

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1962/2006 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 21ης Δεκεμβρίου 2006****κατ' εφαρμογήν του άρθρου 37 της πράξης προσχώρησης της Βουλγαρίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συνθήκη προσχώρησης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 3,

την πράξη προσχώρησης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, και ιδίως το άρθρο 37,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με το άρθρο 37 της πράξης προσχώρησης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας παρέχεται στην Επιτροπή η δυνατότητα να λάβει κατάλληλα μέτρα διασφάλισης για την αντιμετώπιση σοβαρής βλάβης ή άμεσου κινδύνου σοβαρής βλάβης στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, επειδή η Βουλγαρία παρέλειψε να εκπληρώσει τις δεσμεύσεις που είχε αναλάβει στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων προσχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των δεσμεύσεων για οποιαδήποτε τομεακή πολιτική που αφορά οικονομικές δραστηριότητες με διασυνοριακές επιπτώσεις. Υπάρχει άμεσος κίνδυνος σοβαρής βλάβης στη λειτουργία εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών επειδή η Βουλγαρία παρέλειψε να εκπληρώσει τις δεσμεύσεις της να συμμορφωθεί προς τους κανονισμούς.
- (2) Η Κοινότητα ενέκρινε, με βάση το άρθρο 80 της συνθήκης ΕΚ, κοινή πολιτική αερομεταφορών, όπου περιλαμβάνονται κανόνες με τους οποίους θεσπίζεται εσωτερική αγορά αερομεταφορών¹, καθώς και κοινοί κανόνες για τη θέσπιση και διατήρηση υψηλού και ενιαίου επιπέδου ασφάλειας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη².

¹ ΕΕ L 240, της 24.8.1992, σ. 1–7, κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων, κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8–14 και κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών, ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 15.

² ΕΕ L 240, της 7.9.2002, σ. 1–21, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, που τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ)

Αμφότερες οι δέσμες κανόνων έχουν άμεσο αντίκτυπο στην παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών.

- (3) Κατά τις διαπραγματεύσεις προσχώρησης η Βουλγαρία ανέλαβε τη δέσμευση να εφαρμόσει πλήρως τους κανόνες της Κοινότητας στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών από την ημερομηνία προσχώρησής της στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- (4) Μετά την υπογραφή της συνθήκης προσχώρησης, στις 25 Απριλίου 2005, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) επισκέφτηκε την αρμόδια Βουλγαρική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, από τις 16 έως τις 20 Μαΐου 2005, για να επαληθεύσει την ικανότητα της εν λόγω αρχής να εφαρμόσει τις απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας και τα πρότυπα του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA) στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας. Κατά την επίσκεψη διαπιστώθηκαν ουσιαστικές και διαρκείς ελλείψεις ως προς τη διοικητική ικανότητα της Βουλγαρικής Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας να εξασφαλίζει την αναγκαία εποπτεία της ασφάλειας για την εφαρμογή των κοινοτικών απαιτήσεων όσον αφορά την πιστοποίηση της πτητικής ικανότητας και της συντήρησης των αεροσκαφών.
- (5) Εξαιτίας των σοβαρών αδυναμιών που διαπιστώθηκαν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και τον Σύνδεσμο Αεροπορικών Αρχών (JAA), ο JAA αρνήθηκε, τον Οκτώβριο του 2005, την αμοιβαία αναγνώριση της Βουλγαρίας στους αντίστοιχους τομείς ασφάλειας στο σύστημα JAA.
- (6) Τα διορθωτικά μέτρα που υποβλήθηκαν από τη Βουλγαρική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας τον Οκτώβριο και τον Νοέμβριο του 2005, καθώς και τον Μάιο του 2006, δεν κρίθηκαν ικανοποιητικά από τον EASA, πράγμα που σημειώθηκε από την Επιτροπή.
- (7) Στην ανακοίνωσή της της 26 Σεπτεμβρίου 2006 σχετικά με τον βαθμό προετοιμασίας της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας ενόψει της ένταξής τους στην ΕΕ³, η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι στη Βουλγαρία είχε σημειωθεί περαιτέρω πρόοδος για να ολοκληρωθούν οι προετοιμασίες ενόψει της προσχώρησης, αλλά εντόπισε επίσης διάφορους τομείς όπου εξακολουθούσε να υφίστανται ανησυχίες, μεταξύ των οποίων η ασφάλεια της αεροπορίας, όπου η Επιτροπή θα μπορούσε να λάβει κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσει την καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, εκτός εάν η Βουλγαρία ελάμβανε τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα.
- (8) Με την ανακοίνωσή της η Επιτροπή κάλεσε τη Βουλγαρία, προκειμένου να συμμορφωθεί με τους σχετικούς κανόνες της Κοινότητας για την ασφάλεια της αεροπορίας, να υποβάλει σχέδιο διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση όλων των αδυναμιών στον τομέα ασφάλειας και να το εφαρμόσει σε σύντομο χρονικό διάστημα ακολουθώντας τις κατευθυντήριες γραμμές του EASA και σε στενή συνεργασία με αυτόν. Στην έκθεση προβλεπόταν ότι ο EASA θα ελέγξει την εφαρμογή του εν λόγω σχεδίου με τη διενέργεια άλλης επίσκεψης πριν από την προσχώρηση της Βουλγαρίας. Η ανακοίνωση της Επιτροπής κατέληγε ότι εάν η Βουλγαρία δεν λάβει τα απαιτούμενα διορθωτικά μέτρα, υπάρχει κίνδυνος η Επιτροπή, με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, να

αριθ. 1643/2003, ΕΕ L 245, της 29.9.2003, σ. 7–9 και από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1701/2003, ΕΕ L 243, της 27.9.2003, σ. 5–5.

περιορίσει την πρόσβαση της Βουλγαρίας στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών και, επιπλέον, ότι θα μπορούσαν να επιβληθούν κατάλληλα μέτρα διασφάλισης σε αεροσκάφη νηολογημένα στη Βουλγαρία τα οποία δεν είναι σύμφωνα με τους κοινοτικούς κανόνες ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

- (9) Με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής ζητήθηκε από τον EASA να διενεργήσει επιθεώρηση στη Βουλγαρική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Η επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε από τις 27 Νοεμβρίου έως την 1^η Δεκεμβρίου 2006 με σκοπό να αξιολογηθεί κατά πόσον η αρμόδια Βουλγαρική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας ήταν προετοιμασμένη να εφαρμόσει τους κοινούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας που θα αρχίσουν να ισχύουν στη Βουλγαρία από την 1^η Ιανουαρίου 2007, και να αξιολογηθεί επίσης η πρόοδος που επιτελέστηκε ως προς την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων τα οποία υπέβαλε η εν λόγω αρχή μετά την πρώτη επίσκεψη της EASA ώστε να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις ασφάλειας που είχαν διαπιστωθεί κατά την πρώτη επίσκεψη.
- (10) Η έκθεση που καταρτίστηκε από τον EASA σχετικά με την επιθεώρηση επιβεβαιώνει τις ελλείψεις που είχαν διαπιστωθεί προγενέστερα όσον αφορά τη διοικητική ικανότητα της Βουλγαρικής Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας να εξασφαλίζει την αναγκαία εποπτεία της ασφάλειας ώστε να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις της Κοινότητας για την πιστοποίηση της πτητικής ικανότητας και της συντήρησης των αεροσκαφών και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Βουλγαρική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας δεν θα είναι σε θέση να εξασφαλίσει, μέχρι την ημερομηνία που θα αρχίσει να ισχύει η πράξη προσχώρησης, συμμόρφωση με τον κανονισμό 1592/2002 και τους σχετικούς για την εκτέλεση του κανονισμού 1702/2003⁴ και 2042/2003⁵ της Επιτροπής.
- (11) Επειδή η Βουλγαρία παρέλειψε να εφαρμόσει τη δέσμευση που ανέλαβε να εξασφαλίσει, μέχρι την ημερομηνία που θα αρχίσει να ισχύει η συνθήκη προσχώρησης, συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και με τους κανονισμούς για την εκτέλεσή του, πρέπει να προβλεφθεί ότι τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από την Βουλγαρική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας δεν θα πρέπει να αναγνωρίζονται αμοιβαία όπως ορίζεται στα άρθρα 8 και 57 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002.
- (12) Η παράλειψη της Βουλγαρίας να εκπληρώσει τη δέσμευση που είχε ανέλαβε να εξασφαλίσει συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και με τους κανονισμούς για την εκτέλεσή του, μέχρι την ημερομηνία που θα αρχίσει να ισχύει η συνθήκη προσχώρησης, είναι δυνατόν να επιφέρει στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ

⁴ ΕΕ L 243, της 27.9.2003, σ. 6–79, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, της 24ης Σεπτεμβρίου 2003, για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής, που τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 381/2005 της Επιτροπής, ΕΕ L 61, της 8.3.2005, σ. 3–3, και από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 706/2006 της Επιτροπής, ΕΕ L 122, της 9.5.2006, σ. 16–16.

⁵ ΕΕ L 315, της 28.11.2003, σ. 1–165, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα, που τροποποιήθηκε από τον κανονισμό αριθ. 707/2006 της Επιτροπής, ΕΕ L 122, της 9.5.2006, σ. 17–18.

αερομεταφορέων αδειοδοτημένων από άλλα κράτη μέλη και αερομεταφορέων αδειοδοτημένων από τη Βουλγαρία σε περίπτωση που στους τελευταίους χορηγηθεί απεριόριστη πρόσβαση στην εσωτερική αγορά της Κοινότητας. Συγκεκριμένα, οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού θα μπορούσαν να προκύψουν επειδή σε αερομεταφορείς αδειοδοτημένους από τη Βουλγαρική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας θα μπορούσε να χορηγηθεί απεριόριστη πρόσβαση για την εκτέλεση δρομολογίων εντός της Κοινότητας χωρίς να πληρούν όλες τις απαιτήσεις που προβλέπονται στους κανόνες με τους οποίους θεσπίστηκε η εσωτερική αγορά για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, ενώ οι ανταγωνιστές τους θα συνεχίσουν να υπόκεινται σε αυτές τις απαιτήσεις. Επιπλέον, η χορήγηση της πρόσβασης αυτής σε αερομεταφορείς αδειοδοτημένους από τη Βουλγαρική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας θα ήταν δυνατόν να οδηγήσει σε επέκταση των πτήσεων που ήδη εκτελούν αυτοί οι αερομεταφορείς από ή εντός άλλων κρατών μελών, δημιουργώντας κατά συνέπεια πρόσθετους κινδύνους για την ασφάλεια.

- (13) Για τους λόγους αυτούς είναι σκόπιμο, προκειμένου να αποφευχθεί η αύξηση αυτών των κινδύνων, να προβλεφθεί ότι αερομεταφορείς αδειοδοτημένοι από τις βουλγαρικές αρχές να μη θεωρούνται ως «κοινοτικοί αερομεταφορείς» για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.
- (14) Το μέτρο αυτό δεν αφορά οποιοδήποτε περαιτέρω μέτρο χρειαστεί ενδεχομένως να επιβάλει η Επιτροπή σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005⁶,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα άρθρα 8 και 57 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 δεν ισχύουν όσον αφορά τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από την αρμόδια αρχή της Βουλγαρίας.

Άρθρο 2

Με την επιφύλαξη του άρθρου 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, αερομεταφορέας με άδεια εκμετάλλευσης η οποία έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή της Βουλγαρίας δεν θεωρείται ως «κοινοτικός αερομεταφορέας» για τους σκοπούς του εν λόγω κανονισμού.

⁶ ΕΕ L 344, της 27.12.2005, σ. 15-22, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ.

Άρθρο 3

Η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον η συνέχιση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εξακολουθεί να είναι αναγκαία, αφού λάβει δεόντως αιτιολογημένο αίτημα από τη Βουλγαρία, ή κατόπιν ίδιας πρωτοβουλίας της Επιτροπής, τουλάχιστον μια φορά ανά δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει μόνο υπό την επιφύλαξη και από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Συνθήκης Προσχώρησης της Βουλγαρίας.

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

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2006.

Για την Επιτροπή
Jacques BARROT
Αντιπρόεδρος