σύμφωνα με τις κατάλληλες ρυθμίσεις, υπό την προϋπόθεση ότι θα τηρεί τους όρους που θα περιληφθούν σε ένα πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και του Eurocontrol.
- (13) Προκειμένου να διασφαλιστεί ο διαχωρισμός των λειτουργιών θέσπισης των κανόνων και τυποποίησης, οι κοινοτικές προδιαγραφές πρέπει να εκπονούνται κατά κύριο λόγο από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας (Eurocae) υπό μορφή ευρωπαϊκών προτύπων.
- (14) Ο Eurocae είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός επιφορτισμένος με τη σύνταξη σχεδίων τεχνικών προδιαγραφών για εξοπλισμό προοριζόμενο για την πολιτική αεροπορία. Μέλη του μπορούν να γίνουν όλοι όσοι σχετίζονται με τον αεροναυτικό τομέα, συγκεκριμένα οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι χρήστες του εναέριου χώρου και η κατασκευαστική βιομηχανία. Ο Eurocae πρέπει να δώσει επίσημη υπόσταση στις σχέσεις του με τους ευρωπαϊκούς φορείς τυποποίησης ώστε οι προδιαγραφές του να αναγνωρίζονται ως ευρωπαϊκά πρότυπα σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης.
- (15) Πρέπει επίσης να δοθεί στον Eurocontrol η δυνατότητα να εκπονεί, εφόσον χρειάζεται, κοινοτικές προδιαγραφές, υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με τις αρχές του ψηφίσματος του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985 και σύμφωνα με τις γενικές διαδικασίες κοινοτικής τυποποίησης. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να θεμελιώνονται στην τήρηση των αρχών της ευρύτητας, της διαφάνειας, της

αμεροληψίας, της συναίνεσης, της διατήρησης, της πρόσβασης του κοινού στις προδιαγραφές, της αποτελεσματικότητας, της απόδοσης ευθυνών και της συνοχής. Σχετικές λεπτομερείς διατάξεις θα περιληφθούν σε έγγραφο το οποίο αποτελεί το πλαίσιο συνεργασίας με τον Eurocontrol.

- (16) Οι διαδικασίες που διέπουν την αξιολόγηση πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων πρέπει να βασίζονται στη χρήση των ενοτήτων που προβλέπονται από την απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1993 για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης πιστότητας «CE» που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης⁹, εφόσον χρειάζεται, οι ενότητες αυτές είναι δυνατό να επεκταθούν ώστε να καλύψουν τις ειδικές προδιαγραφές των σχετικών βιομηχανιών.
- (17) Η ενδιαφερόμενη αγορά είναι μικρού μεγέθους και αφορά συστήματα και στοιχεία που χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και δεν προορίζονται για το ευρύ κοινό. Θα ήταν επομένως υπερβολικό να τίθεται επί του στοιχείου η σήμανση CE καθώς, με βάση την εκτίμηση πιστότητας ή και καταλληλότητας χρήσης, είναι αρκετή η δήλωση πιστότητας του κατασκευαστή. Αυτό δεν επηρεάζει την υποχρέωση των κατασκευαστών να θέτουν τη σήμανση CE σε ορισμένα στοιχεία που πιστοποιεί την πιστότητά τους προς άλλες οικείες κοινοτικές διατάξεις.
- (18) Η θέση σε λειτουργία, η ανανέωση και η αναβάθμιση των συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας υπόκειται σε έλεγχο πιστότητας προς τις βασικές απαιτήσεις, η οποία βασίζεται σε κανόνες εφαρμογής. Η χρήση κοινοτικών προδιαγραφών συνιστά τεκμήριο πιστότητας προς τις κύριες απαιτήσεις. Ανάλογα με το κάθε σύστημα, μπορεί να κριθεί αναγκαία, για λόγους ασφαλείας, η παρέμβαση ενός κοινοποιημένου οργανισμού.
- (19) Με βάση τα συμπεράσματα της έκθεσης της ομάδας υψηλού επιπέδου η Επιτροπή διαβουλεύεται με τον τομέα της βιομηχανίας προκειμένου να διευκολυνθεί η θέσπιση ενός συνεκτικού στρατηγικού προγράμματος διαχείρισης για την εισαγωγή νέων εννοιών στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.
- (20) Η πλήρης εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού πρέπει να γίνεται με βάση μια στρατηγική μετάβασης, η οποία πρέπει να εμμένει στο στόχο της ομοιογενούς λειτουργίας του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας χωρίς να εισάγει αδικαιολόγητους φραγμούς κόστους-ωφέλειας στη διατήρηση της υφιστάμενης υποδομής.
- (21) Δεδομένου ότι ο στόχος της εξεταζόμενης δράσης, δηλαδή η διαλειτουργικότητα του κοινοτικού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, δεν μπορεί να υλοποιηθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς, δεδομένης της ευρείας διάστασης της εν λόγω δράσης, μπορεί να υλοποιηθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να εκδίδει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως αυτή διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει ό,τι είναι απαραίτητο για τον σκοπό αυτό.

⁹ ΕΕ L 220, 30.8.1993, σ. 23.

- (22) Στο πλαίσιο της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη η ανάγκη να διασφαλιστούν εναρμονισμένοι όροι όσον αφορά στη διαθεσιμότητα και στην αποτελεσματική χρήση του ραδιοφάσματος που απαιτείται για την εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, συμπεριλαμβανομένων των πτυχών που άπτονται της ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας. Πρέπει να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και ενδεδειγμένη χρήση των συχνοτήτων που παραχωρούνται και τελούν υπό τη διαχείριση του τομέα της αεροπορίας.
- (23) Η οδηγία 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 1993 σχετικά με τον καθορισμό και τη χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας¹⁰, περιορίζεται στις υποχρεώσεις της αναθέτουσας αρχής. Ο παρών κανονισμός είναι πιο ολοκληρωμένος αφού καλύπτει τις υποχρεώσεις όλων των φορέων, συμπεριλαμβανομένων των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των χρηστών εναέριου χώρου, της κατασκευαστικής βιομηχανίας και των αερολιμένων, και προβλέπει τόσο τη θέσπιση κανόνων γενικής ισχύος, καθώς και την έκδοση κοινοτικών προδιαγραφών οι οποίες, αν και μη υποχρεωτικού χαρακτήρα, παρέχουν τεκμήριο πιστότητας προς τις βασικές απαιτήσεις. Συνεπώς, η οδηγία 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου πρέπει να καταργηθεί.
- (24) Δεδομένου ότι η οδηγία 97/15/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Μαρτίου 1997 για έγκριση των προτύπων της Eurocontrol και τροποποίηση της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό και τη χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας¹¹ κατέστη άνευ αντικειμένου, πρέπει να καταργηθεί.
- (25) Τα μέτρα εφαρμογής της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ, όπως παρατίθενται στα παραρτήματα I, II και III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2082/2000 της Επιτροπής της 6ης Σεπτεμβρίου 2000 για έγκριση των προτύπων Eurocontrol και την τροποποίηση της οδηγίας 97/15/ΕΚ για έγκριση των προτύπων Eurocontrol και τροποποίηση της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹², συμβιβάζονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
- (26) Δεδομένου ότι η πλειονότητα των μέτρων που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού είναι γενικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή¹³, πρέπει τα μέτρα αυτά να θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο (γ), της εν λόγω απόφασης, ορισμένα μέτρα πρέπει να θεσπίζονται με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 3 της ίδιας απόφασης,

¹⁰ ΕΕ L 187, 29.7.1993, σ. 52.

¹¹ ΕΕ L 95, 10.4.1997, σ. 16.

¹² ΕΕ L 254, 9.10.2000, σ. 1.

¹³ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1 *Πεδίο εφαρμογής*

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εξοπλισμό, τα συστήματα και τις σχετικές διαδικασίες για την εγκαθίδρυση του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και της αντίληψης εκμετάλλευσής του σύμφωνα με κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XX/XXX/, [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] και εντός του πεδίου εφαρμογής του.
2. Οι γενικοί όροι που σ συνδέονται με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2 *Στόχος*

Κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να καθορίσει τους όρους που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να επιτευχθεί διαλειτουργικότητα εντός της κοινοτικής επικράτειας μεταξύ των διαφόρων συστημάτων και στοιχείων του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ομοιογενή εκμετάλλευση, ανάπτυξη και αναβάθμισή τους με την εφαρμογή νέων τεχνολογιών.

Παράλληλα με την επιδίωξη των στόχων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, ο παρών κανονισμός συμβάλλει επίσης στη σταδιακή δημιουργία της εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού, συστημάτων και σχετικών υπηρεσιών.

Άρθρο 3 *Ορισμοί*

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ορισμοί που παρατίθενται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

Εφαρμόζονται επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί σύμφωνα με τους οποίους νοούνται ως:

- (α) «δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας»: σύστημα αποτελούμενο από στοιχεία εδάφους και αερομεταφερόμενα στοιχεία, το οποίο καθιστά δυνατή την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, με στόχο να μπορούν οι χρήστες του εναέριου χώρου να τηρούν τους προγραμματισμένους χρόνους άφιξης και αναχώρησης και να επιλέγουν τα χαρακτηριστικά πτήσης που επιθυμούν με τους ελάχιστους δυνατούς περιορισμούς, χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο τα αποδεκτά επίπεδα ασφάλειας·

- (β) «συστήματα»: το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας συνίσταται σε συστήματα όπως περιγράφονται στο παράρτημα I, για τα οποία πρέπει να θεσπιστούν βασικές απαιτήσεις. Κάθε σύστημα απαρτίζεται από σειρά συστατικών στοιχείων και έχει διεπαφές με άλλα συστήματα. Η έννοια του «συστατικού στοιχείου» καλύπτει τόσο υλικά όσο και άυλα αντικείμενα όπως το λογισμικό ή οι διαδικασίες·
- (γ) «αντίληψη λειτουργίας»: ο καθορισμός των κριτηρίων για την επιχειρησιακή χρήση εξοπλισμού και συστημάτων αεροναυτιλίας. Παρέχει πληροφορίες σχετικά με τα εμπλεκόμενα επιχειρησιακά στοιχεία, τις απαιτήσεις όλων όσων εμπλέκονται στην επιχειρησιακή τους χρήση, τη λειτουργικότητα του εξοπλισμού εδάφους και του αερομεταφερόμενου εξοπλισμού και τα μέτρα που είναι αναγκαία προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη, ασφαλής και αποτελεσματική διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας·
- (δ) «ομοιογενής λειτουργία»: λειτουργία του όλου συστήματος με τέτοιο τρόπο ώστε από τη σκοπιά του χρήστη να θεωρείται ως ενιαίο σύστημα·
- (ε) «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο παράρτημα II στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία του·
- (στ) «κοινοτική προδιαγραφή»: ευρωπαϊκό πρότυπο υπό την έννοια του άρθρου 1 της οδηγίας 98/34/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁴ ή τεχνική προδιαγραφή του Eurocontrol των οποίων οι αριθμοί αναφοράς έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*·
- (ζ) «κανόνες εφαρμογής»: οι κανόνες από τους οποίους διέπεται ένα σύστημα ή μέρος συστήματος προκειμένου να ικανοποιηθούν οι βασικές απαιτήσεις και να διασφαλιστεί η ομοιογενής λειτουργία του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της διαλειτουργικότητάς του·
- (η) «εθνική εποπτική αρχή»: κάθε φορέας τον οποίο διορίζει κράτος μέλος για να εποπτεύει τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- (θ) «αναβάθμιση»: κάθε σημαντική εργασία τροποποίησης επί συστήματος ή μέρους συστήματος η οποία προϋποθέτει σύνταξη δήλωσης ελέγχου·
- (ι) «ανανέωση»: κάθε σημαντική εργασία αντικατάστασης συστήματος ή μέρους συστήματος η οποία προϋποθέτει σύνταξη δήλωσης ελέγχου·

¹⁴ ΕΕ L 204, 21.7.1998, σ. 37.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ, ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 4 *Βασικές απαιτήσεις*

Το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, τα συστήματα και τα στοιχεία του πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που περιγράφονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 5 *Κοινοτικές προδιαγραφές*

1. Η πιστότητα προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα II τεκμηριώνεται σε σχέση με συστήματα ή συστατικά στοιχεία που πληρούν τις σχετικές κοινοτικές προδιαγραφές ή μέρη αυτών οι αριθμοί αναφοράς των οποίων έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.
2. Όταν ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμμόρφωση με μια κοινοτική προδιαγραφή δεν εγγυάται την πιστότητα προς τις βασικές απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II τις οποίες επιδιώκει να διασφαλίσει η εν λόγω κοινοτική προδιαγραφή, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 3.
3. Σε περίπτωση ανεπάρκειας των ευρωπαϊκών προτύπων σε σχέση με τις βασικές απαιτήσεις, είναι δυνατό να αποφασιστεί η μερική ή πλήρης ανάκληση των προτύπων αυτών από τις δημοσιεύσεις στις οποίες περιέχονται, ή τις τροποποιήσεις τους, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 της οδηγίας 98/34/EK.
4. Σε περίπτωση κενών των τεχνικών προδιαγραφών που εκπονούνται από τον Eurocontrol σε σχέση με τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να αποφασιστεί η μερική ή πλήρης ανάκληση των προδιαγραφών αυτών από τις δημοσιεύσεις στις οποίες περιέχονται, ή τις τροποποιήσεις τους, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 3.

Άρθρο 6 *Κανόνες εφαρμογής*

1. Κανόνες εφαρμογής εκπονούνται:
 - (α) για συστήματα ουσιαστικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού,
 - (β) για τη στήριξη της συντονισμένης και ταχείας εισαγωγής νέων αντιλήψεων λειτουργίας ή τεχνολογιών στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.
2. Όταν χρειάζεται, και ιδίως για την κάλυψη κατηγοριών συστημάτων, την επίλυση ορισμένων προβλημάτων κατά προτεραιότητα ή προκειμένου να εκφραστεί η εξελικτική εισαγωγή μιας νέας τεχνολογίας, ένα σύστημα ή μέρος συστήματος

μπορεί να καλύπτεται από περισσότερους κανόνες εφαρμογής. Αντιστρόφως, η επίτευξη ιδιαίτερων επιχειρησιακών επιδόσεων σε μέρη του δικτύου μπορεί να συνεπάγεται την εκπόνηση κανόνων που επιβάλλουν απαιτήσεις σε άνω του ενός συστήματα.

3. Τα συστήματα ή μέρη συστημάτων συμμορφώνονται προς τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής. Η συμμόρφωση αυτή πρέπει να ισχύει επί μονίμου βάσεως όσο χρησιμοποιείται το εκάστοτε σύστημα.
4. Στο βαθμό που κρίνεται αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 2, κάθε κανόνας εφαρμογής:
 - (α) καθορίζει τις όποιες ειδικές προδιαγραφές για την επίτευξη ομοιογενούς λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της διαλειτουργικότητας, της ασφάλειας ή των επιδόσεων που έχουν ουσιαστική σημασία για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού,
 - (β) αναφέρει σε κάθε εξεταζόμενη περίπτωση ποια από τις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ ή, όταν πρέπει, ποιες συγκεκριμένες διαδικασίες πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων που είναι ουσιαστικής σημασίας για την ομοιογενή λειτουργία, την ασφάλεια και τις επιδόσεις, καθώς και τον έλεγχο των συστημάτων.
5. Αν ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι η συμμόρφωση με έναν κανόνα εφαρμογής δεν διασφαλίζει την πιστότητα προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα II τις οποίες αποβλέπει να καλύψει ο εν λόγω κανόνας εφαρμογής, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.
6. Σε περίπτωση ανεπάρκειας των κανόνων εφαρμογής σε σχέση με τις βασικές απαιτήσεις, είναι δυνατό να αποφασιστεί η μερική ή πλήρης ανάκληση των σχετικών κανόνων από τις δημοσιεύσεις στις οποίες περιέχονται, ή τις τροποποιήσεις τους, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Άρθρο 7

Κοινοτικές προδιαγραφές

1. Οι κοινοτικές προδιαγραφές απαρτίζονται από τα ευρωπαϊκά πρότυπα που εκπονούνται από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης με εντολή της Επιτροπής και σε συνεργασία με τον Eurocae, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6, παράγραφος 4 της οδηγίας 98/34/ΕΚ.

Σε ορισμένους εξειδικευμένους τομείς, κυρίως σε θέματα εσωτερικού συντονισμού μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως οι διαδικασίες, η Επιτροπή δύναται να επιφορτίζει τον Eurocontrol με την εκπόνηση τεχνικών προδιαγραφών σύμφωνα με τη διαδικασία άρθρου 16 παράγραφος 3.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις παραπομπές στα ευρωπαϊκά πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.
3. Οι παραπομπές στις τεχνικές προδιαγραφές του Eurocontrol, οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1 δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16, παράγραφος 3.

Άρθρο 8 *Κανόνες εφαρμογής*

1. Κατά την εκπόνηση των κανόνων εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 6, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει, εφόσον κριθεί αναγκαίο, τον Eurocontrol να εκπονήσει σχέδια μέτρων με βάση πρόγραμμα εργασίας που καθορίζεται από την ίδια. Οι κανόνες εφαρμογής εκδίδονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16, παράγραφος 2. Οι κανόνες δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.
2. Η εκπόνηση, έκδοση και αναθεώρηση των κανόνων εφαρμογής λαμβάνει υπόψη το προβλεπόμενο κόστος των τεχνικών λύσεων που απαιτούνται για την υλοποίησή τους, με στόχο τον προσδιορισμό της πιο βιώσιμης λύσης. Προς τούτο, επισυνάπτεται σε κάθε σχέδιο κανόνα εφαρμογής μια εκτίμηση του κόστους και των ωφελειών που συνεπάγονται οι λύσεις αυτές για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς καθώς και για το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.
3. Όταν εκδίδεται ένας κανόνας εφαρμογής, η ημερομηνία έναρξης ισχύος ορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16, παράγραφος 2. Αν για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού απαιτούνται παράλληλες δράσεις διαφόρων παραγόντων, η ημερομηνία έναρξης ισχύος μπορεί επίσης να οριστεί ως ημερομηνία στόχος κατά την οποία όλοι οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να έχουν εφοδιαστεί με συστήματα που πληρούν το σχετικό κανόνα εφαρμογής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV **ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ**

Άρθρο 9

Δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης των συστατικών στοιχείων

1. Η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού τεκμηριώνεται σε σχέση με τα στοιχεία που φέρουν τη δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης, τα μέρη της οποίας παρατίθενται στο παράρτημα III.
2. Για να συντάξει τη δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής. Όταν επιβάλλεται από κανόνα εφαρμογής, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, η αξιολόγηση πραγματοποιείται από τον αναφερόμενο στο άρθρο 12 κοινοποιημένο οργανισμό, στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του.

3. Όταν τα στοιχεία αποτελούν αντικείμενο άλλων κοινοτικών διατάξεων που αφορούν άλλες πτυχές, η δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης αναφέρει ότι το συγκεκριμένο στοιχείο ανταποκρίνεται και στις απαιτήσεις αυτών των άλλων διατάξεων.

Άρθρο 10
Δήλωση ΕΚ ελέγχου συστημάτων

1. Η θέση σε λειτουργία, η ανανέωση και η αναβάθμιση των συστημάτων που αποτελούν το κοινοτικό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλονται σε έλεγχο με σκοπό να διασφαλίζεται ότι ο σχεδιασμός, η υλοποίηση, η εγκατάσταση και η εκμετάλλευση των συστημάτων αυτών πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα συστήματα αυτά όταν εντάσσονται στο ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.
2. Πριν από τη θέση σε λειτουργία, ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλει στην αρμόδια εθνική εποπτική αρχή, δήλωση ΕΚ ελέγχου η οποία επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις, συνοδευόμενη από τεχνικό φάκελο, τα στοιχεία του οποίου παρατίθενται στο παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού. Ο εν λόγω τεχνικός φάκελος περιλαμβάνει τα αποτελέσματα του ελέγχου που διενεργείται από τον αναφερόμενο στο άρθρο 12 κοινοποιημένο οργανισμό, εφόσον αυτό απαιτείται βάσει των ισχύοντων κανόνων εφαρμογής.
3. Σε περίπτωση αναβάθμισης αερομεταφερόμενων στοιχείων, οι χρήστες του εναέριου χώρου προβαίνουν στη δήλωση συμμόρφωσης με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού παράλληλα με την αίτηση χορήγησης έγκρισης ασφάλειας από την εθνική εποπτική αρχή.

Άρθρο 11
Ρήτρα διασφάλισης

1. Όταν μια εθνική εποπτική αρχή διαπιστώνει ότι ένα συστατικό στοιχείο το οποίο συνοδεύεται από τη δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης ή ένα σύστημα που συνοδεύεται από τη δήλωση ΕΚ ελέγχου, διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, ενδέχεται, με τη χρήση για την οποία προορίζεται, να θέτει σε κίνδυνο την ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να περιορίσει την εφαρμογή του ή να απαγορεύσει τη χρήση του ή να το αποσύρει από την αγορά.

Η εθνική εποπτική αρχή ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνει και αναφέρει τους λόγους της απόφασής του, διευκρινίζοντας, ιδίως, κατά πόσον η μη συμμόρφωση προκύπτει από:

- (α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων που αναφέρονται στο παράρτημα II,
- (β) κακή εφαρμογή των κανόνων εφαρμογής ή των κοινοτικών προδιαγραφών,
- (γ) ανεπάρκεια των κανόνων εφαρμογής ή των κοινοτικών προδιαγραφών.

2. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη το συντομότερο δυνατόν. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει, μετά τη διαβούλευση, ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος το οποίο έλαβε την πρωτοβουλία, καθώς και τα άλλα κράτη μέλη. Εφόσον η απόφαση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 αιτιολογείται με την ύπαρξη κενού στους κανόνες εφαρμογής ή τις κοινοτικές προδιαγραφές, εφαρμόζεται η διαδικασία των άρθρων 5 και 6. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει, μετά τη διαβούλευση, ότι το μέτρο είναι αδικαιολόγητο, ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος το οποίο έλαβε την πρωτοβουλία, καθώς και τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.
3. Όταν ένα συστατικό στοιχείο συνοδευόμενο από δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης ή ένα σύστημα συνοδευόμενο από τη δήλωση ΕΚ ελέγχου, αποδεικνύεται ότι δεν συμμορφούται προς τις προδιαγραφές, το αρμόδιο κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης ή τη δήλωση ΕΚ ελέγχου.

Άρθρο 12
Κοινοποιημένοι οργανισμοί

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη τους οργανισμούς οι οποίοι έχουν επιφορτιστεί με την εφαρμογή της διαδικασίας αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης που προβλέπεται στο άρθρο 9 και της διαδικασίας ελέγχου που προβλέπεται στο άρθρο 10 του παρόντος κανονισμού, αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας του κάθε οργανισμού και τους αναγνωριστικούς αριθμούς που έχουν χορηγηθεί εκ των προτέρων από την Επιτροπή.

Η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* τον κατάλογο των εν λόγω οργανισμών με τον αναγνωριστικό αριθμό και τους τομείς αρμοδιότητάς τους και διασφαλίζει την ενημέρωσή του.

2. Τα κράτη μέλη οφείλουν να εφαρμόζουν τα κριτήρια του παραρτήματος V για την αξιολόγηση των προς κοινοποίηση οργανισμών. Οι οργανισμοί που πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης τα οποία προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα τεκμαίρεται ότι ανταποκρίνονται στα προαναφερόμενα κριτήρια.
3. Κάθε κράτος μέλος αποσύρει την έγκριση που έχει χορηγήσει σε έναν οργανισμό ο οποίος δεν πληροί πλέον τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στο παράρτημα V.

Ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

4. Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να γνωστοποιήσουν ως κοινοποιημένο οργανισμό/τους οργανισμό(-ούς) που αναγνωρίζεται(-ονται) σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XX/XXX [για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 13 Αναθεώρηση παραρτημάτων

Με στόχο την προσαρμογή στις τεχνικές εξελίξεις, και ιδίως στην εξέλιξη του ορισμού της αντίληψης της λειτουργίας που αναφέρεται στο άρθρο 14, είναι δυνατό να επέλθουν τροποποιήσεις στα παραρτήματα I και II σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16, παράγραφος 2.

Άρθρο 14 Εισαγωγή νέων τεχνολογιών και διαδικασίας διαβούλευσης με τη βιομηχανία

1. Η Επιτροπή επεξεργάζεται την αντίληψη της λειτουργίας που πρέπει να εφαρμόζεται βάσει του παρόντος κανονισμού με στόχο να επιτευχθεί η ασφαλής και αποτελεσματική χρήση του εναέριου χώρου για όλες τις φάσεις της πτήσης.
2. Με στόχο την υποστήριξη της έγκαιρης εισαγωγής της αντίληψης της λειτουργίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τους ενδιαφερόμενους, περιλαμβάνοντας τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου και την κατασκευαστική βιομηχανία προκειμένου να εκπονηθεί ένα στρατηγικό πρόγραμμα διαχείρισης με ευρεία στήριξη για την εισαγωγή νέων αντιλήψεων και τεχνολογιών στο κοινοτικό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.
3. Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων της, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να συμβουλευείται τη βιομηχανία μέσω της διαδικασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 προκειμένου να διασφαλίζεται η σκοπιμότητα, η αναλογικότητα και η αποδοτικότητα ως προς το κόστος των κανόνων εφαρμογής και των κοινοτικών προδιαγραφών που υποβάλλονται προς έγκριση στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 15 Μεταβατικές ρυθμίσεις

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2003 οι βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος II εφαρμόζονται στη θέση σε λειτουργία, την ανανέωση και την αναβάθμιση των συστημάτων και συστατικών στοιχείων του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.
2. Η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος II απαιτείται μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2009 για το σύνολο των εν λειτουργία συστημάτων και συστατικών στοιχείων.

Άρθρο 16
Διαδικασίες επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ενιαίου ουρανού, που συστάθηκε βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης καθορίζεται σε ένα μήνα.
3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.

Άρθρο 17
Κατάργηση

Οι οδηγίες 93/65/ΕΟΚ και 97/15/ΕΚ καταργούνται.

Αναφορές στις καταργούμενες οδηγίες λογίζονται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 18

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας υποδιαιρείται σε επτά συστήματα.

Όταν χρειάζεται, το σύστημα θεωρείται ότι περιλαμβάνει όχι μόνο το τμήμα εδάφους αλλά και τον αερομεταφερόμενο εξοπλισμό και τις διαδικασίες που σχετίζονται με τις λειτουργίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας καθώς και τον εξοπλισμό αερολιμένα και τις διαδικασίες που σχετίζονται με τις λειτουργίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

1. Εξοπλισμός και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται στη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.
2. Εξοπλισμός και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται στη διαχείριση του εναέριου χώρου.
3. Εξοπλισμός και διαδικασίες για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, κυρίως για συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης, συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης και διεπαφές ανθρώπου-μηχανής.
4. Εξοπλισμός και διαδικασίες επικοινωνιών για τις επικοινωνίες εδάφους-εδάφους, αέρος-εδάφους και αέρος-αέρος.
5. Εξοπλισμός και διαδικασίες πλοήγησης.
6. Εξοπλισμός και διαδικασίες επιτήρησης.
7. Εξοπλισμός και διαδικασίες παροχής αεροναυτικών πληροφοριών και μετεωρολογικών πληροφοριών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α: ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1. Ομοιογενής ε λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των συστατικών τους στοιχείων τους πρέπει να εγγυώνται την ομοιογενή λειτουργία του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Κοινότητα, ανά πάσα στιγμή και σε όλες της φάσεις της πτήσης. Η ομοιογενής λειτουργία εκφράζεται κυρίως με ανταλλαγή πληροφοριών, κοινή αντίληψη των πληροφοριών, συγκρίσιμες επιδόσεις επεξεργασίας και σχετικές διαδικασίες, οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα για κοινές επιχειρησιακές επιδόσεις που έχουν συμφωνηθεί για το σύνολο ή τμήματα του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργία

Το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους πρέπει να υποστηρίζουν συντονισμένα τις νέες αποδεκτές αντιλήψεις περί εκμετάλλευσης που συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και κυρίως της ασφάλειας και της μεταφορικής ικανότητας, συνεκτιμώντας δεόντως τις τεχνολογικές εξελίξεις και την ασφάλεια της εισαγωγής τους.

3. Ασφάλεια

Η εξέλιξη των συστημάτων και λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να πληροί τα αποδεκτά υψηλά επίπεδα ασφάλειας. Προς τούτο, θα καθιερωθούν αποδεκτές μεθοδολογίες διαχείρισης της ασφάλειας. Θα καθοριστεί ένα εναρμονισμένο σύνολο απαιτήσεων ασφάλειας για τα συστήματα και τα στοιχεία τους με στόχο την επίτευξη των αποδεκτών επιπέδων ασφάλειας.

4. Ενοποιημένη πολιτικοστρατιωτική εκμετάλλευση

Το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, τα συστήματα και τα στοιχεία τους πρέπει να στηρίζουν την ενοποιημένη πολιτικοστρατιωτική εκμετάλλευση, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για την αποτελεσματική χρήση του εναέριου χώρου.

5. Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

Η ανάπτυξη των συστημάτων και λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να ελαχιστοποιεί τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις σύμφωνα με την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία.

6. Αρχές κατασκευής των συστημάτων

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρηση των συστημάτων πρέπει να στηρίζονται σε ορθές αρχές μηχανικής, και κυρίως στις αρχές που συνδέονται με τον υψηλό βαθμό διαθεσιμότητας, την ύπαρξη πλεονάσματος και την ανοχή σε βλάβες των κρίσιμης σημασίας στοιχείων τους.

Μέρος Β: Ειδικές απαιτήσεις

1. Εξοπλισμός και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται στη διαχείριση του εναέριου χώρου

1.2. Ομοιογενής λειτουργία

Πληροφορίες σχετικές με τις προ-τακτικές και τακτικές πτυχές της διαθεσιμότητας του εναέριου χώρου παρέχονται σε κάθε ενδιαφερόμενο με ορθό και έγκαιρο τρόπο με στόχο τη διασφάλιση της αποτελεσματικής κατανομής και χρήσης του εναέριου χώρου από όλους τους χρήστες του. Αυτό πρέπει να γίνεται με γνώμονα τις επιταγές της εθνικής ασφάλειας.

1.3. Ασφάλεια

Ο σχεδιασμός, η υλοποίηση, η συντήρηση και η εκμετάλλευση του εξοπλισμού και των διαδικασιών διαχείρισης του εναέριου χώρου πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας που ισχύουν για τα συναφή μέρη του δικτύου (ή τα συναφή τμήματα εναέριου χώρου).

1.4. Ενοποιημένη πολιτικοστρατιωτική εκμετάλλευση

Ο εξοπλισμός και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση του εναέριου χώρου υποστηρίζουν και διευκολύνουν τη σταδιακή υλοποίηση της ενοποιημένης πολιτικοστρατιωτικής εκμετάλλευσης, και κυρίως της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.

2. Εξοπλισμός και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται στη διαχείριση ροής.

2.1 Ομοιογενής λειτουργία

Ο εξοπλισμός και οι διαδικασίες υποστηρίζουν την αμφίδρομη ανταλλαγή ορθών, συνεκτικών και συναφών στρατηγικών και προ-τακτικών πληροφοριών πτήσης και παρέχουν ευκαιρίες διαλόγου εν όψει της καλύτερης δυνατής χρήσης του εναέριου χώρου.

Διασφαλίζεται η παροχή ακριβών και συναφών τακτικών πληροφοριών πτήσης για όλες τις φάσεις της πτήσης με στόχο την περαιτέρω βελτιστοποίηση της χρήσης του εναέριου χώρου.

2.2. Ασφάλεια

Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι το φορτίο του δικτύου παραμένει εντός των ορίων που υπαγορεύονται από τα πρότυπα διαχωρισμού και ασφάλειας, ο εξοπλισμός και οι διαδικασίες πρέπει να συνδυάζουν τη ζήτηση για εναέριο χώρο με τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα εναέριου χώρου, παρέχοντας βέλτιστη δυνατή χρήση του εναέριου χώρου.

2.3. Ενοποιημένη πολιτικοστρατιωτική εκμετάλλευση

Ο εξοπλισμός και οι διαδικασίες υποστηρίζουν και διευκολύνουν τη σταδιακή υλοποίηση της ενοποιημένης πολιτικοστρατιωτικής εκμετάλλευσης, και κυρίως της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.

3. Εξοπλισμός και διαδικασίες για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας

3.1. Γενικές απαιτήσεις

3.1.1. Αρχές κατασκευής συστημάτων

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρηση των συστημάτων πρέπει να στηρίζονται σε ορθές αρχές μηχανικής, και κυρίως στις αρχές που συνδέονται με την αυτονομία των συστατικών στοιχείων η οποία συμβάλλει στην εναλλαξιμότητα των συστατικών στοιχείων τους.

3.1.2. Ασφάλεια

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων διατηρούν υψηλά επίπεδα ασφάλειας τόσο σε φυσιολογικούς όσο και σε υποβαθμισμένους τρόπους λειτουργίας, κυρίως όταν εφαρμόζονται υψηλά επίπεδα αυτοματισμού.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων παρέχουν, σε περίπτωση βλάβης, βαθμιαία και ομαλή μετάβαση από τα φυσιολογικά επίπεδα αυτοματισμού στον υποβαθμισμένο τρόπο λειτουργίας.

3.2. Συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης

3.2.1. Ομοιογενής λειτουργία

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης χαρακτηρίζονται από διαλειτουργικότητα όσον αφορά στην έγκαιρη ανταλλαγή ορθών και συνεπών πληροφοριών και από όμοια επιχειρησιακή αντίληψη των πληροφοριών αυτών, ώστε να διασφαλίζεται συνεκτική και συνεπής διεργασία προγραμματισμού και αποδοτικός ως προς τους πόρους τακτικός συντονισμός σε όλη την επικράτεια της Κοινότητας για όλες τις φάσεις της πτήσης.

Για να διασφαλίζεται ασφαλής, ομαλή και ταχεία επεξεργασία σε όλη την Κοινότητα, οι επιδόσεις της επεξεργασίας στοιχείων πτήσης πρέπει να είναι ισοδύναμες και κατάλληλες για ένα δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας και να λειτουργούν βάσει μιας ορισμένης επιχειρησιακής αντίληψης, κυρίως όσον αφορά στην ακρίβεια και στην ανοχή σφάλματος των αποτελεσμάτων της επεξεργασίας.

3.2.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης προσαρμόζονται στη σταδιακή εφαρμογή προηγμένων αντιλήψεων περί λειτουργίας για όλες τις φάσεις της πτήσης, κυρίως αντιλήψεων που σχετίζονται με τη συλλογική λήψη αποφάσεων, την ενίσχυση του αυτοματισμού και τη μεταβίβαση της ευθύνης του διαχωρισμού στο αερομεταφερόμενο μέρος.

Τα χαρακτηριστικά των εργαλείων έντασης αυτοματισμού επιτρέπουν τη συνεκτική και αποτελεσματική προ-τακτική και τακτική επεξεργασία των πληροφοριών πτήσης στα μέρη του δικτύου.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των αερομεταφερόμενων συστημάτων και συστημάτων εδάφους καθώς και των στοιχείων τους τα οποία υποστηρίζουν τη συλλογική λήψη αποφάσεων και τη μεταβίβαση της ευθύνης του διαχωρισμού στο αερομεταφερόμενο μέρος χαρακτηρίζονται από διαλειτουργικότητα όσον αφορά στην έγκαιρη ανταλλαγή ορθών και συνεπών πληροφοριών και από όμοια αντίληψη της υφιστάμενης και της μελλοντικής επιχειρησιακής κατάστασης.

3.2.3. Ασφάλεια

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επεξεργασίας στοιχείων πτήσης επιδιώκουν υψηλά επίπεδα ασφαλείας, τόσο στην ονομαστική όσο και σε καταστάσεις υποβαθμισμένης λειτουργίας, με στόχο τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων που οφείλονται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ή των περιστατικών που εμπεριέχουν κάποιον κίνδυνο, για όλες τις φάσεις της πτήσης και για το σύνολο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

Τα δίκτυα ασφαλείας υπόκεινται σε κοινά αποδεκτά χαρακτηριστικά επιδόσεων, με βάση τα αποδεκτά επίπεδα ασφαλείας για το σύνολο ή μέρος του δικτύου.

3.2.4. Ενοποιημένη πολιτικοστρατιωτική εκμετάλλευση

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επεξεργασίας στοιχείων πτήσης υποστηρίζουν την έγκαιρη ανταλλαγή ορθών και συνεπών πληροφοριών μεταξύ των πολιτικών και στρατιωτικών φορέων, για όλες τις φάσεις της πτήσης και για το σύνολο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, κατά το δυνατόν σε ανάλογο περιβάλλον εργασίας.

3.3. Συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης

3.3.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης παρέχουν την απαιτούμενη ποιότητα εξυπηρέτησης σε ένα δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας, κυρίως όσον αφορά στην ακρίβεια και αξιοπιστία των υπολογιζόμενων αποτελεσμάτων, στην ορθότητα, στην ακεραιότητα, στη διαθεσιμότητα, στη συνέχεια και στον επίκαιρο χαρακτήρα των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή του ο ελεγκτής.

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης παρέχουν έγκαιρη ανταλλαγή συναφών, ακριβών, συνεπών και συνεκτικών πληροφοριών μεταξύ τους ώστε να διασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή λειτουργία στα διάφορα μέρη του δικτύου.

3.3.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης ενσωματώνουν τη σταδιακή διαθεσιμότητα νέων πηγών πληροφοριών επιτήρησης με τρόπο που διασφαλίζει τη συνολική ποιότητα εξυπηρέτησης.

3.4. Διεπαφή ανθρώπου-μηχανής

3.4.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των διεπαφών ανθρώπου-μηχανής των συστημάτων εδάφους διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας προσφέρουν ανάλογο περιβάλλον εργασίας για όλους τους ελεγκτές.

3.4.2. Ασφάλεια

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των διεπαφών ανθρώπου-μηχανής διασφαλίζουν ότι τα καθήκοντα με τα οποία επιφορτίζονται οι ελεγκτές συνάδουν με τις ανθρώπινες δυνατότητες τόσο σε φυσιολογικούς όσο και σε υποβαθμισμένους τρόπους λειτουργίας με τρόπο συμβατό με τα απαιτούμενα επίπεδα ασφαλείας.

4. Εξοπλισμός και διαδικασίες επικοινωνίας για τις επικοινωνίες εδάφους-εδάφους, αέρος-εδάφους και αέρος-αέρος.

4.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επικοινωνίας επιτυγχάνουν τις απαιτούμενες επιδόσεις για ένα δεδομένο τμήμα του εναέριου χώρου ή για μια συγκεκριμένη εφαρμογή, κυρίως όσον αφορά στο χρόνο επεξεργασίας, στην ακεραιότητα, διαθεσιμότητα και συνέχεια λειτουργίας των επικοινωνιών.

Το δίκτυο επικοινωνιών σε ολόκληρη την Κοινότητα πληροί τις απαιτήσεις που άπτονται της ποιότητας εξυπηρέτησης, της κάλυψης και της ύπαρξης πλεονάσματος.

4.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργία

Τα συστήματα επικοινωνίας υποστηρίζουν τη συμφωνηθείσα εφαρμογή προηγμένων αντιλήψεων περί λειτουργία για όλες τις φάσεις της πτήσης, κυρίως αντιλήψεων που σχετίζονται με τη συλλογική λήψη αποφάσεων και τη μεταβίβαση της ευθύνης του διαχωρισμού στο αερομεταφερόμενο μέρος.

4.3. Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

Η χωροθέτηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επικοινωνίας εδάφους λαμβάνουν υπόψη τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επικοινωνίας εδάφους διασφαλίζουν το απρόσβλητο έναντι του ηλεκτρομαγνητικού πεδίου και την απουσία επεμβάσεων στις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα στο κανονικό περιβάλλον τους.

5. Συστήματα και διαδικασίες πλοήγησης

5.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων πλοήγησης επιτυγχάνουν την απαιτούμενη οριζόντια και κατακόρυφη ακρίβεια πλοήγησης για ένα δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας το οποίο λειτουργεί βάσει ορισμένης επιχειρησιακής αντίληψης.

5.2. Ασφάλεια

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων πλοήγησης διασφαλίζουν την ασφάλεια στο επίπεδο που έχει καθοριστεί για το δίκτυο και τα μέρη του, συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου ασφαλείας για καταστάσεις υποβαθμισμένης λειτουργίας.

5.3. Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

Η χωροθέτηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επικοινωνίας εδάφους λαμβάνουν υπόψη τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς καθώς και τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων διασφαλίζουν το απρόσβλητο έναντι του ηλεκτρομαγνητικού πεδίου και την απουσία επεμβάσεων στις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα στο κανονικό περιβάλλον τους.

6. Συστήματα και διαδικασίες επιτήρησης

6.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επιτήρησης επιτυγχάνουν τον ελάχιστο απαιτούμενο διαχωρισμό που ισχύει για ένα δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας το οποίο λειτουργεί βάσει ορισμένης επιχειρησιακής αντίληψης, κυρίως σε σχέση με την ακρίβεια στη θέση ελέγχου, την κάλυψη, το εύρος και την ποιότητα της εξυπηρέτησης.

Το δίκτυο επιτήρησης σε ολόκληρη την Κοινότητα πληροί τις απαιτήσεις της ακρίβειας, της κάλυψης και της ύπαρξης πλεονάσματος, συμπεριλαμβανομένης της διαθεσιμότητας των πληροφοριών ώστε να διασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή λειτουργία στα διάφορα μέρη του δικτύου.

6.2. Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

Η χωροθέτηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επιτήρησης εδάφους λαμβάνει υπόψη τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η εγκατάσταση, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων διασφαλίζουν το απρόσβλητο έναντι του ηλεκτρομαγνητικού πεδίου και την απουσία παρεμβολών με τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα στο κανονικό περιβάλλον τους.

7. Εξοπλισμός και διαδικασίες για αεροναυτικές και μετεωρολογικές πληροφορίες

7.1. Ομοιογενής λειτουργία

Εισάγεται σταδιακά η παροχή ακριβών και συνεπών αεροναυτικών πληροφοριών σε ηλεκτρονική μορφή, με βάση ένα κοινά αποδεκτό και τυποποιημένο υπόδειγμα στοιχείων.

Παρέχονται εγκαίρως ακριβείς, πλήρεις και ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες, με βάση ένα κοινά αποδεκτό σύνολο στοιχείων.

7.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Παρέχονται και χρησιμοποιούνται εγκαίρως όλο και πιο ακριβείς, πλήρεις και ενημερωμένες αεροναυτικές πληροφορίες, ώστε να υπάρχει διαρκής βελτίωση της αποτελεσματικότητας της χρήσης του εναέριου χώρου.

Παρέχονται και χρησιμοποιούνται εγκαίρως όλο και πιο ακριβείς, πλήρεις και ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες, ώστε να υπάρχει διαρκής βελτίωση της αποτελεσματικότητας του εναέριου χώρου.

7.3. Ασφάλεια

Διατίθενται εγκαίρως ακριβείς και συνεπείς αεροναυτικές πληροφορίες, κυρίως μεταξύ των αερομεταφερόμενων στοιχείων ή συστημάτων και των αντίστοιχων στοιχείων ή συστημάτων εδάφους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Δήλωση ΕΚ

- συμμόρφωσης
- καταλληλότητας χρήσης

1. Συστατικά στοιχεία

Η δήλωση «ΕΚ» ισχύει για τα συστατικά στοιχεία που είναι ουσιαστικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα στοιχεία αυτά ορίζονται στους κανόνες εφαρμογής σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του παρόντος κανονισμού.

2. Πεδίο εφαρμογής

Η δήλωση ΕΚ αφορά:

- είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς συμμόρφωσης ενός στοιχείου, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις κοινοτικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,
- είτε την εκτίμηση/αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της καταλληλότητας χρήσης ενός συστατικού στοιχείου, εξεταζομένου στο πλαίσιο του περιβάλλοντος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες χρησιμοποιούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο του σχεδιασμού, καθώς και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που αναφέρουν οι κανόνες εφαρμογής.

3. Περιεχόμενο της δήλωσης ΕΚ

Η δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση αυτή συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως και οι οδηγίες χρήσεως και περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- τα στοιχεία αναφοράς του κανονισμού, και, όπου χρειάζεται, τα στοιχεία αναφοράς άλλων εφαρμοζόμενων κοινοτικών διατάξεων,
- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),
- την περιγραφή του συστατικού στοιχείου,
- την αναφορά της διαδικασίας που τηρήθηκε για τη δήλωση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 9 του παρόντος κανονισμού),

- κάθε σχετική περιγραφή στην οποία ανταποκρίνεται το συστατικό στοιχείο, και ιδιαίτερα οι προϋποθέσεις χρήσης,
- κατά περίπτωση, την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης, καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, ενδεχομένως, με τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,
- κατά περίπτωση, τα στοιχεία αναφοράς των κοινοτικών προδιαγραφών που ακολουθήθηκαν,
- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Δήλωση ΕΚ ελέγχου συστημάτων

Διαδικασία ελέγχου για τα συστήματα

1. Περιεχόμενο της δήλωσης ελέγχου συστημάτων

Η δήλωση ΕΚ ελέγχου και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση αυτή συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως ο τεχνικός φάκελος και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς του κανονισμού, και, όπου χρειάζεται, τα στοιχεία αναφοράς άλλων εφαρμοζόμενων κοινοτικών διατάξεων,
- το όνομα και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του (εταιρική επωνυμία και πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του αναθέτοντα φορέα),
- συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος,
- αναφορά της διαδικασίας που τηρήθηκε για τη δήλωση της πιστότητας του συστήματος (άρθρο 10 του παρόντος κανονισμού),
- την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε τον έλεγχο, εφόσον προβλέπεται,
- τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος,
- όπου χρειάζεται, παραπομπή σε κοινοτικές προδιαγραφές,
- όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα συστήματα και, ιδιαίτερα, εάν συντρέχει λόγος, τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης,
- - εάν είναι προσωρινή: τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης ΕΚ,
- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

2. Διαδικασία ελέγχου για τα συστήματα

Ο έλεγχος των συστημάτων είναι η διαδικασία με την οποία ένας πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή ένας κοινοποιημένος οργανισμός, εφόσον κάτι τέτοιο προβλέπεται από τον ισχύοντα κανόνα εφαρμογής, ελέγχει και πιστοποιεί ότι ένα σύστημα είναι:

- σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού,
- σύμφωνο προς άλλες ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις,

και μπορεί να τεθεί σε λειτουργία.

Ο έλεγχος ενός συστήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- γενικό σχεδιασμό,
- ανάπτυξη και ολοκλήρωση του συστήματος, στην οποία συμπεριλαμβάνεται, ιδίως, η συναρμολόγηση των στοιχείων και η ρύθμιση του συνόλου,
- ολοκλήρωση του επιχειρησιακού συστήματος.

Ο αρμόδιος κοινοποιημένος οργανισμός συντάσσει το πιστοποιητικό συμμόρφωσης, το οποίο προορίζεται για τον αναθέτοντα φορέα ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του, ο οποίος, με τη σειρά του, συντάσσει τη δήλωση ελέγχου, η οποία προορίζεται για την εποπτεύουσα αρχή του οικείου κράτους μέλους.

3. Τεχνικός φάκελος

Ο τεχνικός φάκελος, ο οποίος συνοδεύει τη δήλωση ΕΚ ελέγχου, πρέπει να περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα που αφορούν τα χαρακτηριστικά του συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των προϋποθέσεων και των περιορισμών χρήσης, καθώς και τα έγγραφα που πιστοποιούν τη συμμόρφωση των στοιχείων, εάν συντρέχει λόγος.

Πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής έγγραφα:

- υπόδειξη των συναφών μερών των τεχνικών προδιαγραφών που χρησιμοποιούνται στον εφοδιασμό τα οποία διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες εφαρμογής και, εφόσον συντρέχει λόγος, με τις κοινοτικές προδιαγραφές,
- κατάλογο των στοιχείων που είναι ουσιαστικής σημασίας για την ομοιογενή εκμετάλλευση, την ασφάλεια ή την απόδοση, όπως αναφέρονται στο άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού,
- αντίγραφα των δηλώσεων ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης, τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα εν λόγω στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος κανονισμού, τα οποία συνοδεύονται, εάν συντρέχει λόγος, από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαχθεί από τους κοινοποιημένους οργανισμούς,
- βεβαίωση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο του συστήματος(ων) με την οποία βεβαιώνεται ότι το σύστημα είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και η οποία αναφέρει, εάν συντρέχει λόγος, τις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών και δεν έχουν αρθεί,
- εάν δεν προβλέπεται παρέμβαση κοινοποιημένου οργανισμού, τα πρακτικά των δοκιμών και των σχεδίων των εγκαταστάσεων ώστε να μπορεί να διασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις καθώς και τις ειδικές απαιτήσεις που ενδεχομένως περιλαμβάνονται στους σχετικούς κανόνες εφαρμογής.

4. Υποβολή

Ο τεχνικός φάκελος επισυνάπτεται στη δήλωση ελέγχου την οποία υποβάλλει ο αναθέτων φορέας στην εποπτεύουσα αρχή του οικείου κράτους μέλους.

Ο αναθέτων φορέας διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος. Ο φάκελος κοινοποιείται στα άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των διαδικασιών ελέγχου δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα, ούτε ως εντολοδόχοι, στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εμπορία ή τη συντήρηση των στοιχείων ή των συστημάτων, ούτε στην εκμετάλλευση. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή ή του εκτελεστή του έργου και του οργανισμού.
2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες ελέγχου με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη τεχνική επάρκεια και οφείλουν να μην εξαρτούν τη στάση τους από πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των ελέγχων.
3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των ελέγχων. Πρέπει, ομοίως, να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για κατ' εξαίρεση ελέγχους.
4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:
 - καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,
 - ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,
 - την απαιτούμενη ικανότητα σύνταξης των βεβαιώσεων, πρακτικών και εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.
5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί, ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.
6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου, ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος μέλος.
7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για ο,τιδήποτε περιέρχεται εις γνώσιν του κατά την άσκηση των καθηκόντων του στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

ΔΕΛΤΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΙΔΙΩΣ ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ)

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Πρόταση για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

Δεν ισχύει

Η ΠΡΟΤΑΣΗ

1. Εφόσον υφίσταται η αρχή της επικουρικότητας, για ποιο λόγο κρίνεται αναγκαία η θέσπιση κοινοτικής νομοθεσίας στο συγκεκριμένο τομέα και ποιοι είναι οι κύριοι στόχοι της;

Οι επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας επιδεινώνονται διαρκώς τα τελευταία χρόνια και το 1999 οι αεροπορικές καθυστερήσεις πήραν καταστροφικές διαστάσεις, με το ένα τρίτο των πτήσεων να καθυστερούν κατά μέσο όρο 20 λεπτά. Οι καθυστερήσεις αυτές αποδόθηκαν σχεδόν κατά το ήμισυ στον τομέα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Οφείλονται στον υπερβολικό κατακερματισμό των συστημάτων, των διαδικασιών και του προγραμματισμού μεταξύ των κρατών μελών και του εθνικού τους παρόχου υπηρεσιών. Συνεπώς, η παροχή υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας δεν είναι οργανωμένη ώστε να ανταποκρίνεται στις ευρωπαϊκές απαιτήσεις και παρατηρούνται επαναλαμβανόμενα διαρθρωτικά προβλήματα που εμποδίζουν την έγκαιρη και αποτελεσματική αποδέσμευση νέας μεταφορικής ικανότητας.

Οι βασικοί στόχοι της κοινοτικής νομοθεσίας είναι οι εξής:

- αναδιάρθρωση των ρυθμίσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας προκειμένου να επιτευχθεί επαρκής διαχωρισμός μεταξύ των κανονιστικών λειτουργιών και των λειτουργιών παροχής υπηρεσιών,
- ανάληψη από την Επιτροπή κανονιστικών αρμοδιοτήτων στους τομείς της ασφάλειας, των επιδόσεων, των οικονομικών, της διαλειτουργικότητας και της αεροδιαστημικής,
- διασφάλιση της καλύτερης δυνατής συνεργασίας μεταξύ όλων των εταίρων στον τομέα αυτό και, κυρίως, σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ των τομέων πολιτικής και στρατιωτικής αεροπορίας με στόχο ενιαίες διαδικασίες για το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, τη διαχείριση και την κατανομή του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου,

- διασφάλιση της ενίσχυσης της συνεργασίας με άλλους διεθνείς οργανισμούς και τα κράτη μέλη των οργανισμών αυτών εκτός της Κοινότητας στο πλαίσιο μιας ευρύτερης προσέγγισης των θεμάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

2. Ποιους θα επηρεάσει η πρόταση;

Τον τομέα της αεροπορίας εν γένει: εθνικές αεροπορικές αρχές, φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, αερομεταφορείς, φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και την κατασκευαστική βιομηχανία συμπεριλαμβανομένων των ανεξάρτητων προμηθευτών λογισμικού και υλικού.

Ποιους επιχειρηματικούς τομείς;

Κατά κύριο λόγο, τον τομέα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Ποια μεγέθη επιχειρήσεων (ποια είναι η συγκέντρωση μικρομεσαίων εταιρειών);

Οι προμηθευτές υπηρεσιών αεροναυτιλίας και οι κατασκευαστές εξοπλισμού είναι συνήθως μεγάλοι οργανισμοί με χιλιάδες εργαζομένους. Τα ετήσια πανευρωπαϊκά τρέχοντα έξοδα ανέρχονται σε 4 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι συνήθεις επενδυτικές δαπάνες για ένα μεγάλο πάροχο υπηρεσιών κυμαίνονται μεταξύ 800 εκατομμυρίων και 1,5 δισεκατομμυρίου ευρώ για μια περίοδο δέκα ετών.

Οι επιχειρήσεις αυτές απαντώνται σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές της Κοινότητας;

Όχι.

3. Τι πρέπει να πράξουν οι επιχειρήσεις ώστε να συμμορφωθούν με την πρόταση;

Οι περισσότερες επιχειρήσεις δεν επηρεάζονται. Ωστόσο, η βελτίωση των διαδικασιών τυποποίησης θα έχει ως αποτέλεσμα αυξημένο ποσοστό απόδοσης για την κατασκευαστική βιομηχανία καθώς θα εναρμονιστούν οι γραμμές προϊόντων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

Εντούτοις, η θέση των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας αναμένεται να αλλάξει με την αναγνώριση των αυξανόμενων οικονομικών συμφερόντων τους. Οι κανονιστικές ή σχετικές με το δημόσιο συμφέρον λειτουργίες θα διαχωριστούν από τους φορείς παροχής και θα ανατεθούν εκ νέου στις εθνικές εποπτικές αρχές και στην Κοινότητα.

4. Ποιες οικονομικές επιπτώσεις μπορεί να έχει η πρόταση;

Η αναδιάρθρωση του τομέα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας έχει ως στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας του συγκεκριμένου τομέα, τη μείωση των καθυστερήσεων και την αύξηση της παραγωγικότητας με ενίσχυση του αυτοματισμού. Είναι δυνατός ως ένα βαθμό ο ποσοτικός προσδιορισμός των οικονομικών ωφελειών. Το συνολικό οικονομικό κόστος των καθυστερήσεων υπολογίστηκε για το 1999 σε 6 δισεκατομμύρια ευρώ.

Αυτό σημαίνει ότι μια μείωση της τάξης του 10% στις καθυστερήσεις που οφείλονται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας θα ελαττώσει την οικονομική επιβάρυνση κατά 600 εκατομμύρια ευρώ ετησίως. Επομένως, μπορούν να επιτευχθούν σημαντικά κέρδη, γεγονός που θα έχει ως αποτέλεσμα βελτιωμένη χρήση των στόλων, λιγότερα άμεσα λειτουργικά έξοδα για τις αεροπορικές εταιρείες και λιγότερη απώλεια χρόνου για επιβάτες, επιχειρήσεις, κλπ. Θα μειωθούν επίσης οι εξωτερικές δαπάνες που συνδέονται συγκεκριμένα με τη ρύπανση του περιβάλλοντος στα αεροδρόμια.

5. Περιλαμβάνονται στην πρόταση μέτρα που λαμβάνουν υπόψη την ειδική κατάσταση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (μειωμένες ή διαφορετικές απαιτήσεις, κλπ.);

Όχι άμεσα. Ωστόσο, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα χαρακτηρίζονται από περισσότερο επαγγελματισμό όσον αφορά στις στρατηγικές διαχείρισης και εφοδιασμού που θα υιοθετούν. Αυτό θα ενισχύσει την τάση εξειδίκευσης της έρευνας και την ανάπτυξη νέων μέσων με στόχο τη μεγαλύτερη παραγωγικότητα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Αναμένεται τόνωση των επενδύσεων και ανάπτυξη νέων προϊόντων «τεχνολογίας αιχμής» από τους μεγάλους κατασκευαστές, εξέλιξη η οποία αναμένεται να ευνοήσει τις ανεξάρτητες μικρομεσαίες εταιρείες εξειδικευμένων εφαρμογών λογισμικού.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

6. Οργανισμοί με τους οποίους διεξήχθησαν διαβουλεύσεις σχετικά με την πρόταση και κατέθεσαν περίγραμμα των βασικών απόψεών τους.

Ύστερα από την έγκριση της Ανακοίνωσης της Επιτροπής για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, συστάθηκε Ομάδα Υψηλού Επιπέδου των κρατών μελών με σκοπό την επανεξέταση των θεμάτων και τη διατύπωση συστάσεων για αλλαγές. Η ΟΥΕ πραγματοποίησε συνεδριάσεις καθ' όλη τη διάρκεια του 2000 υπό την προεδρία της αντιπροέδρου της Επιτροπής, κ. De Palacio. Παράλληλα, συστάθηκε επίσης ένα Συμβούλιο Βιομηχανίας και Διαβούλευσης με εκπροσώπους από όλους τους κλάδους της αεροπορικής βιομηχανίας, όπως η Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών [Association of European Airlines (AEA)], η Διεθνής Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις [International Air Carrier Association (IACA)], η Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών [European Regional Airlines Association (ERAA)], το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων Ιδιοκτητών και Πιλότων Αεροσκαφών [International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA)], η Ευρωπαϊκή Ένωση Αεροπορίας Επιχειρηματιών [European Business Aviation Association (EBAA)], η Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αεροπορικού Εξοπλισμού [European Association of Aerospace Industries (AECMA)], ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας [European Organisation for Civil Aviation Equipment (EUROCAE)], η Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών [International Air Transport Association (IATA)], η Ευρωπαϊκή Ένωση Ιπτάμενου Προσωπικού [European Cockpit Association (ECA)], το Διεθνές Συμβούλιο Αερολιμένων [Airport Council International (ACI)], η Διεθνής Ομοσπονδία Ενώσεων Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας [International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA)], η Διεθνής Ομοσπονδία Ενώσεων Πιλότων Γραμμής [International

Federation of Airline Pilots Association (IFALPA)], η Ομοσπονδία Χρηστών Αεροπορικών Μεταφορών στην Ευρώπη [Federation of Air Transport User Representatives in Europe (FATURE)], η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών [European Transport Workers' Federation (ETF)], η Μονάδα Συντονισμού Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης [Air Traffic Controllers European Union Co-ordination (ATCEUC)] και η Διεθνής Ομοσπονδία Ενώσεων Μηχανικών Ασφάλειας της Εναέριας Κυκλοφορίας [International Federation of Air Traffic Safety Engineers Association (IFATSE)].

Η έκθεση της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού οριστικοποιήθηκε τον Νοέμβριο του 2000.