

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 18.10.2007
COM(2007) 631 τελικό

2005/0228 (COD)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της συνθήκης ΕΚ

σχετικά με την

κοινή θέση που εξέδωσε το Συμβούλιο ενόψει της έγκρισης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της συνθήκης ΕΚ

σχετικά με την

κοινή θέση που εξέδωσε το Συμβούλιο ενόψει της έγκρισης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας

1- ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο ΕΚ και το Συμβούλιο 18 Νοεμβρίου 2005
(έγγραφο COM(2005) 579 τελικό – 2005/0228(COD)) :

Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής: 21 Απριλίου 2006

Ημερομηνία γνωμοδότησης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση : 14 Μαρτίου 2007

Ημερομηνία έκδοσης της κοινής θέσης (με ομοφωνία) 15.10.2007

2- ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Σκοπός της πρότασης της Επιτροπής είναι να επεκταθούν οι κοινοί κανόνες ασφαλείας ώστε να καλύπτουν τις πτήσεις, τις άδειες χειριστών και την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών. Πρόθεση είναι επίσης να ενισχυθούν οι έλεγχοι και οι κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης των κανόνων αυτών και, με βάση την πείρα, να βελτιωθεί η λειτουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (ΕΟΑΑ).

- Πτήσεις : η πρόταση κανονισμού επεκτείνει τους κοινούς κανόνες ώστε να καλύπτουν όλες τις αεροπορικές δραστηριότητες και την υποχρέωση πιστοποίησης για όλους τους φορείς εμπορικής εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Για τις μη εμπορικές πτήσεις, οι κανόνες θα προσαρμοσθούν στη συνθετότητα των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών και δεν θα χρειάζεται πιστοποίηση.

- Άδειες χειριστών : η πρόταση κανονισμού επιβάλλει στην πλειονότητα των χειριστών που απασχολούνται στην Κοινότητα την κατοχή άδειας, η οποία να έχει εκδοθεί με βάση κοινές απαιτήσεις για τις θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις τους και για την σωματική τους ικανότητα. Οι οργανισμοί εκπαίδευσης χειριστών, τα κέντρα και το προσωπικό που έχουν επιφορτισθεί να βεβαιώνουν τη σωματική τους ικανότητα, καθώς και οι προσομοιωτές πτήσεων πρέπει, και αυτοί, να έχουν πιστοποιηθεί με βάση τους κοινούς κανόνες. Ενώ οι εμπορικές πτήσεις υπόκεινται στις μέγιστες απαιτήσεις, οι υπόλοιποι αεροπορικοί τομείς θα

υπόκεινται σε κανόνες προσαρμοσμένους στη συνθετότητα των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών και στον εναέριο χώρο μέσα στον οποίο κινούνται.

- Αεροσκάφη τρίτων χωρών : η πρόταση κανονισμού υπάγει τα αεροσκάφη τρίτων χωρών που κινούνται μέσα στην Κοινότητα στους κοινούς κανόνες, εντός των ορίων που επιτρέπει η σύμβαση του Σικάγου. Εξάλλου, η πρόταση ορίζει ότι ένας αλλοδαπός αερομεταφορέας μπορεί να εκτελεί εμπορικές πτήσεις στην Κοινότητα μόνον υπό τον όρο ότι διαθέτει κατάλληλη άδεια, την οποία έχει εκδώσει ο ΕΟΑΑ. Η εν λόγω άδεια βεβαιώνει την ικανότητα του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα να τηρεί τα πρότυπα της ΔΟΠΑ και, εφόσον εφαρμόζονται στην περίπτωση του, τους κοινούς κανόνες ασφαλείας.

- Έλεγχοι και κυρώσεις : η πρόταση ενισχύει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών και αναθέτει αρμοδιότητες στον ΕΟΑΑ όσον αφορά τον έλεγχο των αεροσκαφών. Θεσπίζει επίσης μηχανισμούς κυρώσεων, οι οποίοι πρέπει να τίθενται υποχρεωτικά σε εφαρμογή, από την Κοινότητα ή από τα κράτη μέλη της, σε περίπτωση μη τήρησης των κοινών κανόνων.

3- ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Το Συμβούλιο επέφερε τροποποιήσεις γενικού χαρακτήρα στην πρόταση της Επιτροπής, οι οποίες μπορούν να γίνουν δεκτές διότι επιτρέπουν την επέκταση των καθορισμένων στόχων.

Συνολικά, οι βασικές απαιτήσεις της πρότασης της Επιτροπής υπάρχουν στο κείμενο που ενέκριναν τα κράτη μέλη. Οι διατάξεις σχετικά με τις κυρώσεις σε περίπτωση αθέτησης των κοινών κανόνων έγιναν πιο αυστηρές μετά τις συζητήσεις. Ως προς τη μορφή, αντίθετα, το κείμενο της Επιτροπής υπέστη σοβαρές αλλαγές, καθώς τα κράτη μέλη επιθυμούν να υπάρχουν χωριστά άρθρα για τους αερομεταφορείς των τρίτων χωρών. Τέλος, πρέπει να υπογραμμισθεί ότι οι περισσότερες προτάσεις για τη βελτίωση της διοίκησης του ΕΟΑΑ απορρίφθηκαν από το Συμβούλιο. Άλλωστε, το Συμβούλιο προτίμησε να περιορισθούν οι αρμοδιότητες που ανατίθενται στον ΕΟΑΑ στις απολύτως αναγκαίες. Δεδομένων των περιορισμένων πόρων που έχει ο οργανισμός, η Επιτροπή το αποδέχθηκε αυτό.

Η Επιτροπή είχε αποδεχθεί στο σύνολό τους ή εν μέρει δέκα τέσσερις τροπολογίες από τις τριάντα μία που είχε προτείνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση.

Από αυτές τις 31 τροπολογίες, το Συμβούλιο περιέλαβε 8 στην κοινή θέση του ως είχαν.

4- ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

4.1 Τροπολογίες αποδεκτές από την Επιτροπή που περιλήφθηκαν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει στην κοινή θέση

Η κατωτέρω αρίθμηση παραπέμπει στις αιτιολογικές σκέψεις και στα άρθρα της κοινής θέσης.

Τροπολογία 10 : στο άρθρο 6β παράγραφος 4, διευκρινίζεται ότι τα μέλη των ιπτάμενων πληρωμάτων που λαμβάνουν μέρος σε εμπορικές πτήσεις πρέπει να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού, όπως αυτό προβλέπεται στους OPS (Κοινοί κανόνες αεροπλοΐας) 1.1005, σημείο δ), που περιέχει το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1899/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (UE OPS)· κατά τη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους, το πιστοποιητικό αυτό μπορούν να εκδίδουν είτε οι φορείς εκμετάλλευσης είτε οι εγκεκριμένοι εκπαιδευτικοί οργανισμοί.

Τροπολογία 14 : η τροπολογία αυτή εισάγει στο άρθρο 11 παράγραφοι 2 και 3 διορθωτικά μέτρα και μέτρα διασφάλισης, τα οποία πρέπει να εφαρμόζει η Επιτροπή σε περίπτωση πιστοποιητικού μη σύμφωνου ή λειτουργικά μη σύμφωνου που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό.

Τροπολογία 15 : η τροπολογία που αφορά, στο άρθρο 13, τα κριτήρια που πρέπει να πληρούν οι νομιμοποιούμενοι φορείς στους οποίους μπορούν να ανατίθενται καθήκοντα πιστοποίησης, σκοπό έχει την απλούστευση του κειμένου που πρότεινε η Επιτροπή.

Τροπολογία 19 : το άρθρο 32 παράγραφος 2 στοιχείο β) προβλέπει ότι το διοικητικό συμβούλιο διαβιβάζει κάθε χρόνο στην αρμόδια επί του προϋπολογισμού αρχή κάθε πληροφορία χρήσιμη για τα αποτελέσματα της διαδικασίας αξιολόγησης. Η τροπολογία ορίζει ότι αυτό πρέπει να ισχύει ιδίως όσον αφορά τις πληροφορίες για τα αποτελέσματα ή τις συνέπειες των τροποποιήσεων που επέρχονται στις αποστολές του οργανισμού.

Τροπολογία 22 : η ιδέα να δημιουργηθεί εκτελεστικό γραφείο στο διοικητικό συμβούλιο του οργανισμού απορρίφθηκε.

Τροπολογία 23 : το άρθρο 55 προβλέπει ότι στο ετήσιο πρόγραμμα εργασίας του οργανισμού πρέπει να διευκρινίζονται με σαφήνεια τα καθήκοντα και οι αποστολές του οργανισμού που προστίθενται, τροποποιούνται ή καταργούνται σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

Τροπολογία 24 : το άρθρο 56 προβλέπει ότι στην γενική ετήσια έκθεση του οργανισμού πρέπει να διευκρινίζονται με σαφήνεια τα αποτελέσματα ή οι συνέπειες των αποστολών που ανατίθενται στον οργανισμό.

Τροπολογία 29, εν μέρει : η τροπολογία διευκρινίζει ότι οι κανόνες εφαρμογής πρέπει να στηρίζονται σε αξιολόγηση της επικινδυνότητας και να είναι ανάλογοι του βαθμού και του αντικειμένου εκμετάλλευσης. Το Κοινοβούλιο είχε προτείνει να εισαχθούν οι διατάξεις αυτές στο παράρτημα IV, ενώ το Συμβούλιο, όπως είχε προτείνει η Επιτροπή, θεώρησε πιο σκόπιμο να τις εισαγάγει στο κύριο σώμα του κανονισμού, στο άρθρο 8 παράγραφος 6.

Το κείμενο της κοινής θέσης περιέχει επίσης τη διάταξη ότι τα τέλη συνιστούν τα αντίστοιχα έσοδα. Η εν λόγω διάταξη είναι πολύ σημαντική για να εξασφαλισθεί κάποια σταθερότητα στον προϋπολογισμό του οργανισμού όσον αφορά τη δραστηριότητα πιστοποίησης. Το Συμβούλιο προχώρησε επίσης σε ενοποίηση των αιτιολογικών σκέψεων.

4.2 Τροπολογίες αποδεκτές από την Επιτροπή που δεν περιλήφθηκαν στην κοινή θέση

Πρόκειται για τις τροπολογίες 2, 8 και 21 στην ολότητά τους και για τις τροπολογίες 4, 13 και 16 εν μέρει.

Η τροπολογία 2 πρότεινε μια αιτιολογική σκέψη για την αναγκαιότητα να παρέχει ο οργανισμός πληροφορίες χρήσιμες για την κατάρτιση της "μαύρης λίστας" (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005).

Η τροπολογία 8 αφορούσε την αναγκαιότητα να λαμβάνεται υπόψη η επιστημονική και τεχνική πρόοδος στην εκπόνηση των κανόνων εφαρμογής του άρθρου 7 παράγραφος 7 (χειριστές).

Η τροπολογία 21 : στο κείμενο της κοινής θέσης δεν περιλήφθηκαν ούτε η πρόταση της Επιτροπής ούτε οι τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη στάθμιση των ψήφων των εκπροσώπων της Επιτροπής στο διοικητικό συμβούλιο του οργανισμού.

Η τροπολογία 4 : το Συμβούλιο δεν ακολούθησε τις προτάσεις τροποποίησης του ορισμού "νομιμοποιούμενου φορέα" του Κοινοβουλίου. Ωστόσο, ο ορισμός που επέλεξε το Κοινοβούλιο δεν διαφέρει πολύ.

Το Συμβούλιο έκρινε ότι οι διατάξεις, οι οποίες προτρέπουν τα κράτη μέλη να διακινούν όλες τις πληροφορίες που αφορούν την κακή εφαρμογή του κανονισμού, υπάρχουν ήδη σε διάφορα σημεία του κειμένου της κοινής θέσης και για το λόγο αυτό δεν δέχθηκε την τροπολογία 13.

Η τροπολογία 16, η οποία προβλέπει διατάξεις για την προστασία των πηγών πληροφόρησης, εντάχθηκε στο κείμενο της κοινής θέσης, με τη μόνη διαφορά τη χρήση του όρου "ποινική νομοθεσία" αντί του όρου "ποινικού δικαίου" που πρότεινε το Κοινοβούλιο.

Εν περιλήψει, εξαιρουμένης της τροπολογίας 21, οι υπόλοιπες τροπολογίες που ακολουθούν δεν έθεσαν ιδιαίτερα προβλήματα στα κράτη μέλη, διότι επρόκειτο για μικρές τροποποιήσεις στη σύνταξη του κειμένου και όχι στην ουσία του.

4.3 Τροπολογίες που απορρίφθηκαν από την Επιτροπή και δεν περιλήφθηκαν στην κοινή θέση

Πρόκειται για τις τροπολογίες 1, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 17, 18, 20, 25, 26, 27, 28, 30 και προφορική.

- Η τροπολογία 1 προτείνει να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής του ΕΟΑΑ στην αεροπορική ασφάλεια. Η Επιτροπή κρίνει ότι ο οργανισμός δεν μπορεί να είναι αρμόδιος για το θέμα αυτό, διότι οι τεχνικές του αρμοδιότητες συνδέονται αυστηρά με τα θέματα ασφάλειας πτήσεων.
- Οι τροπολογίες 5, 6, 7, 30 και η προφορική τροπολογία σκοπό έχουν να αποκλεισθούν – για εμπορικούς λόγους – ορισμένα μοντέλα αεροσκαφών και ελικοπτέρων. Η Επιτροπή κρίνει ότι αυτό θα ήταν σε βάρος του κατάλληλου ελέγχου της ασφάλειας πτήσεων και για το λόγο αυτό δεν περιλήφθηκε στις προτάσεις του ΕΚ.
- Οι τροπολογίες 9 και 11 απορρίφθηκαν από την Επιτροπή, διότι θα είχαν ως αποτέλεσμα να αποτραπεί η επιβολή των διαδικασιών πιστοποίησης σε μη εμπορικούς φορείς που εκμεταλλεύονται σύνθετα και ισχυρά αεροσκάφη.

- Η τροπολογία 12 που απέβλεπε στην καθιέρωση της αμοιβαίας αναγνώρισης για τα ιπτάμενα πτηνά απορρίφθηκε διότι επαναλαμβάνει το άρθρο 11 (αμοιβαία αναγνώριση).
- Η τροπολογία 17 αφορούσε μηχανισμό του οργανισμού για την επιβολή χρηματικών κυρώσεων στους διοικητικούς υπαλλήλους του για μικρές παραβάσεις, σε περίπτωση δυσανάλογης ανάκλησης πιστοποιητικού. Η τροπολογία δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτή ως έχει διότι εγείρει θέματα νομικής, θεσμικής και πρακτικής φύσεως, τα οποία χρειάζεται να εξετασθούν σε βάθος.
- Η τροπολογία 18 αντίκειται όχι μόνον στους κανόνες του καθεστώτος που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό των Κοινοτήτων, αλλά και στην πολιτική της Κοινότητας στον τομέα των γλωσσικών αρμοδιοτήτων του προσωπικού.
- Η Επιτροπή κρίνει ότι η τροπολογία 20 δεν μπορεί να γίνει δεκτή, διότι ο διορισμός των μελών του διοικητικού συμβουλίου του οργανισμού πρέπει να εξαρτάται από τα κράτη μέλη και όχι από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, καθώς ο οργανισμός καλείται να φέρει σε πέρας καθήκοντα για λογαριασμό των κρατών μελών.
- Με την τροπολογία 25, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επιθυμεί να εξασφαλισθεί η ανεξαρτησία του οργανισμού έναντι κάθε παρέμβασης από ιδιωτικούς φορείς. Η Επιτροπή και το Συμβούλιο συμφωνούν με τον στόχο αυτό αλλά έχουν την πεποίθηση ότι το παρόν κείμενο δεν αφήνει τέτοια περιθώρια διότι απαγορεύουν ρητά κάθε τέτοια παρέμβαση.
- Οι τροπολογίες 3, 26, 27 και 28 αφορούν το θέμα των τελών του οργανισμού για τις δραστηριότητες πιστοποίησης.
 - Το Ε.Κ. ζητεί δύο χωριστές αποφάσεις : η μια να αφορά τον προϋπολογισμό των τελών πιστοποίησης και η άλλη τους υπόλοιπους πόρους. Το Ε.Κ. ζητεί επίσης να είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί ένα μέρος της ευρωπαϊκής επιδότησης στις δραστηριότητες πιστοποίησης.
 - Η Επιτροπή δεν αποδέχεται τις τροπολογίες αυτές διότι η πρώτη θίγει τον ενιαίο χαρακτήρα του προϋπολογισμού και η δεύτερη διότι θα είχε ως συνέπεια να στερηθεί ο οργανισμός περίπου το 40% των δημοσιονομικών πόρων του για την εκπόνηση ρυθμίσεων ασφαλείας, τον έλεγχο της συμμόρφωσης των κρατών μελών και την ανάλυση των ατυχημάτων. Αυτό θα ωφελούσε ορισμένους βιομηχανικούς ομίλους, οι οποίοι δεν θα πλήρωναν για ορισμένες δραστηριότητες, με τις οποίες εξασφαλίζεται ότι τα προϊόντα τους διατηρούνται στο απαιτούμενο επίπεδο ασφαλείας.

5- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή κρίνει ότι η κοινή θέση δεν διακυβεύει ούτε τους βασικούς στόχους ούτε το πνεύμα της πρότασής της και επομένως μπορεί να την υποστηρίξει.

Παράρτημα : Δηλώσεις της Επιτροπής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Μονομερής δήλωση της Επιτροπής

Σχετικά με το άρθρο 10 παράγραφος 3, το άρθρο 24 παράγραφος 2 και το άρθρο 54 παράγραφος 1,
"Έρευνες του ΕΟΑΑ"

1. Η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι οι διατυπώσεις στο άρθρο 10 παράγραφος 3, το άρθρο 24 παράγραφος 2 και το άρθρο 54 παράγραφος 1 αντίστοιχα δεν μεταβάλλουν τον ρόλο που έχουν τα κράτη μέλη σήμερα τόσο ως προς τον έλεγχο, κατά κύριο λόγο, των επιχειρήσεων που υπάγονται στην αρμοδιότητά τους όσο και ως προς τις επιθεωρήσεις στο έδαφος, καθώς και ως προς τις αποφάσεις απαγόρευσης απογείωσης αεροσκαφών.
2. Οι ανωτέρω διατάξεις δίνουν απλώς τη δυνατότητα στον οργανισμό να εκτελεί επιθεωρήσεις αεροσκαφών για:
 - α) τις διαδικασίες πιστοποίησης που πραγματοποιεί στο πλαίσιο των καθηκόντων που του ανατίθενται από τον παρόντα κανονισμό·
 - β) τις επιθεωρήσεις τυποποίησης που προβλέπονται στο άρθρο 24 παράγραφος 1·
 - γ) τις επιθεωρήσεις επιχειρήσεων με σκοπό τον έλεγχο της τήρησης της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας σε περιπτώσεις ενδεχόμενης έλλειψης ασφάλειας, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη.
3. Το άρθρο 10 δίνει ρητά τη δυνατότητα απαγόρευσης απογείωσης αεροσκαφών μόνον στα κράτη μέλη. Ο οργανισμός δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να απαγορεύσει την απογείωση αεροσκάφους.

Όταν διαπιστώνεται κάποια έλλειψη στην ασφάλεια, ο ρόλος του οργανισμού είναι να ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

Οι αρμοδιότητες του οργανισμού περιορίζονται στην απόσυρση/αναστολή των πιστοποιητικών/αδειών που χορηγεί.

Μονομερής δήλωση της Επιτροπής

Σχετικά με το άρθρο 7 παράγραφος 7, "Άδεια χειριστή αναψυχής"

Η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι, κατά την εκπόνηση των κανόνων εφαρμογής του άρθρου 7 για τις άδειες χειριστή αναψυχής, πρέπει πάντοτε να προέχει η ασφάλεια. Συγκεκριμένα, οι κανόνες εφαρμογής θα περιορίζουν τα προνόμια που συνδέονται με τις άδειες αυτές συναρτήσει του επιπέδου εκπαίδευσης των αντίστοιχων χειριστών, αναγκαιότητα την οποία καθιστούν άλλωστε υποχρεωτική η αιτιολογική σκέψη 9 και το άρθρο 7 παράγραφος 6 στοιχείο γ).

Κοινή δήλωση του Συμβουλίου και της Επιτροπής

Σχετικά με το άρθρο 69 παράγραφος 2, "Εναρξη ισχύος"

Το Συμβούλιο και η Επιτροπή συμφωνούν να μεριμνήσουν ώστε οι κανόνες εφαρμογής που περιέχει το άρθρο 69 παράγραφος 2 να εκπονηθούν και να εγκριθούν το συντομότερο δυνατόν πριν από την ημερομηνία που ορίζει το εν λόγω άρθρο, δεδομένου ότι οι εν λόγω κανόνες εφαρμογής είναι τεχνικά σύνθετοι.