

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 21ης Οκτωβρίου 2009****για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Επιτροπή, με την ανακοίνωσή της, της 15ης Νοεμβρίου 2005, με τίτλο «Επέκταση των καθηκόντων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας — Η ατζέντα για το 2010», προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών ανήγγειλε την πρόθεσή της να διευρύνει προοδευτικά, με σκοπό τη «συνολική προσέγγιση του συστήματος», τα καθήκοντα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας («ο Οργανισμός») στην ασφάλεια αεροδρομίων/αερολιμένων και τη λειτουργικότητα, τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας («ANS») και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας («ATM»).
- (2) Η συνεχής αύξηση των αερομεταφορών στην Ευρώπη δημιουργεί πολλές προκλήσεις, ιδίως όσον αφορά τους κείριους παράγοντες της ασφάλειας των αεροδρομίων και τις ATM/ANS. Συνεπώς, πρέπει να ληφθούν τα μέτρα που είναι αναγκαία για τον μετριασμό των κινδύνων, ώστε να επιτευχθεί ασφάλεια με συντονισμένη και ολοκληρωμένη κανονιστική προσέγγιση σε όλα τα κράτη μέλη.

- (3) Τα επιτεύγματα της πρωτοβουλίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό πρέπει να συμπληρωθούν με τη συνιστώσα για εναρμονισμένη ασφάλεια, η οποία πρέπει να εφαρμόζεται στα αεροδρόμια και τις ATM/ANS. Προς τον σκοπό αυτό, θα πρέπει επίσης να αναπτυχθεί το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο ασφαλείας λαμβάνοντας υπόψη τη διαμόρφωση νέων τεχνολογιών σε αυτόν τον τομέα.

- (4) Η Κοινότητα πρέπει να θεσπίσει, με βάση τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές της σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 («η σύμβαση του Σικάγου»), βασικές απαιτήσεις για τα αεροναυτικά προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό, τα αεροδρόμια και την παροχή ATM/ANS· βασικές απαιτήσεις για τα πρόσωπα και τους φορείς που λαμβάνουν μέρος στη λειτουργία των αεροδρομίων και την παροχή ATM/ANS· και βασικές απαιτήσεις για τα πρόσωπα και τα προϊόντα που υπεισέρχονται στην εκπαίδευση και την ιατρική εξέταση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκπονήσει τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής.

- (5) Δεδομένου ότι οι υπηρεσίες που συνίστανται στην παροχή και επεξεργασία δεδομένων καθώς και στη μορφοποίηση και διαβίβαση δεδομένων για τους σκοπούς της αεροναυτιλίας διαφέρουν από τις ANS, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») ⁽⁴⁾, η Επιτροπή θα πρέπει να εκπονήσει ειδικές απαιτήσεις προσαρμοσμένες σε παρόμοιες υπηρεσίες.

- (6) Δεν θα ήταν σκόπιμο να υπόκεινται σε κοινούς κανόνες όλα τα αεροδρόμια. Αεροδρόμια, ιδίως, που δεν είναι ανοιχτά στην επιβατική κίνηση και αεροδρόμια που χρησιμοποιούνται κυρίως για πτήσεις αναψυχής ή εξυπηρετούν εμπορικές αεροπορικές μεταφορές άλλες από εκείνες που τηρούν διαδικασίες πτήσης με όργανα και διαδίδουν επιστρωμένους διαδρόμους μήκους κάτω των 800 μέτρων θα πρέπει να παραμείνουν υπό τον κανονιστικό έλεγχο των κρατών μελών, χωρίς ο παρών κανονισμός να επιβάλλει στα άλλα κράτη μέλη την υποχρέωση να αναγνωρίζουν τις εν λόγω εθνικές ρυθμίσεις. Ωστόσο, θα πρέπει να ληφθούν ανάλογα μέτρα από τα κράτη μέλη προκειμένου να βελτιωθεί γενικά το επίπεδο ασφαλείας των πτητικών δραστηριοτήτων με αεροσκάφη αναψυχής αλλά και του συνόλου των εμπορικών αεροπορικών μεταφορών. Η Επιτροπή θα επανεξετάσει, σε εύλογο χρονικό διάστημα, την επέκταση του πεδίου εφαρμογής σε αεροδρόμια που σήμερα εξαιρούνται, με αρθρωμένο τρόπο και λαμβάνοντας πλήρως υπόψη τις επιπτώσεις που θα έχει ενδεχομένως η επέκταση αυτή στα συγκεκριμένα αεροδρόμια.

⁽¹⁾ ΕΕ C 182 της 4.8.2009, σ. 50.

⁽²⁾ ΕΕ C 120 της 28.5.2009, σ. 52.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2009.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

- (7) Δεδομένης της μεγάλης ποικιλομορφίας των αεροδρομίων και της έντονης ιδιαιτερότητας των υποδομών και του περιβάλλοντος αυτών, οι κοινοί κανόνες ασφαλείας των αεροδρομίων θα πρέπει να παρέχουν την απαραίτητη ευελιξία για προσαρμοσμένη σε ειδικές ανάγκες συμμόρφωση μέσω αποτελεσματικής εξισορρόπησης μεταξύ εκτελεστικών κανόνων, προδιαγραφών πιστοποίησης και αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης. Οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να είναι ανάλογοι του μεγέθους, της κυκλοφορίας, της κατηγορίας και της πολυπλοκότητας του αεροδρομίου, καθώς και της φύσης και του όγκου των δραστηριοτήτων του, ούτως ώστε να αποφεύγονται οι περιττές διοικητικές και οικονομικές επιβαρύνσεις, ιδίως όσον αφορά τα μικρότερα αεροδρόμια που διεκπεραιώνουν μόνο διακίνηση πολύ περιορισμένου αριθμού επιβατών.
- (8) Η υποδομή και οι δραστηριότητες των αεροδρομίων θα πρέπει να πιστοποιούνται με ένα και μόνον πιστοποιητικό. Ωστόσο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να πιστοποιούν την υποδομή και τις δραστηριότητες των αεροδρομίων χωριστά. Σε αυτή την περίπτωση, τα πιστοποιητικά θα πρέπει να εκδίδονται από την ίδια αρχή. Οι φορείς εκμετάλλευσης περισσότερων του ενός αεροδρομίων που έχουν διοργανώσει αποτελεσματική κεντρική διεύθυνση των λειτουργιών τους μπορούν να ζητήσουν ένα και μόνον πιστοποιητικό το οποίο θα καλύπτει τις δραστηριότητες και τη διαχείριση σε όλα τα αεροδρόμια υπό την ευθύνη τους.
- (9) Θα πρέπει να εκδίδονται πιστοποιητικά ή άδειες για τα αεροναυτικά προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό, τους φορείς εκμετάλλευσης που ενέχονται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές και στη λειτουργία αεροδρομίων, τα συστήματα και τους παρόχους ATM/ANS, καθώς και για τους χειριστές και τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, και τα πρόσωπα, τα προϊόντα και τους φορείς που εμπλέκονται στην εκπαίδευση και την ιατρική εξέταση, εφόσον έχει διαπιστωθεί ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που θεσπίζει η Κοινότητα σύμφωνα με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές της σύμβασης του Σικάγου. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκπονήσει τους απαραίτητους κανόνες εφαρμογής για τον καθορισμό των όρων έκδοσης του πιστοποιητικού ή των όρων αντικατάστασής του με δήλωση ικανότητας, λαμβάνοντας υπόψη τους κινδύνους που συνδέονται με τους διαφόρους τύπους δραστηριοτήτων, όπως ορισμένοι τύποι πτητικών δραστηριοτήτων ή υπηρεσιών.
- (10) Εκτελεστικοί κανόνες που συνδέονται με την πιστοποίηση του σχεδιασμού, της κατασκευής και της συντήρησης συστημάτων και συστατικών στοιχείων ATM/ANS καθώς με τους φορείς που ασχολούνται με την πιστοποίηση του σχεδιασμού, της κατασκευής και της συντήρησης συστημάτων και συστατικών στοιχείων θα πρέπει να καθορίζονται μόνον όταν αφορούν κρίσιμα ζητήματα ασφαλείας τα οποία έχουν εντοπιστεί έπειτα από ενδελεχή μελέτη αξιολόγησης αντίκτυπου.
- (11) Η Επιτροπή προτίθεται να ξεκινήσει εν ευθέτω χρόνω τις μελέτες σχετικά με τη σκοπιμότητα και την αναγκαιότητα να συσταθούν διαπιστευμένοι φορείς για την πιστοποίηση των συστημάτων ATM/ANS και σχετικά με την αξιολόγηση όλων των δυνατών επιλογών και αντίκτυπων. Η Επιτροπή δύναται, εφόσον το κρίνει σκόπιμο, να καταθέσει πρόταση περαιτέρω αναθεώρησης του παρόντος κανονισμού κατόπιν πλήρους μελέτης αξιολόγησης αντίκτυπου.
- (12) Με βάση το θεσμικό σύστημα της Κοινότητας, η εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου αποτελεί πρωτίστως ευθύνη των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, τα καθήκοντα πιστοποίησης που επιβάλλει ο παρών κανονισμός και οι κανόνες εφαρμογής του πρέπει να εκτελούνται σε εθνικό επίπεδο. Ωστόσο, σε ορισμένες σαφώς καθορισμένες περιπτώσεις, ο Οργανισμός θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να εκτελεί καθήκοντα πιστοποίησης σύμφωνα με όσα προβλέπει ο παρών κανονισμός. Για τον ίδιο λόγο, θα πρέπει να επιτραπεί στον Οργανισμό να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα στα πεδία που καλύπτει ο παρών κανονισμός, όταν αυτό είναι το καλύτερο μέσο για να εξασφαλισθεί ομοιομορφία και για να διευκολυνθεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- (13) Οι κανόνες εφαρμογής που θα εκπονήσει ο Οργανισμός στον τομέα των ATM/ANS θα πρέπει να προετοιμαστούν σύμφωνα με τα αποτελέσματα της διαδικασίας διαβούλευσης του Οργανισμού, επί βάσης προσαρμοσμένης στα νέα ενδιαφερόμενα μέρη, και να στηρίζονται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») ⁽¹⁾, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») ⁽²⁾, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα») ⁽³⁾, και ιδίως τη μεταφορά διατάξεων για ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements — ESARR). Οι εκτελεστικοί αυτοί κανόνες θα πρέπει να εγκριθούν από την Επιτροπή σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004. Μεταβατικοί μηχανισμοί θα πρέπει να σχεδιαστούν για να διασφαλίσουν τη συνέχεια των εγκρίσεων που έχουν ήδη χορηγηθεί με βάση τους κανόνες των κανονισμών αυτών.
- (14) Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 περιλαμβάνουν διατάξεις για αρκετές κανονιστικές λειτουργίες των ATM όπως είναι αλλά χωρίς να περιορίζονται σε αυτές η διαλειτουργικότητα και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και του εναέριου χώρου. Όλοι αυτοί οι τομείς ενέχουν πτυχές ασφαλείας που χρήζουν κατάλληλης αντιμετώπισης. Συνεπώς, κατά τη ρύθμιση των θεμάτων αυτών, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή οφείλουν να διασφαλίζουν την κατάλληλη κάλυψη των εν λόγω πτυχών ασφαλείας μέσω του ενδεδειγμένου συντονισμού με τον Οργανισμό.
- (15) Γενικός στόχος είναι να αποδειχθεί αποτελεσματική η μεταβίβαση λειτουργιών και καθηκόντων από τα κράτη μέλη στον Οργανισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προκύπτουν από τη συνεργασία στην επιτροπή ρύθμισης της ασφαλείας πτήσεων του Eurocontrol, χωρίς να θιγεί το υπάρχον υψηλό επίπεδο ασφαλείας και χωρίς αρνητικές επιπτώσεις στα χρονοδιαγράμματα πιστοποίησης. Είναι ανάγκη να θεσπισθούν κατάλληλα μέτρα για την αναγκαία μετάβαση. Ο Οργανισμός θα πρέπει να διαθέτει επαρκείς πόρους για τα νέα καθήκοντά του και η χρονική συγκυρία για τη χορήγηση των πόρων αυτών θα πρέπει να βασίζεται σε καθορισμένη ανάγκη και σε χρονοδιάγραμμα για την έγκριση και την αντίστοιχη δυνατότητα εφαρμογής των σχετικών κανόνων εφαρμογής.

⁽¹⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.

⁽²⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

⁽³⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26.

- (16) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ θεσπίζεται κατάλληλο και πλήρες πλαίσιο για τον καθορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Συνεπώς, η οδηγία 2006/23/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας ⁽²⁾, θα πρέπει να καταργηθεί, χωρίς να θιγεί η πιστοποίηση ή η αδειοδότηση προϊόντων, προσώπων και φορέων που έχει ήδη πραγματοποιηθεί με βάση την εν λόγω οδηγία.
- (17) Έχοντας υπόψη τη νομοθετική κατοχύρωση των επαγγελματιών που δεν καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να διατηρηθεί η αρμοδιότητα των κρατών μελών να θεσπίζουν ή να διατηρούν, κατά τη διακριτική τους ευχέρεια, μεταξύ άλλων, προϋποθέσεις πιστοποίησης ή αδειοδότησης του προσωπικού.
- (18) Οι κανόνες εφαρμογής που θα αναπτυχθούν από τον Οργανισμό στους τομείς των υπηρεσιών ATM/ANS θα πρέπει να αναπτυχθούν στο πλαίσιο συνολικής αναδιάρθρωσης των απαιτήσεων ασφαλείας που προβλέπει η νομοθεσία για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό, δηλαδή οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004. Προκειμένου να αποφευχθεί η επικάλυψη των απαιτήσεων ασφαλείας που εφαρμόζονται στις ATM/ANS αφενός, και να αποφευχθεί νομικό κενό χωρίς εφαρμόσιμες απαιτήσεις ασφαλείας αφετέρου, η ημερομηνία έναρξης ισχύος των τροπολογιών στη νομοθεσία για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό θα πρέπει να ευθυγραμμισθεί με εκείνες των νέων μέτρων ασφαλείας στα πλαίσια του παρόντος κανονισμού.
- (19) Τα αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού μέτρα θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽³⁾.
- (20) Θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδώσει κανόνες εφαρμογής για την αδειοδότηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και τις σχετικές εγκρίσεις, τα αεροδρόμια και τις δραστηριότητες των αεροδρομίων, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τα αντίστοιχα πιστοποιητικά, την εποπτεία και την επιβολή, καθώς και την έκδοση κανονισμού για τα τέλη και τις επιβαρύνσεις του Οργανισμού. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς του με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (21) Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών, η Επιτροπή μπορεί, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, να προβεί σε

συστάσεις προς το Συμβούλιο για τη θέσπιση συντονιστικού πλαισίου μεταξύ της Κοινότητας και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) για τους ελέγχους ασφαλείας, με στόχο την αποφυγή επικαλύψεων και χάριν της αποτελεσματικής χρήσης των πόρων.

- (22) Κατά την εκπόνηση των κανόνων ασφαλείας, ο Οργανισμός θα πρέπει να εξασφαλίσει τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών. Οι γνωμοδοτήσεις για την εκπόνηση κανόνων θα πρέπει να βασίζονται σε εκτεταμένες διαβουλεύσεις όλων των ενδιαφερομένων, συμπεριλαμβανομένων και των επιχειρηματιών της βιομηχανίας μικρότερης κλίμακας, καθώς και σε κατάλληλη αξιολόγηση του πιθανού αντικτύπου τους στους τομείς εφαρμογής. Όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ο Οργανισμός θα πρέπει να ζητεί τη γνώμη του συμβουλευτικού οργάνου των ενδιαφερομένων μερών πριν από τη λήψη αποφάσεων,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 τροποποιείται ως εξής:

1. το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

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

στ) στις ATM/ANS, καθώς και στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται.

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 114 της 27.4.2006, σ. 22.

⁽³⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:

α) σε προϊόντα, εξαρτήματα, εξοπλισμό, προσωπικό και φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β), όταν πρόκειται για στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές, σωστικές, πυροσβεστικές, λιμενικές ή παρόμοιες δραστηριότητες. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες αυτές διεξάγονται, λαμβανομένων δεόντως υπόψη, στο μέτρο του εφικτού, των στόχων του παρόντος κανονισμού·

β) σε αεροδρόμια ή μέρος αυτών, καθώς και στον εξοπλισμό, το προσωπικό και τους φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία γ) και δ) που λειτουργούν και ελέγχονται από το στρατό·

γ) στις ATM/ANS, καθώς και στα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία, το προσωπικό και τους φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία ε) και στ), που παρέχονται ή διατίθενται από το στρατό. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι γίνεται διάκριση, όπου κρίνεται σκόπιμο, των αεροσκαφών που αναφέρονται στο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου από τα υπόλοιπα αεροσκάφη.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι οιοσδήποτε στρατιωτικές διευκολύνσεις ανοικτές στη χρήση του κοινού που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) ή σε υπηρεσίες που παρέχονται από στρατιωτικό προσωπικό στο κοινό όπως αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ), προσφέρουν ένα επίπεδο ασφάλειας που είναι τόσο αποτελεσματικό όσο τουλάχιστον εκείνο που απαιτείται από τις βασικές απαιτήσεις που περιγράφονται στα παραρτήματα Va και Vb.»

2. το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«δ) “εξαρτήματα και εξοπλισμός”, κάθε όργανο, διάταξη, μηχανισμός, εξάρτημα, συσκευή, προσάρτημα, λογισμικό ή εξάρτημά του, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού επικοινωνιών, που χρησιμοποιούνται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για τη λειτουργία ή τον έλεγχο αεροσκάφους κατά την πτήση· συμπεριλαμβάνονται μέρη της ατράκτου, του κινητήρα ή των ελίκων, ή ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τους ελιγμούς του αεροσκάφους στο έδαφος·

β) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:

«δα) “συστατικά στοιχεία ATM/ANS”, τα συστατικά στοιχεία όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού (“κανονισμός-πλαίσιο”) (*).

(*) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.»

γ) το στοιχείο η) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«η) “φορέας εκμετάλλευσης”, κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται ή προτίθεται να αναλάβει την εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων αεροσκαφών ή ενός ή περισσότερων αεροδρομίων·

δ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ιγ) “αεροδρόμιο”, η χερσαία ή υδάτινη έκταση (περιλαμβανομένων κτιρίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού) ή η σε σταθερή, ανοικτή θάλασσας ή πλωτή δομή που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί είτε στο σύνολό της είτε σε τμήμα της για την άφιξη, την αναχώρηση και την κίνηση επιφανείας αεροσκαφών·

ιδ) “εξοπλισμός αεροδρομίου”, κάθε εξοπλισμός, διάταξη, προσάρτημα, λογισμικό ή εξάρτημα που χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για να συμβάλει στη λειτουργία αεροσκάφους σε αεροδρόμιο·

ιε) “πίστα ελιγμών”, καθορισμένος χώρος που προορίζεται για την υποδοχή αεροσκαφών με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και τη φόρτωση και εκφόρτωση ταχυδρομείου ή εμπορευμάτων, την τροφοδοσία με καύσιμα, τη στάθμευση ή τη συντήρηση·

ιστ) “υπηρεσία διαχείρισης της πίστας ελιγμών”, κάθε υπηρεσία που παρέχεται για τη διαχείριση των δραστηριοτήτων και των κινήσεων αεροσκαφών και οχημάτων στην πίστα αυτή·

ιζ) “ATM/ANS”, οι λειτουργίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2, σημείο 4 του κανονισμού, και οι υπηρεσίες που συνίστανται στην παροχή και επεξεργασία δεδομένων και στη μορφοποίηση και διαβίβαση δεδομένων στη γενική εναέρια κυκλοφορία για τους σκοπούς της σημαντικής για την ασφάλεια αεροναυτιλίας·

ιη) “σύστημα ATM/ANS”, κάθε συνδυασμός εξοπλισμού και συστημάτων σχετικών με την ασφάλεια, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 39 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004·

ιβ) “υπηρεσία πληροφοριών πτήσης”, η υπηρεσία με την οποία παρέχονται συμβουλές και πληροφορίες, χρήσιμες για την ασφαλή και αποτελεσματική εκτέλεση των πτήσεων·

3. στο άρθρο 4, προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«3α. Αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού τους, τα οποία βρίσκονται σε έδαφος που διέπεται από τις διατάξεις της συνθήκης, ανοικτά στη δημόσια χρήση και μπορούν να εξυπηρετούν τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές και στα οποία προβλέπονται διαδικασίες προσέγγισης ή αναχώρησης με όργανα και

α) διαθέτουν επιστρωμένο διάδρομο προσγείωσης και απογείωσης μήκους 800 μέτρων ή μεγαλύτερο· ή

β) εξυπηρετούν αποκλειστικά ελικόπτερα,

πρέπει να είναι σύμφωνα προς τον παρόντα κανονισμό. Το προσωπικό και οι φορείς που εμπλέκονται στη λειτουργία αυτών των αεροδρομίων συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό.

3β. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 3α, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να εξαιρέσουν από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού αεροδρόμιο το οποίο:

— χειρίζεται 10 000 επιβάτες το ανώτερο το χρόνο και

— χειρίζεται 850 κινήσεις σχετικές με δραστηριότητες μεταφοράς φορτίου το ανώτερο το χρόνο.

Εάν μια τέτοια εξαίρεση κράτους μέλους δεν συνάδει με τους γενικούς στόχους περί ασφάλειας του παρόντος κανονισμού ή οιοδήποτε άλλου κανόνα της κοινοτικής νομοθεσίας, η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 7 προκειμένου να μην επιτραπεί η εν λόγω εξαίρεση. Σε τέτοια περίπτωση, το κράτος μέλος αναστέλλει την εξαίρεση αυτή.

3γ. Οι ATM/ANS που παρέχονται σε εναέριο χώρο όπου εφαρμόζεται η συνθήκη, καθώς και σε άλλο εναέριο χώρο όπου κράτη μέλη εφαρμόζουν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για τον εναέριο χώρο") (*), σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού αυτού, πρέπει να είναι σύμφωνες προς τον παρόντα κανονισμό. Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία, το προσωπικό και οι φορείς που εμπλέκονται στην παροχή ATM/ANS συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό.

(*) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.»

4. στο άρθρο 5 παράγραφος 2, τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«β) στα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 είναι δυνατόν να προβλεφθεί απαίτηση πιστοποίησης για τα συστατικά στοιχεία και τα εξαρτήματα. Τα πιστοποιητικά για τα συστατικά στοιχεία και τα εξαρτήματα εκδίδονται, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι αυτά ανταποκρίνονται στις καθορισμένες λεπτομερείς προδιαγραφές αξιοπλοίας προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1·

γ) δεν επιτρέπεται η λειτουργία αεροσκάφους, εκτός εάν έχει έγκυρο πιστοποιητικό αξιοπλοίας. Το πιστοποιητικό εκδίδεται, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι το αεροσκάφος ανταποκρίνεται στον σχεδιασμό τύπου που έχει εγκριθεί στο πιστοποιητικό τύπου του και εφόσον, από τη σχετική τεκμηρίωση, τις επιθεωρήσεις και δοκιμές, αποδειχθεί ότι είναι σε κατάσταση ασφαλούς λειτουργίας. Το πιστοποιητικό αξιοπλοίας παραμένει σε ισχύ εφόσον δεν έχει ανασταλεί, ανακληθεί ή λήξει και για όσο χρονικό διάστημα το αεροσκάφος συντηρείται σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις συνεχούς αξιοπλοίας που καθορίζονται στο σημείο 1.δ του παραρτήματος Ι και με τα μέτρα που αποφασίζονται βάσει της παραγράφου 5·»

5. στο άρθρο 7, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«4. Απαιτείται πιστοποιητικό για κάθε προσομοιωτική συσκευή πιλοτικής εκπαίδευσης που χρησιμοποιείται στην εκπαίδευση χειριστών. Το πιστοποιητικό εκδίδεται, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι η συσκευή ανταποκρίνεται στους κανόνες που έχουν θεσπισθεί για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.»

6. Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«1. Η εκμετάλλευση αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) πρέπει να είναι σύμφωνη με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα ΙV και, ει δυνατόν, στο παράρτημα Vβ.»

β) η παράγραφος 5 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) τις προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση αεροσκάφους σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα ΙV και, εάν έχει εφαρμογή, στο παράρτημα Vβ»,

ii) το στοιχείο ζ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«ζ) τον τρόπο με τον οποίο οι δραστηριότητες αεροσκαφών που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ στοιχείο α) σημείο ii) και στοιχεία δ) και η), όταν αυτά χρησιμοποιούνται για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος ΙV και, εάν έχει εφαρμογή, του παραρτήματος Vβ·»

γ) στην παράγραφο 6 προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— λαμβάνουν υπόψη τις πτυχές ασφάλειας που αφορούν τις ATM/ANS.»

7. παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 8α

Αεροδρόμια

1. Τα αεροδρόμια και ο εξοπλισμός τους, καθώς και οι δραστηριότητές τους, συμμορφώνονται στις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος Va και, αν έχει εφαρμογή, και του παραρτήματος Vb.

2. Η συμμόρφωση των αεροδρομίων, του εξοπλισμού τους και της εκμετάλλευσής τους προς τις βασικές απαιτήσεις αποδεικνύεται με βάση τα ακόλουθα:

α) απαιτείται πιστοποιητικό για κάθε αεροδρόμιο. Το πιστοποιητικό και η πιστοποίηση των αλλαγών του πιστοποιητικού εκδίδονται εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι το αεροδρόμιο είναι σύμφωνο προς τη βάση πιστοποίησης που καθορίζεται στο στοιχείο β), και ότι το αεροδρόμιο δεν έχει κανένα γνώρισμα ή χαρακτηριστικό που καθιστά επισφαλή τη λειτουργία του. Το πιστοποιητικό καλύπτει το αεροδρόμιο, τη λειτουργία του και τον συναφή με την ασφάλεια εξοπλισμό του·

β) η βάση πιστοποίησης για ένα αεροδρόμιο συνίσταται στα ακόλουθα:

i) τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης που αφορούν τον τύπο των αεροδρομίων,

ii) τις διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες έγινε δεκτό ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας και

iii) τις ειδικές και λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές που είναι αναγκαίες, εφόσον τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού ενός συγκεκριμένου αεροδρομίου ή η πείρα από την εκμετάλλευσή του καθιστούν κάποια από τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο σημείο i) ακατάλληλη ή ανάρμοστη για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος Va·

γ) στα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 είναι δυνατόν να περιλαμβάνεται απαίτηση πιστοποίησης για τον σημαντικό για την ασφάλεια εξοπλισμό αεροδρομίου. Το πιστοποιητικό για τον εξοπλισμό αυτό εκδίδεται όταν ο αιτών αποδείξει ότι ο εξοπλισμός αυτός ανταποκρίνεται στις καθορισμένες λεπτομερείς προδιαγραφές προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1·

δ) οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση των αεροδρομίων αποδεικνύουν την ικανότητα και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων τους που συνδέονται με τα προνόμιά τους. Οι εν λόγω ικανότητες και μέσα πρέπει να αναγνωρίζονται με την έκδοση πιστοποιητικού όπως αναφέρεται στο στοιχείο α). Μπορούν επίσης να αναγνωρισθούν με την έκδοση

χωριστού πιστοποιητικού εφόσον έτσι αποφασίσει το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου βρίσκεται το αεροδρόμιο. Τα προνόμια που παρέχονται στον πιστοποιημένο φορέα και η έκταση της πιστοποίησης, περιλαμβανομένης και της κατάστασης αεροδρομίων που θα τεθούν σε λειτουργία, προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό·

ε) κατά παρέκκλιση του στοιχείου δ), τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι οι πάροχοι υπηρεσιών διαχείρισης της πίστας ελιγμών έχουν την άδεια να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων του που συνδέονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι υφίστανται οι διατάξεις για τη διασφάλιση των αεροδρομίων από τις δραστηριότητες και εξελίξεις στον περιβάλλοντα χώρο οι οποίες θα μπορούσαν να δημιουργήσουν απαράδεκτους κινδύνους στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο.

4. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίου παρακολουθούν τις δραστηριότητες και εξελίξεις στον περιβάλλοντα του αεροδρομίου χώρο οι οποίες θα μπορούσαν να δημιουργήσουν απαράδεκτους κινδύνους στην αεροπλοΐα και λαμβάνουν, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, τα ανάλογα αντισταθμιστικά μέτρα.

5. Τα μέτρα που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των απαιτήσεων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, μέσω της συμπλήρωσής του, εγκρίνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 65 παράγραφος 4.

Στα μέτρα προσδιορίζονται ιδίως:

α) οι προϋποθέσεις για τη σύσταση και την κοινοποίηση στον αιτούντα της βάσης πιστοποίησης που ισχύει για ένα αεροδρόμιο·

β) οι προϋποθέσεις για τη σύσταση και την κοινοποίηση στον αιτούντα των λεπτομερών προδιαγραφών πιστοποίησης που ισχύει για τον εξοπλισμό ενός αεροδρομίου·

γ) οι προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, την αναστολή ή την ανάκληση πιστοποιητικών αεροδρομίου και πιστοποιητικών εξοπλισμού αεροδρομίου, καθώς και τους επιχειρησιακούς περιορισμούς που αφορούν τον συγκεκριμένο σχεδιασμό του αεροδρομίου·

δ) οι προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση αεροδρομίου σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα Va και, αν έχει εφαρμογή, και του παραρτήματος Vb·

ε) οι προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, την αναστολή ή την ανάκληση των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο δ)·

στ) οι ευθύνες των κατόχων πιστοποιητικών·

ζ) οι προϋποθέσεις για την αποδοχή και τη μετατροπή των πιστοποιητικών αεροδρομίου που εκδίδουν τα κράτη μέλη, περιλαμβανομένων και μέτρων που έχουν ήδη εγκριθεί από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος επί τη βάση των κοινοποιημένων παρεκκλίσεων από το παράρτημα 14 της σύμβασης του Σικάγου πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού·

η) οι προϋποθέσεις για την απόφαση να μην επιτραπούν οι εξαιρέσεις μνεία των οποίων γίνεται στο άρθρο 4 σημείο 3β, περιλαμβανομένων κριτηρίων για αεροδρόμια εμπορευματικών μεταφορών, για την κοινοποίηση των εξαιρουμένων αεροδρομίων, καθώς και για την επανεξέταση των εξαιρέσεων που χορηγήθηκαν·

θ) οι προϋποθέσεις με βάση τις οποίες οι δραστηριότητες απαγορεύονται, περιορίζονται ή υπάγονται σε ορισμένους όρους για λόγους ασφαλείας·

ι) οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες για τη δήλωση των παρόχων υπηρεσιών, μνεία των οποίων γίνεται στην παράγραφο 2, στοιχείο ε), και την επιτήρησή τους.

6. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 5:

α) ανταποκρίνονται στην εξέλιξη της τεχνολογίας και τις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα των αεροδρομίων και λαμβάνουν υπόψη τα ισχύοντα πρότυπα του ΔΟΠΑ και τις συνιστώμενες πρακτικές·

β) είναι ανάλογα του μεγέθους, της κυκλοφορίας, της κατηγορίας και της πολυπλοκότητας του αεροδρομίου και της φύσεως και του όγκου των δραστηριοτήτων του·

γ) λαμβάνουν υπόψη τη διεθνή πείρα στην εκμετάλλευση αεροδρομίων, καθώς και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο·

δ) επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων·

ε) προβλέπουν την απαραίτητη ευελιξία για προσαρμοσμένη σε ειδικές ανάγκες συμμόρφωση.

Άρθρο 8β

ATM/ANS

1. Η παροχή ATM/ANS πρέπει να είναι σύμφωνη με τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος Vβ και, όπου έχει εφαρμογή, του παραρτήματος Va.

2. Οι πάροχοι ATM/ANS απαιτείται να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού. Το πιστοποιητικό εκδίδεται εφόσον ο πάροχος αποδείξει ότι διαθέτει την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση

των καθηκόντων που συνδέονται με τα προνόμια του παρόχου. Τα χορηγούμενα προνόμια και το πεδίο εφαρμογής των παρεχόμενων υπηρεσιών προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό.

3. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 2, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι οι πάροχοι υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης έχουν την άδεια να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων τους που συνδέονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

4. Στα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 6 είναι δυνατόν να καθορισθεί απαίτηση πιστοποίησης για φορείς που εμπλέκονται στο σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση των σημαντικών για την ασφάλεια συστημάτων ATM/ANS, και των συστατικών στοιχείων τους. Το πιστοποιητικό για τους φορείς αυτούς εκδίδεται εφόσον αποδείξουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με τα προνόμιά τους. Τα προνόμια που παρέχονται βάσει του πιστοποιητικού προσδιορίζονται στο εν λόγω έγγραφο.

5. Στα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 6 είναι δυνατόν να προβλεφθεί απαίτηση πιστοποίησης ή, εναλλακτικά, έγκρισης από τον πάροχο ATM/ANS, για κρίσιμα από πλευράς ασφαλείας συστήματα και συστατικά στοιχεία ATM/ANS. Εκδίδεται το πιστοποιητικό για τα εν λόγω συστήματα και συστατικά στοιχεία ή χορηγείται έγκριση, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι συστήματα και συστατικά στοιχεία ανταποκρίνονται στις καθορισμένες λεπτομερείς προδιαγραφές που έχουν τεθεί προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

6. Τα μέτρα που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των απαιτήσεων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, διά της συμπλήρωσής του, εγκρίνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

Στα μέτρα προσδιορίζονται ιδίως:

α) οι προϋποθέσεις για την παροχή ATM/ANS σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα Vβ και, αν έχει εφαρμογή, στο παράρτημα Va·

β) οι προϋποθέσεις για τον καθορισμό και την κοινοποίηση στον αιτούντα των λεπτομερών προδιαγραφών που ισχύουν για τα συστήματα ATM/ANS, τα συστατικά στοιχεία τους·

γ) οι προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, την αναστολή ή την ανάκληση των πιστοποιητικών που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 4·

δ) οι ευθύνες των κατόχων πιστοποιητικών·

- ε) οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες για τη δήλωση των παρόχων υπηρεσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και την επιτήρησή τους·
- στ) οι προϋποθέσεις με βάση τις οποίες οι δραστηριότητες απαγορεύονται, περιορίζονται ή υπάγονται σε ορισμένους όρους για λόγους ασφαλείας.
7. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 6:
- α) ανταποκρίνονται στην εξέλιξη της τεχνολογίας και στις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα των ATM/ANS·
- β) είναι ανάλογα του μεγέθους και της πολυπλοκότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών·
- γ) λαμβάνουν υπόψη τη διεθνή πείρα στην παροχή ATM/ANS, καθώς και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο·
- δ) μελετώνται με τη χρησιμοποίηση, στο μέτρο του εφικτού, των σχετικών διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού ("κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών") (*), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ("κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα") (**) και προβλέπουν μεταβατικούς μηχανισμούς για την εξασφάλιση της συνέχειας των πιστοποιήσεων που έχουν ήδη χορηγηθεί με βάση τους κανονισμούς αυτούς· αρχικά, περιέχουν τις διατάξεις ασφαλείας των κανονισμών αυτών και, εφόσον ενδείκνυται, σε περίπτωση μελλοντικών αλλαγών, λαμβάνουν υπόψη τις πρόσφατες επιστημονικές και τεχνολογικές εξελίξεις·
- ε) επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβάρων συμβάντων.

Άρθρο 8γ

Ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας

1. Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τα πρόσωπα και οι φορείς που εμπλέκονται στην εκπαίδευση, τη δοκιμή, τον έλεγχο ή την ιατρική εξέταση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, συμμορφώνονται προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα Ββ.
2. Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας απαιτείται να είναι κάτοχοι αδείας και ιατρικού πιστοποιητικού ενδεδειγμένου για την υπηρεσία που παρέχουν.
3. Η άδεια που αναφέρεται στην παράγραφο 2 εκδίδεται μόνον εφόσον ο/η υποψήφιος/α αποδείξει ότι συμμορφώνεται

προς τους κανόνες που έχουν θεσπισθεί για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις σε ό,τι αφορά τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων, πρακτικών ικανοτήτων, γλωσσότητας και πείρας που καθορίζονται στο παράρτημα Ββ.

4. Το ιατρικό πιστοποιητικό που αναφέρεται στην παράγραφο 2 εκδίδεται μόνον εφόσον ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας συμμορφώνεται προς τους κανόνες που έχουν θεσπισθεί για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις σε ό,τι αφορά την καλή κατάσταση υγείας που καθορίζονται στο παράρτημα Ββ. Το ιατρικό πιστοποιητικό επιτρέπεται να εκδίδεται από αεροϊατρικούς εξεταστές ή από κέντρα αεροπορικής ιατρικής.

5. Τα προνόμια που παρέχονται στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και το πεδίο εφαρμογής της άδειας και του ιατρικού πιστοποιητικού προσδιορίζονται στα εν λόγω έγγραφα.

6. Η ικανότητα των φορέων εκπαίδευσης χειριστών εναέριας κυκλοφορίας, των ιατρικών εξεταστών και των κέντρων αεροπορικής ιατρικής να εκτελούν τα καθήκοντα που απορρέουν από τα προνόμιά τους, ως προς την έκδοση αδειών και ιατρικών πιστοποιητικών, αναγνωρίζεται με την έκδοση πιστοποιητικού.

7. Πιστοποιητικό εκδίδεται σε φορείς εκπαίδευσης, εξεταστές και κέντρα αεροπορικής ιατρικής για ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που έχουν αποδείξει ότι συμμορφώνονται με τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις σχετικές ουσιώδεις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα Ββ. Τα χορηγούμενα από το πιστοποιητικό προνόμια προσδιορίζονται στην έγκριση.

8. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την πρακτική εξάσκηση ή την αξιολόγηση των προσόντων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό. Το πιστοποιητικό εκδίδεται εφόσον το ενδιαφερόμενο πρόσωπο αποδείξει ότι συμμορφώνεται προς τους κανόνες που έχουν θεσπισθεί για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα Ββ. Τα χορηγούμενα προνόμια προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό.

9. Οι συνθετικές διατάξεις εκπαίδευσης είναι σύμφωνες προς τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα Ββ.

10. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος άρθρου, με συμπλήρωσή τους, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 4.

Στα μέτρα προσδιορίζονται ιδίως:

- α) οι διάφορες ειδικότητες και καταχωρίσεις των αδειών ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας·

β) οι προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση αδειών, τις ειδικότητες και τις καταχωρίσεις των αδειών, ιατρικών πιστοποιητικών, εγκρίσεων και πιστοποιητικών, καθώς και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες δεν είναι απαραίτητο να ζητούνται τα εν λόγω πιστοποιητικά και εγκρίσεις, προβλέποντας παράλληλα μεταβατικούς μηχανισμούς που να εξασφαλίζουν τη συνέχεια των εγκρίσεων και των πιστοποιητικών που έχουν ήδη χορηγηθεί·

γ) τα προνόμια και οι ευθύνες των κατόχων αδειών, οι ειδικότητες και οι καταχωρίσεις αδειών, τα ιατρικά πιστοποιητικά, οι εγκρίσεις και τα πιστοποιητικά·

δ) οι προϋποθέσεις για την αποδοχή και τη μετατροπή των αδειών των ελεγκτών εναερίου κυκλοφορίας, καθώς και οι προϋποθέσεις για την αποδοχή και τη μετατροπή των εθνικών ιατρικών πιστοποιητικών σε κοινώς αναγνωρισμένα ιατρικά πιστοποιητικά.

11. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 10 ανταποκρίνονται στην τεχνογνωσία, καθώς και στις βέλτιστες πρακτικές και στην επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο, στο πεδίο της εκπαίδευσης ελεγκτών εναερίου κυκλοφορίας. Αρχικά θα εκπονηθούν με βάση τις διατάξεις της οδηγίας 2006/23/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναερίου κυκλοφορίας (**).

(*) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.

(**) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26.

(***) ΕΕ L 114 της 27.4.2006, σ. 22.»

8. το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«1. Τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ), καθώς και τα πληρώματα και οι δραστηριότητές τους, τηρούν τα εφαρμοστέα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Εφόσον δεν υπάρχουν τέτοια πρότυπα, τα αεροσκάφη αυτά και οι δραστηριότητές τους τηρούν τις απαιτήσεις των παραρτημάτων I, III, IV και, αν έχει εφαρμογή, και του παραρτήματος Vβ, υπό την προϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις αυτές δεν αντιβαίνουν προς τα δικαιώματα τρίτων χωρών δυνάμει διεθνών συμβάσεων.»

β) στην παράγραφο 5 προστίθενται τα ακόλουθα:

«ε) να λαμβάνονται υπόψη οι πτυχές ασφαλείας των ATM/ANS.»

9. στο άρθρο 10, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«1. Τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και ο Οργανισμός συνεργάζονται για να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό και τους κανόνες εφαρμογής του.»

10. το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) Οι παράγραφοι 4 και 5 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«4. Εν αναμονή της έναρξης ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, στο άρθρο 7 παράγραφος 6 και στο άρθρο 9 παράγραφος 4, και της εκπνοής οιασδήποτε μεταβατικών περιόδων που προβλέπονται για τα μέτρα αυτά, και με την επιφύλαξη του άρθρου 69 παράγραφος 4, τα πιστοποιητικά που δεν μπορούν να εκδοθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιτρέπεται να εκδίδονται με βάση τους ισχύοντες εθνικούς κανονισμούς.

5. Εν αναμονή της έναρξης ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 5, και της εκπνοής οιασδήποτε μεταβατικών περιόδων που προβλέπονται για τα μέτρα αυτά, και με την επιφύλαξη του άρθρου 69 παράγραφος 4, τα πιστοποιητικά που δεν μπορούν να εκδοθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιτρέπεται να εκδίδονται με βάση τους ισχύοντες εθνικούς κανονισμούς.»

β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 5α και 5β:

«5α. Εν αναμονή της έναρξης ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 8α παράγραφος 5, στο άρθρο 8γ παράγραφος 10 και της εκπνοής οιασδήποτε μεταβατικών περιόδων που προβλέπονται για τα μέτρα αυτά, και με την επιφύλαξη του άρθρου 69 παράγραφος 4, τα πιστοποιητικά που δεν μπορούν να εκδοθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιτρέπεται να εκδίδονται με βάση τους ισχύοντες εθνικούς κανονισμούς.

5β. Εν αναμονή της έναρξης ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 8β παράγραφος 6 και της εκπνοής οιασδήποτε μεταβατικών περιόδων που προβλέπονται για τα μέτρα αυτά, και με την επιφύλαξη του άρθρου 69 παράγραφος 4, τα πιστοποιητικά που δεν μπορούν να εκδοθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιτρέπεται να εκδίδονται με βάση τους ισχύοντες εθνικούς κανονισμούς ή, αλλοίως, με βάση τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2005, περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας (*).

(*) ΕΕ L 335 της 21.12.2005, σ. 13.»

11. στο άρθρο 13 προστίθεται το κάτωθι εδάφιο:

«Οι ειδικευμένοι φορείς δεν εκδίδουν πιστοποιητικά»

12. στο άρθρο 18, τα στοιχεία γ) και δ) αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«γ) εκδίδει προδιαγραφές πιστοποίησης και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, καθώς και τυχόν υλικό καθοδήγησης για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των κανόνων εφαρμογής του·

- δ) λαμβάνει τις κατάλληλες αποφάσεις για την εφαρμογή των άρθρων 20, 21, 22, 22α, 22β, 23, 54 και 55 μεταξύ των οποίων και τη χορήγηση εξαιρέσεων, για τους κατόχους πιστοποιητικών τα οποία έχει εκδώσει, από τις ουσιώδεις απαιτήσεις που ορίζει ο παρών κανονισμός και οι κανόνες εφαρμογής του, σε περίπτωση απρόβλεπτων επιχειρησιακών συνθηκών επείγοντος χαρακτήρα ή επιχειρησιακών αναγκών για περιορισμένη χρονική περίοδο, υπό την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζεται το επίπεδο ασφαλείας, ότι χορηγούνται για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους δύο μήνες, ότι κοινοποιούνται στην Επιτροπή και ότι δεν ανανεώνονται.»
13. στο άρθρο 19 παράγραφος 2, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
- «α) προδιαγραφές πιστοποίησης και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης· και»
14. προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα:
- «Άρθρο 22α
- ATM/ANS**
- Όσον αφορά τις υπηρεσίες ATM/ANS μνεία των οποίων γίνεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3γ, ο Οργανισμός:
- α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αεροπορικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων, επιθεωρήσεις και ελέγχους των φορέων που πιστοποιεί·
- β) εκδίδει και ανανεώνει πιστοποιητικά φορέων οι οποίοι ευρίσκονται εκτός της επικράτειας που υπόκειται στις διατάξεις της συνθήκης και είναι αρμόδιοι για την παροχή υπηρεσιών στον εναέριο χώρο επικράτειας στον οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη·
- γ) εκδίδει και ανανεώνει πιστοποιητικά φορέων οι οποίοι παρέχουν πανευρωπαϊκές υπηρεσίες·
- δ) τροποποιεί, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό του φορέα, εφόσον δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων εκδόθηκε ή εφόσον ο κάτοχος του πιστοποιητικού δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που επιβάλλουν ο παρών κανονισμός ή οι κανόνες εφαρμογής του.
- Άρθρο 22β
- Πιστοποίηση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας**
- Όσον αφορά τα πρόσωπα και τους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 8γ παράγραφος 1, ο Οργανισμός:
- α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αεροπορικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων, έρευνες και ελέγχους των φορέων που πιστοποιεί και, ενδεχομένως, του προσωπικού τους·
- β) εκδίδει και ανανεώνει τα πιστοποιητικά των φορέων εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που είναι εγκατεστημένοι εκτός της επικράτειας των κρατών μελών και, ενδεχομένως, του προσωπικού τους·
- γ) τροποποιεί, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό, εφόσον δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις με βάση τις οποίες το εξέδωσε ή εφόσον το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που είναι κάτοχος του πιστοποιητικού δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που επιβάλλουν ο παρών κανονισμός ή οι κανόνες εφαρμογής του.»
15. στο άρθρο 33 παράγραφος 2 στοιχείο γ), η ημερομηνία «30 Σεπτεμβρίου» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «30 Νοεμβρίου»·
16. στο άρθρο 44, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:
- «1. Επιτρέπεται η προσφυγή κατά αποφάσεων του Οργανισμού, οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με τα άρθρα 20, 21, 22, 22α, 22β, 23, 55 ή 64»·
17. στο άρθρο 50, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:
- «2. Η άσκηση προσφυγής ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για την ακύρωση αποφάσεων του Οργανισμού, οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με τα άρθρα 20, 21, 22, 22α, 22β, 23, 55 ή 64, επιτρέπεται μόνον αφού εξαντληθούν όλες οι διαδικασίες ένστασης εντός του Οργανισμού»·
18. το άρθρο 52 τροποποιείται ως εξής:
- α) στην παράγραφο 1 το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
- «Το συντομότερο δυνατόν μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει διαφανείς διαδικασίες για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης, αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης, σύμφωνα με το άρθρο 18 στοιχεία α) και γ).»·
- β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:
- «2. Όταν ο Οργανισμός εκδίδει, σύμφωνα με το άρθρο 19, γνώμες, προδιαγραφές πιστοποίησης, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης προς εφαρμογή από τα κράτη μέλη, θεσπίζει διαδικασία διαβούλευσης με τα κράτη μέλη. Προς τον σκοπό αυτόν, μπορεί να συγκροτήσει ομάδα εργασίας στην οποία κάθε κράτος μέλος έχει δικαίωμα να ορίζει έναν εμπειρογνώμονα»·

19. στο άρθρο 55 παράγραφος 1, η πρώτη φράση αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Ο Οργανισμός μπορεί να διενεργεί ο ίδιος ή να αναθέτει στις εθνικές αεροπορικές αρχές ή σε ειδικευμένους φορείς να διενεργούν όλες τις απαραίτητες έρευνες σε επιχειρήσεις κατ'εφαρμογή των άρθρων 7, 20, 21, 22, 22α, 22β, 23 και του άρθρου 24 παράγραφος 2.»

20. προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 65α

Τροποποιήσεις

Σύμφωνα με τις διατάξεις της συνθήκης, η Επιτροπή προτείνει τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, ώστε να ληφθούν υπόψη οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.»

21. ο τίτλος του παραρτήματος V αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«Κριτήρια για τους ειδικευμένους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 13 (“ειδικευμένος φορέας” ή “φορέας”).»

22. προστίθενται τα παραρτήματα Va και Vb, όπως παρατίθενται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Η οδηγία 2006/23/ΕΚ καταργείται.

Οι διατάξεις της οδηγίας 2006/23/ΕΚ εξακολουθούν να ισχύουν, σε μεταβατική βάση, έως την ημερομηνία εφαρμογής των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 8γ παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όπως τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 3

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

Η Επιτροπή θεσπίζει τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του άρθρου 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 όπως τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2013. Το άρθρο 8α εφαρμόζεται από τις ημερομηνίες που προσδιορίζονται στα μέτρα αυτά.

Η Επιτροπή θεσπίζει τα μέτρα που εμφανίζονται στην παράγραφο 6 του άρθρου 8β και στην παράγραφο 10 του άρθρου 8γ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 όπως τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2012. Τα άρθρα 8β και 8γ εφαρμόζονται από τις ημερομηνίες που προσδιορίζονται στα μέτρα αυτά.

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

Στρασβούργο, 21 Οκτωβρίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. BUZEK

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

C. MALMSTRÖM

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Va

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Α. Φυσικά χαρακτηριστικά, υποδομή και εξοπλισμός

1. Περιοχή κινήσεων αεροσκαφών

- α) Τα αεροδρόμια έχουν καθορισμένη περιοχή για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών, η οποία πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- i) η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης έχει διαστάσεις και χαρακτηριστικά κατάλληλα για τα αεροσκάφη που θα τη χρησιμοποιούν,
 - ii) η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης, εφόσον είναι σκόπιμο, έχει φέρουσα ικανότητα επαρκή για να αντέχει επαναλαμβανόμενες κινήσεις των αεροσκαφών που θα τη χρησιμοποιούν. Οι περιοχές που δεν προορίζονται για επαναλαμβανόμενες κινήσεις πρέπει να μπορούν να αντέχουν μόνον το βάρος των αεροσκαφών,
 - iii) στην κατασκευή της εν λόγω περιοχής περιλαμβάνονται αποστραγγιστικά έργα ώστε τα λιμνάζοντα ύδατα να μην αποτελούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών,
 - iv) η κλίση και οι διακυμάνσεις της κλίσης της εν λόγω περιοχής δεν δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών,
 - v) Τα χαρακτηριστικά της επιφάνειας της περιοχής προσγείωσης και απογείωσης αρμόζουν στη χρήση από τα αεροσκάφη που θα τη χρησιμοποιούν και
 - vi) η εν λόγω περιοχή δεν έχει αντικείμενα τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών.
- β) Όταν έχουν οριστεί πολλές περιοχές προσγείωσης και απογείωσης είναι διατεταγμένες έτσι ώστε να μην δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών.
- γ) Η ορισθείσα περιοχή προσγείωσης και απογείωσης περιβάλλεται από καθορισμένες περιοχές. Οι περιοχές αυτές προορίζονται για την προστασία των αεροσκαφών που πετούν επάνω από αυτές κατά τη διάρκεια των κινήσεων απογείωσης και προσγείωσης ή για τον μετριασμό των συνεπειών προσγείωσης πριν από τον διάδρομο, πλευρικής εκτροπής ή υπέρβασης του τέρματος του διαδρόμου και πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- i) οι περιοχές αυτές έχουν διαστάσεις κατάλληλες για τις κινήσεις αεροσκαφών που προαναφέρθηκαν,
 - ii) η κλίση και οι διακυμάνσεις της κλίσης των περιοχών αυτών δεν δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών,
 - iii) οι περιοχές αυτές δεν έχουν αντικείμενα, τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών. Η τοποθέτηση εύθραυστου εξοπλισμού στις περιοχές δεν αποκλείεται, εφόσον αυτό απαιτείται για την υποβοήθηση των κινήσεων αεροσκαφών και
 - iv) κάθε τέτοια περιοχή έχει φέρουσα ικανότητα ικανή για το σκοπό της.
- δ) Αυτές οι περιοχές του αεροδρομίου, με τον αντίστοιχο άμεσο περιβάλλοντα χώρο τους, οι οποίες προορίζονται για την τροχοδρόμηση ή τη στάθμευση αεροσκαφών, σχεδιάζονται έτσι ώστε να επιτρέπουν ασφαλείς κινήσεις των αεροσκαφών που πρόκειται να χρησιμοποιήσουν τη συγκεκριμένη εγκατάσταση υπό όλες τις προβλεπόμενες συνθήκες και πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- i) οι περιοχές αυτές έχουν φέρουσα ικανότητα ικανή για να αντέχουν επαναλαμβανόμενες κινήσεις των αεροσκαφών που θα τις χρησιμοποιούν, εξαιρουμένων μόνον των περιοχών ευκαιριακής χρήσης, οι οποίες χρειάζεται απλώς να είναι ικανές να αντέχουν το βάρος των αεροσκαφών,
 - ii) στην κατασκευή των περιοχών αυτών περιλαμβάνονται αποστραγγιστικά έργα ώστε τα λιμνάζοντα ύδατα να μην αποτελούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών,

- iii) η κλίση και οι διακυμάνσεις της κλίσης των περιοχών αυτών δεν δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών,
 - iv) τα χαρακτηριστικά της επιφανείας τους αρμόζουν στη χρήση από τα αεροσκάφη που θα τη χρησιμοποιούν και
 - v) οι περιοχές αυτές δεν έχουν αντικείμενα, τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στα αεροσκάφη. Αυτό δεν αποκλείει τον εξοπλισμό στάθμευσης που απαιτείται για τις περιοχές αυτές σε ειδικά καθορισμένες θέσεις ή ζώνες.
- ε) Άλλες υποδομές που προορίζονται για χρήση από αεροσκάφη σχεδιάζονται έτσι ώστε οι υποδομές να μην δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στα αεροσκάφη που τις χρησιμοποιούν.
- στ) Οι κατασκευές, τα κτίρια, ο εξοπλισμός ή οι χώροι αποθήκευσης χωροθετούνται και να σχεδιάζονται έτσι ώστε οι υποδομές να μην δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών.
- ζ) Προβλέπονται κατάλληλα μέσα ώστε να αποτρέπεται στην περιοχή κινήσεων η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων ατόμων, μη εξουσιοδοτημένων οχημάτων ή ζώων αρκετά μεγάλων, ικανών να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών, με την επιφύλαξη των εθνικών και διεθνών διατάξεων περί προστασίας των ζώων.

2. Αποφυγή εμποδίων

- α) Για να προστατεύεται η προσέγγιση προσγείωσης αεροσκάφους σε ένα αεροδρόμιο, ή για την αναχώρησή του από αεροδρόμιο, καθορίζονται οι διαδρομές ή οι περιοχές άφιξης και αναχώρησης. Οι εν λόγω διαδρομές ή περιοχές παρέχουν στα αεροσκάφη το απαιτούμενο ύψος για την αποφυγή εμποδίων που βρίσκονται στον περιβάλλοντα χώρο του αεροδρομίου, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα τοπικά φυσικά χαρακτηριστικά.
- β) Το ύψος αποφυγής εμποδίων είναι κατάλληλο για τη φάση της πτήσης και τον τύπο των διεξαγόμενων κινήσεων αεροσκαφών. Λαμβάνεται επίσης υπόψη ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της θέσης του αεροσκάφους.

3. Οπτικά και μη οπτικά βοηθήματα και εξοπλισμός αεροδρομίων

- α) Τα βοηθήματα είναι κατάλληλα προσαρμοσμένα, αναγνωρίσιμα και παρέχουν σαφείς πληροφορίες στους χρήστες υπό όλες τις προβλεπόμενες επιχειρησιακές συνθήκες.
- β) Ο εξοπλισμός αεροδρομίων λειτουργεί όπως έχει προβλεφθεί υπό όλες τις προβλεπόμενες επιχειρησιακές συνθήκες. Υπό επιχειρησιακές συνθήκες ή σε περίπτωση αστοχίας, ο εξοπλισμός αεροδρομίων δεν προκαλεί ανεπίτρεπτο κίνδυνο στην ασφάλεια της αεροπορίας.
- γ) Τα βοηθήματα και το σύστημα τροφοδοσίας τους με ηλεκτρική ενέργεια είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε οι βλάβες τους να μην οδηγούν σε ακατάλληλες, παραπλανητικές ή ανεπαρκείς πληροφορίες προς τους χρήστες ή στη διακοπή βασικής υπηρεσίας.
- δ) Προβλέπονται κατάλληλα μέσα προστασίας τους ώστε να αποφεύγεται η ζημία ή η διαταραχή των βοηθημάτων αυτών.
- ε) Πηγές ακτινοβολίας ή κινούμενα ή σταθερά αντικείμενα δεν πρέπει να παρεμβάλλονται στις επιδόσεις των συστημάτων αεροναυτιλιακών επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, ούτε να τις επηρεάζουν αρνητικά.
- στ) Στο αρμόδιο προσωπικό διατίθενται πληροφορίες για τη λειτουργία και τη χρήση του εξοπλισμού του αεροδρομίου, καθώς και σαφείς ενδείξεις για τις συνθήκες που μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στην ασφάλεια της αεροπορίας.

4. Δεδομένα αεροδρομίου

- α) Καθορίζονται και τηρούνται επικαιροποιημένα τα δεδομένα που αφορούν το αεροδρόμιο και τις διαθέσιμες υπηρεσίες του.
- β) Τα δεδομένα είναι ακριβή, ευανάγνωστα, πλήρη και σαφή. Διατηρούνται κατάλληλα επίπεδα ακεραιότητας.
- γ) Τα δεδομένα διατίθενται στους χρήστες και στους σχετικούς φορείς ANS έγκαιρα, μέσω επαρκώς ασφαλούς και ταχείας μεθόδου επικοινωνίας.

B. Δραστηριότητες και διαχείριση

1. Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του αεροδρομίου. Οι ευθύνες του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου είναι οι ακόλουθες:
- α) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διαθέτει, ο ίδιος ή μέσω σύμβασης, όλα τα μέσα που είναι αναγκαία για ασφαλείς πτητικές δραστηριότητες στο αεροδρόμιο. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμός και υλικό, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·

- β) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου ελέγχει εάν τηρούνται ανά πάσα στιγμή οι απαιτήσεις του τμήματος Α ή λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για να μετριάζεται ο κίνδυνος εξαιτίας της μη τήρησής τους. Καθορίζει και εφαρμόζει διαδικασίες για την έγκαιρη ενημέρωση όλων των χρηστών σχετικά με τα μέτρα αυτά·
- γ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθορίζει και εφαρμόζει σύστημα διαχείρισης του κινδύνου από άγρια ζώα·
- δ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι οι κινήσεις οχημάτων και προσώπων στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών και σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές συντονίζονται με τις κινήσεις των αεροσκαφών, ώστε να αποφεύγονται οι συγκρούσεις ή οι ζημιές σε αεροσκάφη·
- ε) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι έχει καθορίσει και εφαρμόζει διαδικασίες μετριασμού των κινδύνων που αφορούν τις δραστηριότητες του αεροδρομίου τον χειμώνα υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες, με μειωμένη ορατότητα ή κατά τη νύχτα, ανάλογα με την περίπτωση·
- στ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου προβαίνει σε διακανονισμούς με άλλους ομολόγους του φορείς, εφόσον απαιτείται για την εξασφάλιση διαρκούς συμμόρφωσης προς τις παρούσες βασικές απαιτήσεις σχετικά με τα αεροδρόμια. Στους φορείς αυτούς συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, αεροπορικές εταιρείες, πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, πάροχοι επίγειας εξυπηρέτησης και άλλοι φορείς, των οποίων οι δραστηριότητες ή τα προϊόντα μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια των αεροσκαφών·
- ζ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου, είτε ο ίδιος είτε με συμβάσεις με τρίτους, εξασφαλίζει ότι διαθέτει διαδικασίες για την τροφοδοσία των αεροσκαφών με ανόθευτα καύσιμα και ορθών προδιαγραφών·
- η) διαθέτει εγχειρίδια συντήρησης του εξοπλισμού του αεροδρομίου, τα οποία όντως ακολουθούνται και περιέχουν οδηγίες συντήρησης και επισκευής, πληροφορίες για την τακτική συντήρηση, διαδικασίες εντοπισμού προβλημάτων και επιδεύρησης·
- θ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καταρτίζει και εφαρμόζει σχέδιο έκτακτης ανάγκης για το αεροδρόμιο, το οποίο καλύπτει σενάρια έκτακτης ανάγκης που μπορούν να δημιουργηθούν στο αεροδρόμιο ή στον περιβάλλοντα χώρο του. Το σχέδιο συντονίζεται ενδεχομένως με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης των τοπικών αρχών·
- ι) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι παρέχονται υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης. Οι εν λόγω υπηρεσίες αντιδρούν επειγόντως σε συμβάν ή ατύχημα και διαθέτουν τουλάχιστον εξοπλισμό, πυροσβέστες και επαρκές προσωπικό·
- ια) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου χρησιμοποιεί μόνον εκπαιδευμένο και ειδικευμένο προσωπικό για τις δραστηριότητες και τη συντήρηση του αεροδρομίου και εφαρμόζει και διατηρεί προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου, ώστε να εξασφαλίζει συνεχή επάρκεια του προσωπικού αυτού·
- ιβ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι κάθε πρόσωπο, στο οποίο επιτρέπεται η πρόσβαση άνευ συνοδείας στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών ή άλλες επιχειρησιακές περιοχές, είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και ειδικευμένο για την πρόσβαση αυτή·
- ιγ) το προσωπικό διάσωσης και πυρόσβεσης έχει ορθή εκπαίδευση και ειδικευση για να επιχειρεί στο περιβάλλον του αεροδρομίου. Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εφαρμόζει και διατηρεί προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου, ώστε να εξασφαλίζει συνεχή επάρκεια του προσωπικού αυτού και
- ιδ) όλα τα μέλη του προσωπικού διάσωσης και πυρόσβεσης, τα οποία ενδέχεται να κληθούν να ενεργήσουν σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης στην αεροπορία αποδεικνύουν περιοδικά την καλή κατάσταση της υγείας τους, ώστε να εκτελούν ικανοποιητικά τα καθήκοντά τους, ανάλογα με τον τύπο δραστηριότητάς τους. Εν προκειμένω, ως καλή φυσική κατάσταση, η οποία εμπεριέχει τις έννοιες της σωματικής και της πνευματικής ικανότητας, νοείται ότι το μέλος του προσωπικού δεν πάσχει από ασθένειες ή αναπηρίες που το καθιστούν ανίκανο:
- i) να εκτελεί τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για να επιχειρεί σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στην αεροπορία,
 - ii) να εκτελεί ανά πάσα στιγμή τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή
 - iii) να αντιλαμβάνεται ορθά το περιβάλλον του.

2. Συστήματα διαχείρισης

- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με αυτές τις βασικές απαιτήσεις για αεροδρόμια και επιδιώκει τη συνεχή και προορατική βελτίωση της ασφάλειας. Το σύστημα διαχείρισης περιλαμβάνει οργανωτικές δομές, άσκηση ελέγχου, ευθύνης, πολιτικές και διαδικασίες.

- β) Το σύστημα διαχείρισης περιλαμβάνει πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και συμβάντων, καθώς και σύστημα αναφοράς και ανάλυσης συμβάντων. Στην ανάλυση συμμετέχουν τα μέρη που αναφέρονται στο σημείο 1, στοιχείο στ) ανωτέρω, ανάλογα με την περίπτωση.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου συντάσσει εγχειρίδιο του αεροδρομίου και επιχειρεί σύμφωνα με το εγχειρίδιο αυτό. Το εγχειρίδιο αυτό περιέχει όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για όλο το προσωπικό του αεροδρομίου, του συστήματος διαχείρισης και όλων των δραστηριοτήτων, το οποίο εκτελεί τα καθήκοντα αυτά.

Γ. Περιβάλλον χώρος αεροδρομίου

1. Ο εναέριος χώρος γύρω από τις περιοχές κινήσεων αεροσκαφών του αεροδρομίου προστατεύεται από εμπόδια, ώστε να επιτρέπονται οι προγραμματισμένες πτητικές δραστηριότητες στο αεροδρόμιο χωρίς να δημιουργείται ανεπίτρεπτος κίνδυνος από την ύπαρξη εμποδίων στον περίγυρο του αεροδρομίου. Επομένως δημιουργούνται, εφαρμόζονται και παρακολουθούνται συνεχώς οι εκτάσεις παρακολούθησης των εμποδίων ώστε να εντοπίζεται κάθε παραβατική διεύθυνση.
- α) Για κάθε παραβίαση των εκτάσεων αυτών απαιτείται αξιολόγηση ώστε να διαπιστώνεται εάν ένα εμπόδιο δημιουργεί ανεπίτρεπτο κίνδυνο ή όχι. Τυχόν αντικείμενο που δημιουργεί ανεπίτρεπτο κίνδυνο εξαιρείται ή λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα μετριασμού του κινδύνου για την προστασία των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο.
- β) Τυχόν εναπομένοντα εμπόδια ανακοινώνονται και, αναλόγως των αναγκών, επισημαίνονται και, εάν χρειάζεται, καθίστανται ορατά μέσω φωτισμού.
2. Κίνδυνοι σχετιζόμενοι με ανθρώπινη δραστηριότητα και τη χρήση γης όπως, μεταξύ άλλων, αυτοί του κάτωθι καταλόγου, παρακολουθούνται. Ο κίνδυνος που μπορούν να προκαλέσουν αξιολογείται και μετριάζεται αναλόγως:
- α) κάθε εξέλιξη ή αλλαγή στη χρήση γης στην περιοχή του αεροδρομίου·
- β) δυνατότητα δημιουργίας αναταράξεων εξαιτίας εμποδίων·
- γ) χρήση επικίνδυνων, ενοχλητικών ή παραπλανητικών φώτων·
- δ) θάμβωση εξαιτίας μεγάλων και πολύ ανακλαστικών επιφανειών·
- ε) δημιουργία εκτάσεων που μπορούν να ευνοήσουν την παρουσία αγρίων ζώων στον περιβάλλοντα χώρο της περιοχής κινήσεων αεροσκαφών του αεροδρομίου·
- στ) πηγές μη ορατής ακτινοβολίας ή κινούμενα ή σταθερά αντικείμενα που μπορούν να παρεμβληθούν στις επιδόσεις συστημάτων αεροναυτικών επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, ή να τις επηρεάσουν αρνητικά.
3. Πραγματοποιείται κατάρτιση σχεδίου έκτακτης ανάγκης από τις τοπικές αρχές για περιπτώσεις αεροπορικής έκτακτης ανάγκης στην αεροπορία που ενδέχεται να σημειωθούν στην περιοχή του αεροδρομίου.

Δ. Διάφορα

Εξαιρουμένων των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης αεροσκάφους, όταν αυτό αλλάζει κατεύθυνση προς αεροδρόμιο εναλλαγής ή υπό άλλες προσδιορισμένες σε κάθε περίπτωση συνθήκες, το αεροδρόμιο ή μέρη αυτού δεν χρησιμοποιούνται από αεροσκάφη, όταν ο σχεδιασμός και οι επιχειρησιακές διαδικασίες του αεροδρομίου δεν το επιτρέπουν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Vβ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ATM/ANS ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

1. Χρήση του εναερίου χώρου

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

2. Υπηρεσίες

- α) Αεροναυτιλιακές πληροφορίες και δεδομένα για τους χρήστες του εναερίου χώρου για λόγους αεροναυτιλίας
- i) Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή αεροναυτιλιακών πληροφοριών είναι επαρκούς ποιότητας, πλήρη, επικαιροποιημένα και παρέχονται έγκαιρα.
 - ii) Οι αεροναυτιλιακές πληροφορίες είναι ακριβείς, πλήρεις, επικαιροποιημένες, σαφείς και κατάλληλης ακεραιότητας, σε κατάλληλο μορφότυπο για τους χρήστες.
 - iii) Η διάδοση τέτοιων αεροναυτιλιακών πληροφοριών σε χρήστες του εναερίου χώρου είναι έγκαιρη, κατάλληλης ακεραιότητας και με επαρκώς έγκυρη και ταχεία μέθοδο επικοινωνίας.
- β) Μετεωρολογικές πληροφορίες
- i) Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή μετεωρολογικών πληροφοριών είναι επαρκούς ποιότητας, πλήρη, επικαιροποιημένα και παρέχονται έγκαιρα.
 - ii) Στο μέτρο του δυνατού, οι μετεωρολογικές πληροφορίες είναι ακριβείς, πλήρεις, επικαιροποιημένες, κατάλληλης ακεραιότητας και σαφείς για τις ανάγκες των χρηστών του εναερίου χώρου.
 - iii) Η διάδοση τέτοιων μετεωρολογικών πληροφοριών σε χρήστες του εναερίου χώρου είναι έγκαιρη και με επαρκώς έγκυρη και ταχεία μέθοδο επικοινωνίας προστατευμένη από παρεμβολές και δολιοφθορά.
- γ) Υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας
- i) Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας είναι ακριβή, πλήρη, και επικαιροποιημένα.
 - ii) Οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας είναι ακριβείς, πλήρεις, επικαιροποιημένες και σαφείς για τις ανάγκες ασφαλείας των χρηστών.
 - iii) Τα αυτοματοποιημένα όργανα που παρέχουν πληροφορίες ή συμβουλές στους χρήστες σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συντηρούνται ορθά ώστε να εξασφαλίζεται ότι αρμόζουν στο σκοπό για τον οποίο προορίζονται.
 - iv) Οι υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και οι σχετικές διαδικασίες προβλέπουν κατάλληλη απόσταση διαχωρισμού μεταξύ αεροσκαφών και, όπου απαιτείται, συντελούν στην προστασία έναντι εμποδίων και άλλων εναέριων κινδύνων και εξασφαλίζουν ταχύ και έγκαιρο συντονισμό με όλους τους ενδιαφερόμενους χρήστες και παρακείμενους όγκους εναερίου χώρου.
 - v) Η επικοινωνία μεταξύ υπηρεσιών της εναέριας κυκλοφορίας και αεροσκάφους και μεταξύ των αντίστοιχων μονάδων υπηρεσιών της εναέριας κυκλοφορίας είναι έγκαιρη, κατανοητή, ορθή και, σαφής, προστατευμένη από παρεμβολές και ευρέως κατανοητή και, ενδεχομένως, αναγνωρισμένη από όλους τους εμπλεκόμενους.
 - vi) Εγκαθίστανται μέσα ανίχνευσης δυνητικών περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, εκκίνησης της αντίστοιχης δράσης έρευνας και διάσωσης. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, τουλάχιστον, κατάλληλους μηχανισμούς συναγερμού, συντονιστικά μέτρα και διαδικασίες, μέσα και προσωπικό, τα οποία να καλύπτουν αποτελεσματικά την περιοχή αρμοδιότητας.
- δ) Επικοινωνιακές υπηρεσίες
- Στις επικοινωνιακές υπηρεσίες επιτυγχάνονται και διατηρούνται επαρκείς επιδόσεις, από πλευράς διαθεσιμότητας, ακεραιότητας, συνέχειας και χρονικής ακρίβειας. Είναι ταχείες και προστατευμένες από δολιοφθορά.
- ε) Υπηρεσίες αεροναυτιλίας
- Στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας επιτυγχάνεται και διατηρείται επαρκές επίπεδο επιδόσεων όσον αφορά τις πληροφορίες καθοδήγησης, εντοπισμού θέσης και, εφόσον παρέχονται, πληροφορίες χρονισμού. Στα κριτήρια επιδόσεων περιλαμβάνονται η ακρίβεια, η ακεραιότητα, η διαθεσιμότητα και η συνέχεια.
- στ) Υπηρεσία επιτήρησης
- Οι υπηρεσίες επιτήρησης καθορίζουν την αντίστοιχη θέση των αεροσκαφών στον αέρα και των υπολοίπων αεροσκαφών και των χερσαίων οχημάτων στην επιφάνεια του αεροδρομίου, με επαρκείς επιδόσεις, όσον αφορά την ακρίβεια, την ακεραιότητα, τη συνέχεια και την πιθανότητα ανίχνευσης.

ζ) Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

Στην τακτική διαχείριση των ροών εναέριας κυκλοφορίας σε κοινοτικό επίπεδο γίνεται χρήση και παροχή επαρκώς ακριβών και επικαιροποιημένων πληροφοριών για τον όγκο και τη φύση της προγραμματισμένης εναέριας κυκλοφορίας που επηρεάζει την παροχή υπηρεσιών, όπως γίνεται συντονισμός και διαπραγμάτευση για την αλλαγή της διαδρομής ή την καθυστέρηση των ροών κυκλοφορίας, ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος συμφόρησης στον αέρα ή στα αεροδρόμια.

η) Διαχείριση του εναέριου χώρου

Ο προσδιορισμός συγκεκριμένων όγκων του εναέριου χώρου για ορισμένη χρήση παρακολουθείται, συντονίζεται και κοινοποιείται έγκαιρα ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος κάθε απώλειας διαχωρισμού μεταξύ αεροσκαφών.

θ) Σχεδιασμός του εναέριου χώρου

Οι διαρθρώσεις και οι διαδικασίες πτήσης σχεδιάζονται καταλλήλως, επιθεωρούνται και επικυρώνονται πριν να μπορέσουν να αναπτυχθούν και να χρησιμοποιηθούν από τα αεροσκάφη.

3. Συστήματα και συστατικά στοιχεία τους

α) Γενικά

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

β) Ακεραιότητα, επιδόσεις και αξιοπιστία συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους

Η ακεραιότητα και οι επιδόσεις ασφαλείας συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους, είτε στο αεροσκάφος, στο έδαφος ή στον αέρα, αποδεικνύονται ότι αρμόζουν για το σκοπό τους. Ανταποκρίνονται στο απαιτούμενο επίπεδο επιχειρησιακών επιδόσεων που απαιτούνται από τις επιχειρησιακές αντιλήψεις για όλες τις προβλέψιμες συνθήκες λειτουργίας και τη ζωή λειτουργίας τους εν γένει.

γ) Σχεδιασμός συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους

i) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους σχεδιάζονται για να πληρούν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ασφαλείας.

ii) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους, εξεταζόμενα συλλογικά, μεμονωμένα και το ένα ως προς το άλλο, σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να υφίσταται αντίστροφη σχέση μεταξύ της πιθανότητας τυχόν αστοχία να μπορεί να οδηγήσει σε πλήρη βλάβη του συστήματος και της σοβαρότητας των συνεπειών της στην παροχή υπηρεσιών ασφαλείας.

iii) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους, εξεταζόμενα συλλογικά, μεμονωμένα και το ένα ως προς το άλλο, σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι περιορισμοί που σχετίζονται με τις ανθρώπινες ικανότητες και επιδόσεις.

iv) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους σχεδιάζονται κατά τρόπο που να προστατεύονται από ακούσια επιβλαβή αλληλεπίδρασή τους με εξωτερικά στοιχεία.

v) Στο προσωπικό παρέχονται με σαφή, αναλυτικό και απερίφραστο τρόπο οι αναγκαίες πληροφορίες για την κατασκευή, την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη συντήρηση των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους, καθώς και πληροφορίες για επισφαλείς συνθήκες.

δ) Διαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης

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

4. Επαγγελματική καταλληλότητα ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας

α) Γενικά

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

β) Θεωρητικές γνώσεις

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

γ) Πρακτικές δεξιότητες

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

δ) Γλωσσομάθεια

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

ε) Συνθετικές διατάξεις εκπαίδευσης (STD)

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

στ) Κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων

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

ζ) Εκπαιδευτές

- i) Η θεωρητική εκπαίδευση παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές. Αυτοί:
 - i) διαθέτουν τις κατάλληλες γνώσεις στο συγκεκριμένο εκπαιδευτικό πεδίο και

- ii) έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να εκπαιδεύουν και να χρησιμοποιούν κατάλληλες εκπαιδευτικές τεχνικές.
 - ii) Η εκπαίδευση στις πρακτικές δεξιότητες παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές, οι οποίοι διαθέτουν τα ακόλουθα προσόντα:
 - i) πληρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά τις θεωρητικές γνώσεις και την πείρα για την εκπαίδευση που παρέχουν·
 - ii) έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να χρησιμοποιούν κατάλληλες εκπαιδευτικές τεχνικές·
 - iii) έχουν εξασκηθεί στις τεχνικές πρακτικής εκπαίδευσης για τις διαδικασίες για τις οποίες πρόκειται να παρέχουν εκπαίδευση·
 - iv) παρακολουθούν τακτική επιμόρφωση ώστε να εξασφαλίζεται η εκπαιδευτική τους επάρκεια.
 - iii) Οι εκπαιδευτές πρακτικών δεξιοτήτων είναι επίσης ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή έχουν το δικαίωμα άσκησης του επαγγέλματος αυτού.
- η) Αξιολογητές
- i) Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας:
 - i) έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να αξιολογούν τις επιδόσεις των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και να διεξάγουν τις σχετικές δοκιμασίες και ελέγχους και
 - ii) παρακολουθούν τακτική επιμόρφωση ώστε να διασφαλίζεται η επικαιροποίηση των προτύπων αξιολόγησης.
 - ii) Οι αξιολογητές πρακτικών δεξιοτήτων είναι επίσης ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή έχουν το δικαίωμα άσκησης του επαγγέλματος αυτού στους τομείς εκείνους στους οποίους διενεργείται η αξιολόγηση.
- i) Πνευματική και σωματική υγεία των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας
- i) Ιατρικά κριτήρια
 - ii) Όλοι οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας αποδεικνύουν περιοδικά την καλή κατάσταση της υγείας τους για να εκτελούν τα καθήκοντά τους. Η συμμόρφωσή τους αποδεικνύεται με κατάλληλη αξιολόγηση, στην οποία λαμβάνεται υπόψη η πιθανή υποβάθμιση της πνευματικής και της σωματικής υγείας τους λόγω της ηλικίας.
 - ii) Η απόδειξη της υγείας, η οποία περιλαμβάνει τη σωματική και την πνευματική υγεία, περιλαμβάνει την αποδεδειγμένη απουσία νοσήματος ή αναπηρίας που καθιστά τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ATC) ανίκανο:
 - να ασκεί ορθά τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για την παροχή υπηρεσιών ATC,
 - να εκτελεί ανά πάσα στιγμή τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή
 - να έχει σωστή αντίληψη του περιβάλλοντός του.
 - ii) Εάν η καλή κατάσταση υγείας δεν είναι δυνατόν να αποδειχθεί πλήρως, επιτρέπεται η εφαρμογή μέτρων περιορισμού που παρέχουν ισοδύναμη ασφάλεια.

5. Πάροχοι υπηρεσιών και εκπαιδευτικοί φορείς

- α) Η ανάληψη παροχής υπηρεσιών επιτρέπεται μόνον υπό τους ακόλουθους όρους:
 - i) ο πάροχος υπηρεσιών διαθέτει άμεσα ή έμμεσα μέσω συμβάσεων όλα τα απαραίτητα μέσα για το φάσμα και το πεδίο των υπηρεσιών του. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: συστήματα, εγκαταστάσεις καθώς και τροφοδοσία ηλεκτρικού ρεύματος, διοικητική δομή, προσωπικό, εξοπλισμό και τη συντήρησή του, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων,

- ii) ο πάροχος υπηρεσιών συντάσσει και τηρεί επικαιροποιημένα εγχειρίδια διαχείρισης και λειτουργίας που αφορούν την παροχή των υπηρεσιών του και επιχειρεί σύμφωνα με τα εγχειρίδια αυτά. Τα εγχειρίδια αυτά περιέχουν όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για τις επιχειρήσεις, το σύστημα διαχείρισης και το προσωπικό επιχειρήσεων ώστε να ασκεί τα καθήκοντά του,
 - iii) ο πάροχος υπηρεσιών ATC εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης με βάση την επικινδυνότητα ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος και να επιδιώκει τη συνεχή προορατική βελτίωση του συστήματος αυτού,
 - iv) ο πάροχος υπηρεσιών ATC χρησιμοποιεί μόνο κατάλληλα ειδικευμένο και εκπαιδευμένο προσωπικό και εφαρμόζει και διατηρεί προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου για το προσωπικό,
 - v) ο πάροχος υπηρεσιών ATC αποκαθιστά επίσημες επαφές με όλους όσους συντελούν στην παροχή υπηρεσιών, ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις,
 - vi) ο πάροχος υπηρεσιών ATC καταρτίζει και εφαρμόζει σχέδιο έκτακτης ανάγκης που καλύπτει τις έκτακτες και ασυνήθεις καταστάσεις που μπορούν να παρουσιασθούν στις υπηρεσίες του,
 - vii) ο πάροχος υπηρεσιών ATC καταρτίζει και εφαρμόζει πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας, καθώς και πρόγραμμα αναφοράς και ανάλυσης συμβάντων, το οποίο πρέπει να ενεργοποιείται από το σύστημα διαχείρισης, ώστε να συμβάλλει στη συνεχή βελτίωση της ασφαλείας και
 - viii) ο πάροχος υπηρεσιών ATC προβαίνει σε ρυθμίσεις για να ελέγχει ότι πληρούνται ανά πάσα στιγμή οι απαιτήσεις επιδόσεων ασφαλείας κάθε συστήματος και συστατικού στοιχείου που χρησιμοποιεί.
- β) Η παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνον υπό τους ακόλουθους όρους:
- i) η διαχείριση της πρόληψης της κόπωσης του προσωπικού γίνεται μέσω συστήματος χρονοπρογραμματισμού του προσωπικού. Στο εν λόγω σύστημα λαμβάνονται υπόψη οι περίοδοι άσκησης καθηκόντων, ο χρόνος άσκησης καθηκόντων και οι ανάλογες περίοδοι ανάπαυσης. Στον καθορισμό των περιορισμών του συστήματος χρονοπρογραμματισμού λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σχετικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην κόπωση όπως, ιδίως, η έλλειψη ύπνου, η διατάραξη του κιρκάδιου κύκλου, τα νυχτερινά ωράρια, ο συσσωρευμένος χρόνος άσκησης καθηκόντων σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, καθώς και η ανταλλαγή ανατεθέντων καθηκόντων μεταξύ των μελών του προσωπικού,
 - ii) η διαχείριση της πρόληψης του άγχους του προσωπικού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας γίνεται με πρόγραμμα εκπαίδευσης και πρόληψης,
 - iii) ο πάροχος υπηρεσιών ATC προβλέπει διαδικασίες για να ελέγχεται εάν επιβαρύνεται η γνωστική κρίση ή εάν καθίσταται ανεπαρκής η κατάσταση υγείας του προσωπικού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας,
 - iv) ο πάροχος υπηρεσιών ATC λαμβάνει υπόψη τους επιχειρησιακούς και τεχνικούς περιορισμούς, καθώς και τις αρχές ανθρωπογενών παραγόντων στον προγραμματισμό και τις επιχειρήσεις του.
- γ) Η παροχή υπηρεσιών επικοινωνιών, πλοήγησης ή/και επιτήρησης επιτρέπεται μόνον υπό τον ακόλουθο όρο:
- Ο πάροχος υπηρεσιών ATC ενημερώνει εγκαίρως τους ενδιαφερόμενους χρήστες του εναερίου χώρου και τις μονάδες ATS για την επιχειρησιακή κατάσταση (και τις αντίστοιχες αλλαγές της) των υπηρεσιών που παρέχει για την εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας.
- δ) Φορείς εκπαίδευσης
- Ο φορέας εκπαίδευσης που εκπαιδεύει προσωπικό ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να πληροί τις κάτωθι απαιτήσεις:
- i) διαθέτει όλα τα μέσα που απαιτούνται στο πεδίο των ευθυνών που σχετίζονται με τη δραστηριότητά του. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό, μεθοδολογία, τεκμηρίωση καθηκόντων, ευθυνών και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων,
 - ii) εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και του προτύπου εκπαίδευσης, και επιδιώκει τη συνεχή βελτίωση του εν λόγω συστήματος και
 - iii) προβαίνει σε ρυθμίσεις με άλλους ομολόγους του φορείς, εφόσον απαιτείται, για να εξασφαλισθεί συνεχής συμμόρφωση προς τις ανωτέρω απαιτήσεις.».
-