

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα	Σελίδα
	I Ανακοινώσεις	
	Συμβούλιο	
2002/C 58 E/01	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 13/2002, της 13ης Δεκεμβρίου 2001, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών	1
2002/C 58 E/02	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 14/2002, της 19ης Δεκεμβρίου 2001, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος (1)	8
2002/C 58 E/03	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 15/2002, της 19ης Δεκεμβρίου 2001, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου	14
2002/C 58 E/04	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 16/2002, της 19ης Δεκεμβρίου 2001, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές και την τροποποίηση των οδηγιών 90/619/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 97/7/ΕΚ και 98/27/ΕΚ	32
2002/C 58 E/05	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 17/2002, της 19ης Δεκεμβρίου 2001, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (1)	44

I

(Ανακοινώσεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 13/2002

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 13 Δεκεμβρίου 2001

για την έκδοση της σύστασης 2002/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... ,
σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών

(2002/C 58 E/01)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως
το άρθρο 175 παράγραφος 1,την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽³⁾,Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθή-
κης ⁽⁴⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η παράκτια ζώνη έχει μεγάλη περιβαλλοντική, οικονομική, κοινωνική, πολιτισμική και ψυχαγωγική σημασία για την Ευρώπη.
- (2) Η βιοποικιλότητα των παράκτιων ζωνών είναι μοναδική από απόψεως χλωρίδας και πανίδας.
- (3) Το κεφάλαιο 17 του προγράμματος δράσης «21ος αιώνας», που εγκρίθηκε κατά τη διάσκεψη κορυφής των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον και την ανάπτυξη (UNCED) στο Ρίο, τον Ιούνιο του 1992, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη.
- (4) Η έκθεση αξιολόγησης, του 1999, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος αναφέρει μια συνεχιζόμενη υποβάθμιση

των συνθηκών στις παράκτιες ζώνες της Ευρώπης όσον αφορά τόσο τις ίδιες τις ακτές όσο και την ποιότητα των παράκτιων υδάτων.

- (5) Ο κίνδυνος που διατρέχουν οι παράκτιες ζώνες της Κοινότητας έχει αυξηθεί εξαιτίας των κλιματικών μεταβολών, ιδίως της ανόδου της στάθμης της θάλασσας, των αλλαγών της συχνότητας και της έντασης των καταιγίδων, καθώς και της αυξημένης διάβρωσης και πλημμύρας των ακτών.
- (6) Η αύξηση του πληθυσμού και η εξέλιξη των οικονομικών δραστηριοτήτων απειλούν όλο και περισσότερο τόσο την περιβαλλοντική όσο και την κοινωνική ισορροπία των παράκτιων ζωνών.
- (7) Η μείωση της αλιευτικής δραστηριότητας και της απασχόλησης στον τομέα αυτόν καθιστά ιδιαίτερα ευαίσθητες πολλές περιοχές που εξαρτώνται από την αλιεία.
- (8) Οι υφιστάμενες περιφερειακές ανισότητες στην Κοινότητα επηρεάζουν σε διαφορετικό βαθμό τη διαχείριση και τη διατήρηση κάθε παράκτιας ζώνης.
- (9) Είναι απαραίτητο να εφαρμόζεται μια περιβαλλοντικά αειφόρος, οικονομικά δίκαιη, κοινωνικά υπεύθυνη και πολιτισμικά ευαίσθητη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, η οποία να διατηρεί την ακεραιότητα αυτού του σημαντικού πόρου και παράλληλα να λαμβάνει υπόψη τις τοπικές παραδοσιακές δραστηριότητες και πρακτικές που δεν απειλούν τις ευαίσθητες περιοχές φυσικών οικοτόπων ούτε το καθεστώς διατήρησης των άγριων ειδών της παράκτιας πανίδας και χλωρίδας.
- (10) Η Κοινότητα προωθεί την ολοκληρωμένη διαχείριση σε ευρύτερη κλίμακα μέσω οριζοντίων μέσων. Κατά συνέπεια, οι δραστηριότητες αυτές συμβάλλουν στην ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών.
- (11) Η Επιτροπή τονίζει στις ανακοινώσεις της ⁽⁵⁾ προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ότι η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών απαιτεί στρατηγικές ενέργειες που θα συντονίζονται και θα εναρμονίζονται σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, κατευθυνόμενες και υποστηριζόμενες από κατάλληλο πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο.

⁽¹⁾ ΕΕ C ... E της ... , σ. ...⁽²⁾ ΕΕ C 155 της 29.5.2001, σ. 17.⁽³⁾ ΕΕ C 148 της 18.5.2001, σ. 23.⁽⁴⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Ιουλίου 2001 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 13ης Οκτωβρίου 2001 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).⁽⁵⁾ COM(97) 744 τελικό και COM(2000) 547 τελικό.

- (12) Το πρόγραμμα επίδειξης της Επιτροπής για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών ορίζει αρχές για την καλή διαχείριση των παράκτιων ζωνών.
- (13) Χρειάζεται να εξασφαλισθεί συνεκτική δράση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, συμπεριλαμβανομένης συλλογικής δράσης, ιδίως στο επίπεδο των περιφερειακών θαλασσών, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των διασυννοριακών παράκτιων ζωνών.
- (14) Το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 1994, σχετικά με μια κοινοτική στρατηγική ολοκληρωμένης διαχείρισης των παρακτίων ζωνών ⁽¹⁾, και το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 25ης Φεβρουαρίου 1992, για τη μελλοντική πολιτική σχετικά με την ευρωπαϊκή παράκτια ζώνη ⁽²⁾, προσδιορίζουν την αναγκαιότητα εναρμονισμένης ευρωπαϊκής δράσης για την υλοποίηση της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών.
- (15) Η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών περιλαμβάνει πολλούς παράγοντες, μεταξύ των οποίων ο χωροταξικός σχεδιασμός των πόλεων και της υπαίθρου και η χρήση της γης έχουν μόνο δευτερεύουσα σημασία.
- (16) Σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, που ορίζονται στο άρθρο 5 της συνθήκης, και με το πρωτόκολλο αριθ. 7 της συνθήκης του Άμστερνταμ σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας και λόγω της ποικιλομορφίας των συνθηκών που επικρατούν στις παράκτιες ζώνες και των νομικών και θεσμικών πλαισίων των κρατών μελών, οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης μπορούν να επιτευχθούν καλλίτερα μέσω της καθοδήγησης σε κοινοτικό επίπεδο.

ΣΥΝΙΣΤΟΥΝ ΤΑ ΕΞΗΣ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΜΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τη στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη και την απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον 2001-2010 ⁽³⁾ και υιοθετούν μια στρατηγική προσέγγιση της διαχείρισης των παράκτιων ζωνών τους, η οποία βασίζεται:

- α) στην προστασία του παράκτιου περιβάλλοντος, με βάση την προσέγγιση ανά οικοσύστημα, η οποία διατηρεί την ακεραιότητα και τη λειτουργία του, και στην αειφόρο διαχείριση των φυσικών πόρων τόσο του θαλάσσιου όσο και του χερσαίου στοιχείου της παράκτιας ζώνης·
- β) στην αναγνώριση της απειλής που συνιστούν οι κλιματικές μεταβολές για τις παράκτιες ζώνες και των κινδύνων που συνεπάγεται η άνοδος της στάθμης των θαλασσών·
- γ) σε κατάλληλα και οικολογικά υπεύθυνα μέτρα προστασίας των ακτών·

- δ) στην παροχή βιώσιμων οικονομικών ευκαιριών και επιλογών απασχόλησης·
- ε) σε ένα λειτουργικό κοινωνικό και πολιτισμικό σύστημα των τοπικών κοινοτήτων·
- στ) στην παροχή κατάλληλων και προσιτών εκτάσεων για το κοινό, τόσο για αναψυχή όσο και για αισθητική απόλαυση·
- ζ) προκειμένου για τις απομακρυσμένες παράκτιες κοινότητες, στη διατήρηση ή την προαγωγή της συνοχής τους·
- η) στη βελτίωση του συντονισμού των δράσεων που αναλαμβάνουν όλες οι ενδιαφερόμενες αρχές τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά για τη διαχείριση της αλληλεπίδρασης θάλασσας-ξηράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΑΡΧΕΣ

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις αρχές της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, η οποία βασίζεται:

- α) σε μια ευρεία σφαιρική προοπτική (θεματική και γεωγραφική), η οποία λαμβάνει υπόψη την αλληλεξάρτηση και την αμοιότητα των φυσικών συστημάτων και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που επηρεάζουν τις παράκτιες περιοχές·
- β) σε μια μακροπρόθεσμη προοπτική που λαμβάνει υπόψη την αρχή της προφύλαξης, καθώς και τις ανάγκες των σημερινών και των μελλοντικών γενεών·
- γ) σε μια προσαρμοστική διαχείριση στο πλαίσιο μιας σταδιακής διαδικασίας, η οποία διευκολύνει την προσαρμογή, αναλόγως της εξέλιξης των προβλημάτων και των γνώσεων. Αυτό συνεπάγεται την ανάγκη για μια υγιή επιστημονική βάση σε ό,τι αφορά την εξέλιξη της παράκτιας ζώνης·
- δ) στην τοπική ιδιαιτερότητα και τη μεγάλη ποικιλομορφία των ευρωπαϊκών παράκτιων ζωνών, ώστε να μπορούν να αντιμετωπίζονται οι πρακτικές ανάγκες τους με συγκεκριμένες λύσεις και ευέλικτα μέτρα·
- ε) στην αξιοποίηση των φυσικών διαδικασιών και το σεβασμό της χωρητικότητας των οικοσυστημάτων, ώστε οι ανθρώπινες δραστηριότητες να καθίστανται μακροπρόθεσμα περισσότερο φιλοπεριβαλλοντικές, κοινωνικά υπεύθυνες και οικονομικά υγιείς·
- στ) στη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών [οικονομικοί και κοινωνικοί εταίροι, οργανώσεις που αντιπροσωπεύουν τους κατοίκους παράκτιων ζωνών, μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ) και ο επιχειρηματικός τομέας] στη διαδικασία διαχείρισης, π.χ. μέσω συμφωνιών και βάσει κατανομής των αρμοδιοτήτων·

⁽¹⁾ ΕΕ C 135 της 18.5.1994, σ. 2.

⁽²⁾ ΕΕ C 59 της 6.3.1992, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L ...

- ζ) στην υποστήριξη και τη συμμετοχή των αρμόδιων διοικητικών φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, μεταξύ των οποίων θα πρέπει να δημιουργηθούν ή να διατηρηθούν κατάλληλοι δεσμοί με στόχο τη βελτίωση του συντονισμού των διαφόρων εν ισχύι πολιτικών. Συμπράξεις με τις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές, καθώς και μεταξύ τους, θα πρέπει να συνάπτονται, όπου δει-
- η) στη χρησιμοποίηση ενός συνδυασμού μέσων ικανού να διευκολύνει τη συνοχή μεταξύ στόχων τομεακών πολιτικών, αφενός, και σχεδιασμού και διαχείρισης, αφετέρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΕΘΝΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Τα κράτη μέλη διεξάγουν ή ενημερώνουν μια σφαιρική ανασκόπηση προκειμένου να αναλύουν τους μείζονες παράγοντες, νόμους και θεσμούς που επηρεάζουν τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης τους. Η εν λόγω ανασκόπηση θα πρέπει:

- α) να εξετάζει τους ακόλουθους τομείς και πεδία (χωρίς ωστόσο να περιορίζεται σε αυτά): αλιεία και υδατοκαλλιέργεια, μεταφορές, ενέργεια, διαχείριση πόρων, προστασία των ειδών και των βιοτόπων, πολιτιστική κληρονομιά, απασχόληση, περιφερειακή ανάπτυξη τόσο σε αγροτικές όσο και σε αστικές περιοχές, τουρισμό και αναψυχή, βιομηχανία και ορυχεία, διαχείριση των αποβλήτων, γεωργία και εκπαίδευση·
- β) να καλύπτει το σύνολο των επιπέδων της διοίκησης·
- γ) να αναλύει τα ενδιαφέροντα, το ρόλο και τις ανησυχίες των πολιτών, των μη κυβερνητικών οργανώσεων και του επιχειρηματικού τομέα·
- δ) να εντοπίζει σχετικές διαπεριφερειακές οργανώσεις και δομές συνεργασίας και
- ε) να διεξάγει ανασκοπήσεις της εφαρμοστέας πολιτικής και των εφαρμοστέων νομοθετικών μέτρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΘΝΙΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

1. Βάσει των αποτελεσμάτων της ανασκόπησης, κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εκπονεί μια ή περισσότερες στρατηγικές για την εφαρμογή των αρχών που σκιαγραφούνται στο κεφάλαιο II, με στόχο την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης.
2. Αυτές οι στρατηγικές δύνανται να αφορούν ειδικά την παράκτια ζώνη ή να αποτελούν μέρος γεωγραφικά ευρύτερης στρατηγικής ή προγράμματος για την προαγωγή της ολοκληρωμένης διαχείρισης μιας μεγαλύτερης περιοχής.
3. Οι στρατηγικές αυτές θα πρέπει:
- α) να προσδιορίζουν τους ρόλους των διαφόρων διοικητικών φορέων της χώρας ή περιφέρειας στην αρμοδιότητα της οποίας

εμπίπτουν δραστηριότητες ή πόροι που σχετίζονται με την παράκτια ζώνη, καθώς και μηχανισμούς για το συντονισμό τους. Αυτός ο προσδιορισμός ρόλων θα πρέπει να επιτρέπει κατάλληλο έλεγχο και αρμόζουσα στρατηγική και συνοχή δράσεων·

- β) να προσδιορίζουν τον κατάλληλο συνδυασμό μέσων για την εφαρμογή των αρχών που σκιαγραφούνται στο κεφάλαιο II, στο εθνικό, περιφερειακό και τοπικό, νομικό και διοικητικό πλαίσιο. Κατά την εκπόνηση των στρατηγικών αυτών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάζουν τη σκοπιμότητα:

i) της ανάπτυξης εθνικών στρατηγικών σχεδίων για τις ακτές, με στόχο την προαγωγή της ολοκληρωμένης διαχείρισης, η οποία να εξασφαλίζει, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο της πρόσθετης πολεοδόμησης και της εκμετάλλευσης μη αστικών περιοχών και παράλληλα να σέβεται τα φυσικά χαρακτηριστικά του παράκτιου περιβάλλοντος·

ii) μηχανισμών αγοράς γης και δηλώσεων κοινής χρήσης, ώστε να εξασφαλίζεται η πρόσβαση του κοινού για σκοπούς αναψυχής χωρίς να θίγεται η προστασία ευαίσθητων περιοχών·

iii) της σύναψης συμβατικών ή προαιρετικών συμφωνιών με χρήστες της παράκτιας ζώνης, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών συμφωνιών με τη βιομηχανία·

iv) της αξιοποίησης οικονομικών και φορολογικών κινήτρων και

v) της αξιοποίησης μέσω μηχανισμών περιφερειακής ανάπτυξης·

- γ) να αναπτύσσουν ή να διατηρούν την εθνική και, όπου δει, την περιφερειακή ή τοπική νομοθεσία ή πολιτικές και προγράμματα που αφορούν τόσο τις θαλάσσιες όσο και τις χερσαίες περιοχές των παράκτιων ζωνών·

δ) να προσδιορίζουν, ειδικότερα, μέτρα για την προαγωγή πρωτοβουλιών «από τη βάση προς τα πάνω» και της συμμετοχής του κοινού στην ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης και των πόρων της·

ε) να προσδιορίζουν πηγές για τη διαρκή χρηματοδότηση πρωτοβουλιών για ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, όπου δει, και να εξετάζουν τον καλύτερο δυνατό τρόπο χρήσης των διαθέσιμων χρηματοδοτικών μηχανισμών τόσο σε κοινοτικό όσο και σε εθνικό επίπεδο·

στ) να προσδιορίζουν μηχανισμούς για την εξασφάλιση της πλήρους και συντονισμένης υλοποίησης και εφαρμογής της νομοθεσίας και των πολιτικών της Κοινότητας που επηρεάζουν τις παράκτιες περιοχές, μεταξύ άλλων κατά την αναθεώρηση κοινοτικών πολιτικών·

- ζ) να συμπεριλαμβάνουν κατάλληλα συστήματα παρακολούθησης και διάδοσης πληροφοριών στο κοινό σχετικά με την παράκτια ζώνη τους. Τα συστήματα αυτά θα πρέπει να συλλέγουν και να παρέχουν πληροφορίες, με κατάλληλες και συμβατές μορφές, στους υπεύθυνους για τη λήψη αποφάσεων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, προκειμένου να διευκολύνουν την ολοκληρωμένη διαχείριση. Το έργο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος μπορεί, μεταξύ άλλων, να χρησιμεύσει ως βάση προς το σκοπό αυτό. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να είναι διαθέσιμα στο κοινό σύμφωνα με τη σχετική κοινοτική νομοθεσία, και ιδίως την οδηγία 1001/. . ./ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της . . ., για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες και την κατάργηση της οδηγίας 90/313/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
- η) να προσδιορίζουν τον τρόπο με τον οποίο η εφαρμογή των αρχών της ολοκληρωμένης διαχείρισης στην παράκτια ζώνη μπορεί να υποστηρίξεται με κατάλληλα εθνικά προγράμματα κατάρτισης και εκπαίδευσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

1. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν, δρομολογούν και διατηρούν το διάλογο με τις γειτονικές χώρες, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μη μελών στην ίδια περιφερειακή θάλασσα, προκειμένου να καθιερώσουν μηχανισμούς για τον καλύτερο συντονισμό της αντιμετώπισης διασυνοριακών ζητημάτων.
2. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται επίσης δραστήρια με τα κοινοτικά όργανα και άλλους ενδιαφερόμενους στην παράκτια ζώνη, προκειμένου να διευκολύνουν την πρόοδο στην κατεύθυνση της υλοποίησης μιας κοινής προσέγγισης για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, εξετάζοντας την ανάγκη για τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού φόρουμ των ενδιαφερομένων της παράκτιας ζώνης. Σε αυτή τη διαδικασία, θα πρέπει να διερευνηθούν τρόποι για τη χρησιμοποίηση των υφιστάμενων οργάνων και συμβάσεων.

3. Στα πλαίσια αυτά, η συνεργασία με τις υπό προσχώρηση χώρες διατηρείται και αναπτύσσεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή εκθέσεις σχετικά με την πείρα από την εφαρμογή της παρούσας σύστασης πέντε έτη μετά την έκδοσή της.
2. Οι εκθέσεις αυτές διατίθενται στο κοινό και περιλαμβάνουν, ιδίως, πληροφορίες σχετικά με:
 - α) τα αποτελέσματα των εθνικών ανασκοπήσεων·
 - β) την ή τις στρατηγικές που προτείνονται σε εθνικό επίπεδο για την υλοποίηση της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών·
 - γ) σύνοψη των ληφθέντων ή ληπτέων μέτρων για την εφαρμογή της εθνικής ή των εθνικών στρατηγικών·
 - δ) εκτίμηση των αναμενόμενων επιπτώσεων της ή των στρατηγικών στην κατάσταση της παράκτιας ζώνης.
3. Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει την παρούσα σύσταση εντός έξι ετών από την ημερομηνία της έκδοσής της και να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση αξιολόγησης συνοδευόμενη, ανάλογα με την περίπτωση, από πρόταση για περαιτέρω κοινοτική δράση.

. . .

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

(1) ΕΕ L . . .

ΔΙΠΛΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στις 8 Σεπτεμβρίου 2000, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο την πρόταση σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών (ΟΔΠΖ), βασισμένη στο άρθρο 175 παράγραφος 1 της συνθήκης.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διατύπωσε τη γνώμη του στις 2 έως 5 Ιουλίου 2001. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και η Επιτροπή των Περιφερειών διατύπωσαν τις γνώμες τους στις 28 Μαρτίου και 14 Φεβρουαρίου 2001, αντίστοιχα.

Μετά τις γνώμες αυτές, η Επιτροπή διαβίβασε τροποποιημένη πρόταση στο Συμβούλιο στις 26 Σεπτεμβρίου 2001.

Στις 13 Δεκεμβρίου 2001, το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή του θέση σύμφωνα με το άρθρο 251 της συνθήκης.

II. ΣΤΟΧΟΣ

Στόχος της σύστασης είναι να ενθαρρύνει την ασφαλή και βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών από περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική άποψη, προάγοντας μια συνεργατική και ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη διαχείρισή τους.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ**1. Γενικά**

Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη θα εκπονήσουν εθνικές στρατηγικές βάσει των αρχών που σκιαγραφούνται στη σύσταση και στη συνοδευτική ανακοίνωση της Επιτροπής. Οι εθνικές στρατηγικές θα πρέπει να βασίζονται στα αποτελέσματα των εθνικών ανασκοπήσεων και να αναλύουν τις νομοθεσίες, τους κύριους παράγοντες και τα θεσμικά όργανα που επηρεάζουν τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών σε όλους τους σχετικούς τομείς.

Η εφαρμογή των εθνικών στρατηγικών θα πρέπει να οδηγεί σε καλύτερη κατανόηση των διαδικασιών (περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών) που έχουν αντίκτυπο στις παράκτιες ζώνες, σε αύξηση της συμμετοχής των ενδιαφερομένων στη διαχείριση των παράκτιων ζωνών και σε καταλληλότερες και συντονισμένες τομεακές πολιτικές, διοικητικά συστήματα και πρωτοβουλίες σε τοπικό επίπεδο.

Προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη θα υποβάλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εμπειρία τους από την εφαρμογή της σύστασης μετά από διάστημα πέντε ετών, και ότι η Επιτροπή θα εκπονήσει έκθεση αξιολόγησης ένα έτος μετά, συνοδευόμενη, ανάλογα με την περίπτωση, από πρόταση για περαιτέρω κοινοτικά μέτρα.

2. Τροπολογίες του Κοινοβουλίου

Το Συμβούλιο αποδέχθηκε στο σύνολό τους, κατ' ουσίαν ή εν μέρει 32 εκ των 41 τροπολογιών τις οποίες ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Ειδικότερα, το Συμβούλιο:

- α) αποδέχθηκε τις τροπολογίες αριθ. 1, 13, 22, 23 και 40 στο σύνολό τους·
- β) αποδέχθηκε κατ' ουσίαν τις τροπολογίες αριθ. 4 και 7 (συγχωνεύοντάς τις), αριθ. 8, 10, 19, 25, 26, 27 και 28 (συγχωνεύοντάς τις) αλλά με διαφορετική διατύπωση ή τοποθέτηση στο κείμενο·
- γ) αποδέχθηκε εν μέρει τις ακόλουθες τροπολογίες:

τροπολογίες αριθ. 2 και 3 σχετικά με τα χαρακτηριστικά και τα προβλήματα των παράκτιων ζωνών: εγκρίνονται ως προς την ουσία τους, με απαλοιφή του καταλόγου των κοινοτικών νόμων για την προστασία των οικότοπων (τροπολογία αριθ. 2) και του εντός αγκυλών καταλόγου των πιθανών αιτίων υποβάθμισης (τροπολογία αριθ. 3),

τροπολογία αριθ. 5 σχετικά με νέα αιτιολογική σκέψη για τις αλιευτικές δραστηριότητες: εγκρίνεται κατ' ουσίαν και αναδιατυπώνεται,

τροπολογία αριθ. 6 σχετικά με νέα αιτιολογική σκέψη για την αύξηση: προστίθεται με απαλοιφή του καταλόγου των παραδειγμάτων επικίνδυνων δραστηριοτήτων,

τροπολογία αριθ. 11, η οποία προσθέτει προδιαγραφές για το είδος της αναγκαίας δράσης: εισάγεται πλην των λέξεων «κατ' αρχήν», που θεωρήθηκαν ασαφείς,

τροπολογία αριθ. 17 σχετικά με τη στρατηγική προσέγγιση: ενσωματώνεται σε μεγάλο βαθμό και αναδιατυπώνεται, αλλά απαλείφεται η λέξη «δεσμευτική» όσον αφορά την κοινή στρατηγική,

τροπολογίες αριθ. 20 και 21 σχετικά με τις αρχές: συγχωνεύθηκαν και εισήχθηκαν στο κείμενο αλλά επαναδιατυπωμένες ώστε να αποφευχθεί το δεσμευτικό ύφος, το οποίο δεν αρμόζει σε σύσταση,

τροπολογίες αριθ. 29 και 38 σχετικά με την εταιρική σχέση: ενσωματώθηκαν εν μέρει, μαζί με την τροπολογία αριθ. 26, στο κεφάλαιο II στοιχείο ζ): αρχές,

τροπολογίες αριθ. 46 και 31 σχετικά με τις ανασκοπήσεις: η ουσία τους προστίθεται στο κεφάλαιο III,

τροπολογίες αριθ. 33 και 34 σχετικά με τις εθνικές στρατηγικές: αναδιατυπώνονται για να αποφευχθεί το δεσμευτικό ύφος και ενσωματώνονται κατ' ουσίαν στο κεφάλαιο IV,

τροπολογία αριθ. 35 σχετικά με τη μελλοντική νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης: ενσωματώνεται κατ' ουσίαν στο κεφάλαιο IV παράγραφος 3 στοιχείο στ) με ευρύτερη διατύπωση, ώστε να καλύπτονται όλες οι κοινοτικές πολιτικές,

τροπολογία αριθ. 36 σχετικά με την ενημέρωση του κοινού: εγκρίνεται και αναδιατυπώνεται όσον αφορά το ρόλο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος και τα ισχύοντα τέλη που πρέπει να συμφωνούν με τους μελλοντικούς κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πρόσβαση του κοινού στην ενημέρωση,

τροπολογία αριθ. 37 σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού: η αρχή της τροπολογίας αυτής προστέθηκε στο κεφάλαιο IV (εθνικές στρατηγικές) παράγραφος 3 στοιχείο δ),

τροπολογία αριθ. 43 σχετικά με την αναθεώρηση της Επιτροπής: ενσωματώνεται εν μέρει, ενώ τροποποιείται το χρονικό όριο και διευρύνεται η διατύπωση, δεδομένου ότι θεωρείται πρόωρο και άσκοπο μια σύσταση να δεσμεύει για κοινοτικό νομικό πλαίσιο σχετικά με την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών·

δ) δεν αποδέχθηκε τις τροπολογίες αριθ. 12, 16 και 18, ακολουθώντας τη γνώμη της Επιτροπής·

ε) δεν αποδέχθηκε έξι τροπολογίες (τις οποίες είχε αποδεχθεί εν όλω ή εν μέρει η Επιτροπή) για τους ακόλουθους λόγους:

τροπολογία αριθ. 14, η οποία προσθέτει αναφορά στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό: το Συμβούλιο προτίμησε ευρύτερη διατύπωση της αιτιολογικής αυτής σκέψης, προσέθεσε όμως αναφορά στις διαπεριφερειακές οργανώσεις στο κεφάλαιο III (εθνικές ανασκοπήσεις) και σε υφιστάμενα θεσμικά όργανα και συμβάσεις στο κεφάλαιο V (συνεργασία),

τροπολογία αριθ. 15, η οποία προσθέτει αναφορά στην αύξηση της πίεσης στις παράκτιες ζώνες μετά το ψήφισμα του Συμβουλίου του 1994: το Συμβούλιο θεωρεί ότι, εφόσον οι αιτιολογικές σκέψεις 4 και 8 περιγράφουν τις διάφορες πιέσεις στις παράκτιες ζώνες, δεν είναι απαραίτητη η αναφορά στις πιέσεις που προέκυψαν από το 1994 και ύστερα,

τροπολογία αριθ. 24, η οποία προσθέτει αναφορά στην αυξημένη διάβρωση των ακτών και τον κατακλυσμό τους από νερά στο κεφάλαιο II (Αρχές): το Συμβούλιο θεωρεί ότι η ουσία της τροπολογίας αυτής καλύπτεται ήδη στο κεφάλαιο I [Μια στρατηγική προσέγγιση — βλ. στοιχεία α) έως δ)], το κεφάλαιο II που αφορά τις αρχές στις οποίες πρόκειται να βασισθεί η ΟΔΠΖ δεν θεωρείται κατάλληλο σημείο για τη εν λόγω διάταξη,

τροπολογία αριθ. 32 σχετικά με τις εθνικές στρατηγικές: η δεσμευτική διατύπωση της τροπολογίας αυτής κρίνεται ότι δεν αρμόζει σε μια σύσταση, ούτε και η πρόσθετη αναφορά σε μελλοντικό κοινοτικό νομικό πλαίσιο. Το Συμβούλιο προσέδωσε πλήρη αναφορά στην ανάγκη εταιρικής σχέσης με περιφερειακές και τοπικές αρχές στο κεφάλαιο II (Αρχές), στοιχείο ζ),

τροπολογία αριθ. 39 σχετικά με την ανάγκη ενίσχυσης των υφιστάμενων συμβάσεων με όμορες χώρες: δεδομένου ότι προστέθηκε αναφορά στη χρήση υφιστάμενων συμβάσεων για τη διευκόλυνση της προόδου προς μια κοινή προσέγγιση όσον αφορά την ΟΔΠΖ στο κεφάλαιο V, θεωρήθηκε περιττή η επιπλέον προσθήκη,

τροπολογία αριθ. 42 σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με την κοινοτική νομοθεσία από τα κράτη μέλη: η τροπολογία αυτή δεν έγινε αποδεκτή, διότι το συγκεκριμένο καθήκον εμπίπτει στην αρμοδιότητα της Επιτροπής, ως θεματοφύλακα της συνθήκης.

3. Άλλες αλλαγές που εισήγαγε το Συμβούλιο

Εισηχθήσαν ορισμένες ήσσονες τροποποιήσεις προκειμένου να διευκρινισθούν ή να προστεθούν λεπτομέρειες στην πρόταση της Επιτροπής (π.χ. στα κεφάλαια I και II, όπου σκιαγραφούνται η στρατηγική προσέγγιση και οι αρχές για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών) χωρίς να αλλοιώνεται ο γενικός προσανατολισμός του κειμένου.

Η Επιτροπή αποδέχθηκε την κοινή θέση του Συμβουλίου.

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 14/2002

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 19 Δεκεμβρίου 2001

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος

(2002/C 58 E/02)

(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⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ορθό ύψος αποζημίωσης των επιβατών που ενέχονται σε αεροπορικά ατυχήματα.
- (2) Στις 28 Μαΐου 1999 συμφωνήθηκε στο Μόντρεαλ μια νέα σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία ορίζει νέους γενικούς κανόνες περί ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές σε αντικατάσταση εκείνων της σύμβασης της Βαρσοβίας του 1929 και των μετέπειτα τροποποιήσεών της⁽⁴⁾.
- (3) Η σύμβαση της Βαρσοβίας θα συνεχίσει να ισχύει επ' αόριστον παράλληλα με τη σύμβαση του Μόντρεαλ.
- (4) Η σύμβαση του Μόντρεαλ προβλέπει καθεστώς απεριόριστης ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών στις αερομεταφορές.
- (5) Η Κοινότητα υπέγραψε τη σύμβαση του Μόντρεαλ δείχνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την πρόθεσή της να καταστεί, επικυρώνοντας την, συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας.

(6) Είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος⁽⁵⁾, ούτως ώστε να συμβαδίζει με τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ και να δημιουργηθεί έτσι ένα ομοιόμορφο σύστημα ευθύνης στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

(7) Ο παρών κανονισμός και η σύμβαση του Μόντρεαλ ενισχύουν την προστασία των επιβατών και των προστατευόμενων μελών τους και δεν μπορούν να ερμηνευθούν κατά τρόπο που να μειώνεται η προστασία τους σε σχέση με την ισχύουσα νομοθεσία.

(8) Στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών έχει εξαλειφθεί ο διαχωρισμός μεταξύ εθνικής και διεθνούς μεταφοράς και επομένως είναι σκόπιμο να υπάρχει το ίδιο επίπεδο και η ίδια φύση της ευθύνης στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές εντός της Κοινότητας.

(9) Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, είναι επιθυμητή δράση σε κοινοτική κλίμακα, ούτως ώστε να δημιουργηθεί ένα ενιαίο σύνολο κανόνων για όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

(10) Ένα σύστημα απεριόριστης ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών είναι εκείνο που αρμόζει σε ένα ασφαλές και σύγχρονο σύστημα αεροπορικών μεταφορών.

(11) Οι αερομεταφορείς της Κοινότητας δεν θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να κάνουν χρήση του άρθρου 21 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, εκτός αν αποδεικνύουν ότι η ζημία δεν οφειλόταν σε αμέλεια ή σε άλλη επιβλαβή πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα ή των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του.

(12) Τα ομοιόμορφα όρια ευθύνης για την απώλεια, φθορά ή καταστροφή αποσκευών και για τη ζημία λόγω καθυστέρησης, τα οποία θα ισχύουν για όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, θα εξασφαλίσουν απλούς και σαφείς κανόνες τόσο για τους επιβάτες όσο και για τις αεροπορικές εταιρείες και θα επιτρέψουν στους επιβάτες να αναγνωρίζουν πότε χρειάζεται πρόσθετη ασφάλιση.

(13) Η εφαρμογή διαφορετικών καθεστώτων ευθύνης στα διάφορα δρομολόγια των δικτύων τους δεν θα ήταν πρακτική για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς και θα προκαλούσε σύγχυση στους επιβάτες.

⁽¹⁾ ΕΕ C 337 E της 28.11.2000, σ. 68 και ΕΕ C 213 E της 31.7.2001, σ. 298.

⁽²⁾ ΕΕ C 123 της 25.4.2001, σ. 47.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ C 21 E της 24.1.2002, σ. 317), κοινή θέση του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2001 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 194 της 18.7.2001, σ. 38.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 285 της 17.10.1997, σ. 1.

- (14) Είναι επιθυμητό να απαλλάσσονται τα θύματα των δυστυχημάτων και τα προστατευόμενα μέλη τους από τις βραχυπρόθεσμες οικονομικές τους ανάγκες κατά την περίοδο αμέσως μετά το ατύχημα.
- (15) Το άρθρο 50 της σύμβασης του Μόντρεαλ απαιτεί από τα συμβαλλόμενα μέρη να εξασφαλίσουν ότι οι αερομεταφορείς τους είναι καταλλήλως ασφαλισμένοι και είναι αναγκαίο να λαμβάνεται υπόψη το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την έκδοση αδειας των αερομεταφορέων⁽¹⁾, για τη συμμόρφωση προς την εν λόγω διάταξη.
- (16) Είναι επιθυμητό να παρέχονται οι βασικές πληροφορίες σχετικά με τους εφαρμοζόμενους κανόνες περί ευθύνης στους επιβάτες, έτσι ώστε να μπορούν να προβούν σε πρόσθετες ασφαλιστικές ρυθμίσεις πριν από το ταξίδι τους, εφόσον χρειάζεται.
- (17) Θα χρειασθεί να επανεξετάζονται τα χρηματικά ποσά που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, έτσι ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο πληθωρισμός και οιαδήποτε αναθεώρηση των ορίων ευθύνης στην σύμβαση του Μόντρεαλ.
- (18) Στο βαθμό που απαιτούνται περαιτέρω κανόνες προκειμένου η σύμβαση του Μόντρεαλ να εφαρμόζεται επί σημείων που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, εναπόκειται στα κράτη μέλη να θεσπίσουν τις σχετικές διατάξεις,
- β) “κοινοτικός αερομεταφορέας”: αερομεταφορέας με νόμιμη άδεια λειτουργίας εκδοθείσα από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92·
- γ) “δικαιούχος αποζημιώσεως”: ο επιβάτης ή κάθε πρόσωπο το οποίο έχει δικαίωμα να ενεργεί απαιτήσεις αντ’ αυτού, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δικαίωμα·
- δ) “αποσκευές”: εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, όλες οι αποσκευές, τόσο οι παραδιδόμενες κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων όσο και οι μη παραδιδόμενες κατά τον έλεγχο, κατά την έννοια του άρθρου 17 παράγραφος 4 της σύμβασης του Μόντρεαλ·
- ε) “ΕΤΔ”: ειδικό τραβηκτικό δικαίωμα κατά τα οριζόμενα από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο·
- στ) “σύμβαση της Βαρσοβία”: η σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που έχουν σχέση με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπεγράφη στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, ή η σύμβαση της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955, και η συμπληρωματική σύμβαση της σύμβασης της Βαρσοβίας που έγινε στη Γκουανταλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961·
- ζ) “σύμβαση του Μόντρεαλ”: η σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.»

2. Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Ο παρών κανονισμός θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σε ό,τι αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και καθορίζει μερικές επιπλέον διατάξεις. Επίσης, επεκτείνει την εφαρμογή των διατάξεων αυτών στην αεροπορική μεταφορά εντός ενός κράτους μέλους.»

3. Το άρθρο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 2

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

α) “αερομεταφορέας”: επιχείρηση αερομεταφορών με νόμιμη άδεια λειτουργίας·

4. Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

1. Η ευθύνη ενός κοινοτικού αερομεταφορέα έναντι επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ τις σχετικές με την εν λόγω ευθύνη.

2. Η υποχρέωση ασφάλισης που ορίζεται στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 όσον αφορά την ευθύνη έναντι επιβατών έχει την έννοια ότι ο κοινοτικός αερομεταφορέας απαιτείται να ασφαλίζεται μέχρι ενός ποσού που θα εξασφαλίζει ότι όλα τα πρόσωπα που δικαιούνται αποζημίωσης θα λάβουν όλο το ποσό που δικαιούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.»

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

5. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 3α

Το συμπληρωματικό ποσό, το οποίο μπορεί να ζητήσει κοινοτικός αερομεταφορέας σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όταν ένας επιβάτης κάνει ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση της αποσκευής του στον τόπο προορισμού, βασίζεται σε τιμολόγιο συνδεδεμένο με τα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται η μεταφορά και η ασφάλιση της αποσκευής, τα οποία υπερβαίνουν τα έξοδα για αποσκευές που τιμώνται έως το όριο ευθύνης. Το τιμολόγιο διατίθεται στους επιβάτες, εφόσον το ζητήσουν.»

6. Το άρθρο 4 διαγράφεται.

7. Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

1. Ο κοινοτικός αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει, αμελλητί, οπωσδήποτε δε, δεκαπέντε ημέρες το αργότερο αφ'ής στιγμής εξακριβωθεί η ταυτότητα του φυσικού προσώπου το οποίο δικαιούται την αποζημίωση, την απαιτούμενη προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών, ανάλογα με το μέγεθος της ζημίας που υπέστη.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η προκαταβολή ισούται τουλάχιστον με το ισοδύναμο 16 000 ΕΤΔ σε ευρώ ανά επιβάτη σε περίπτωση θανάτου.

3. Η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση της ευθύνης και μπορεί να αφαιρεθεί από οιαδήποτε μεταγενέστερη πληρωμή λόγω ευθύνης του κοινοτικού αερομεταφορέα· ωστόσο δεν επιστρέφεται, εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 20 της σύμβασης του Μόντρεαλ ή στις περιπτώσεις που το πρόσωπο που έλαβε την προκαταβολή δεν ήταν δικαιούχος αποζημίωσης.»

8. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Όλοι οι αερομεταφορείς, οσάκις πωλούν αεροπορική μεταφορά στην Κοινότητα, εξασφαλίζουν ότι διατίθεται στους επιβάτες, σε όλα τα σημεία πώλησης καθώς και στις πωλήσεις μέσω τηλεφώνου και Διαδικτύου, περίληψη των κύριων διατάξεων που διέπουν την ευθύνη για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους, ιδίως των προθεσμιών για την άσκηση αγωγής αποζημίωσης και της δυνατότητας υποβολής ειδικής δήλωσης για αποσκευές. Προκειμένου να συμμορφώνονται προς την εν λόγω απαίτηση πληροφόρησης, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς κάνουν χρήση του σημειώματος που παρατίθεται στο παράρτημα. Η περίληψη ή το σημείωμα αυτό δεν μπορεί να χρησιμοποιείται ως βάση για απαίτηση αποζημίωσης ούτε για την ερμηνεία των διατάξεων του παρόντος κανονισμού ή της σύμβασης του Μόντρεαλ.

2. Επιπροσθέτως των απαιτήσεων πληροφόρησης που ορίζονται στην παράγραφο 1, όλοι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς παρέχουν γραπτώς σε κάθε επιβάτη για αεροπορική μεταφορά που παρέχεται ή αγοράζεται στην Κοινότητα:

— το όριο ευθύνης του αερομεταφορέα, εφόσον υπάρχει, που ισχύει για τη συγκεκριμένη πτήση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού,

— το όριο ευθύνης του αερομεταφορέα που ισχύει για τη συγκεκριμένη πτήση σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς της αποσκευής και ειδοποίηση ότι αποσκευές αξίας μεγαλύτερης του ορίου αυτού θα πρέπει να υποδεικνύονται στον αερομεταφορέα κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων ή να ασφαλιζονται πλήρως από τον επιβάτη πριν από το ταξίδι,

— το όριο ευθύνης του αερομεταφορέα που ισχύει για τη συγκεκριμένη πτήση σε περίπτωση ζημίας λόγω καθυστέρησης.

3. Για όλες τις μεταφορές που εκτελούνται από κοινοτικούς αερομεταφορείς, τα όρια που αναγράφονται, σύμφωνα με τις απαιτήσεις πληροφόρησης των παραγράφων 1 και 2, είναι εκείνα που ορίζει ο παρών κανονισμός, εκτός εάν ο κοινοτικός αερομεταφορέας εκούσια εφαρμόζει υψηλότερα όρια. Για όλες τις μεταφορές που εκτελούνται από μη κοινοτικούς αερομεταφορείς, οι παράγραφοι 1 και 2 εφαρμόζονται μόνον για τη μεταφορά προς, από ή εντός της Κοινότητας.»

9. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Το αργότερο τρία έτη μετά την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2002 (*) η Επιτροπή εκπονήει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή εξετάζει ιδίως εάν είναι αναγκαίο να αναθεωρηθούν τα ποσά που αναγράφονται στα σχετικά άρθρα της σύμβασης του Μόντρεαλ με βάση τις οικονομικές εξελίξεις και τις κοινοποιήσεις της ΔΟΠΑ ως θεματοφύλακα.

(*) ΕΕ L»

10. Προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ευθύνη των αερομεταφορέων έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους

Το παρόν πληροφοριακό σημείωμα συνοψίζει τους κανόνες περί ευθύνης που εφαρμόζουν οι κοινοτικοί αερομεταφορείς σύμφωνα με τις απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας και της σύμβασης του Μόντρεαλ.

Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού

Δεν υπάρχουν οικονομικά όρια αποζημίωσης για τραυματισμό ή θάνατο επιβατών. Για βλάβες έως 100 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα), ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να αμφισβητήσει απαιτήσεις για αποζημίωση. Άνω του ποσού αυτού, ο αερομεταφορέας μπορεί να αντικρούσει απαίτηση εφόσον αποδείξει ότι η βλάβη δεν οφείλεται σε αμέλεια του ή σε υπαιτιότητά του.

Προκαταβολές

Σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη, ο αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών εντός δεκαπέντε ημερών από τον προσδιορισμό της ταυτότητας του δικαιούχου αποζημίωσης. Σε περίπτωση θανάτου, η εν λόγω προκαταβολή δεν είναι κατώτερη των 16 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

Καθυστέρηση επιβατών

Σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τις ζημίες εκτός εάν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η καθυστέρηση ή εκτός εάν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά. Η ευθύνη λόγω καθυστέρησης επιβατών περιορίζεται στα 4 150 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

Καθυστέρηση αποσκευών

Σε περίπτωση καθυστέρησης αποσκευών, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τις ζημίες εκτός εάν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η καθυστέρηση ή εκτός εάν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά. Η ευθύνη λόγω καθυστέρησης αποσκευών περιορίζεται στα 1 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

Καταστροφή, απώλεια ή φθορά αποσκευών

Ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την καταστροφή, απώλεια ή φθορά αποσκευών έως 1 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα). Σε περίπτωση που οι αποσκευές έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος ακόμη και εάν η ζημία δεν οφείλεται σε δική του υπαιτιότητα, εκτός εάν η αποσκευή έφερε ελάττωμα. Σε περίπτωση που οι αποσκευές δεν έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνον εφόσον η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητα του.

Ανώτερα όρια για αποσκευές

Ένας επιβάτης μπορεί να τύχει υψηλότερου ορίου ευθύνης εφόσον κάνει ειδική δήλωση το αργότερο κατά την παράδοση των αποσκευών κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων και εφόσον πληρώσει ένα συμπληρωματικό ποσό.

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

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

Καταγγελίες για αποσκευές

Σε περίπτωση φθοράς, καθυστέρησης, απώλειας ή καταστροφής αποσκευών, ο επιβάτης οφείλει να υποβάλει γραπτή καταγγελία στον αερομεταφορέα το ταχύτερο δυνατό. Σε περίπτωση φθοράς αποσκευών που έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, ο επιβάτης οφείλει να υποβάλει γραπτή καταγγελία στον αερομεταφορέα εντός επτά ημερών, και σε περίπτωση καθυστέρησης εντός 21 ημερών, σε αμφότερες τις περιπτώσεις από την ημερομηνία κατά την οποία οι αποσκευές τέθηκαν στη διάθεση του επιβάτη.

Ευθύνη συμβαλλομένων και πραγματικών αερομεταφορέων

Εάν ο αερομεταφορέας που αναλαμβάνει την πτήση δεν είναι ο ίδιος με τον συμβαλλόμενο αερομεταφορέα, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να απευθύνει καταγγελία ή να απαιτήσει αποζημίωση και από τους δύο αερομεταφορείς. Εάν το όνομα ή ο κωδικός ενός αερομεταφορέα αναγράφεται στο εισιτήριο, αυτός ο αερομεταφορέας είναι ο συμβαλλόμενος αερομεταφορέας.

Χρονικό περιθώριο για την άσκηση αγωγής

Η άσκηση αγωγής για την αξίωση αποζημίωσης υποβάλλεται εντός δύο ετών από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους ή από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να φθάσει το αεροσκάφος.

Βάση της πληροφόρησης

Βάση για τους ανωτέρω κανόνες είναι η σύμβαση του Μόντρεαλ της 28ης Μαΐου 1999, η οποία εφαρμόζεται στην Κοινότητα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 [όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../2002] και με την εθνική νομοθεσία των κρατών μελών.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Εφαρμόζεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του ή από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σύμβασης του Μόντρεαλ για την Κοινότητα, όποια από τις ημερομηνίες είναι η τελευταία.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο, στις 7 Ιουνίου 2000, πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου προς τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος ⁽¹⁾. Η εν λόγω πρόταση, η οποία βασίζεται στο άρθρο 80 παράγραφος 2 της συνθήκης, υπόκειται στη διαδικασία συναπόφασης σύμφωνα με το άρθρο 251 της συνθήκης.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή διατύπωσε τη γνώμη της στις 24 Ιανουαρίου 2001 ⁽²⁾. Ζητήθηκε επίσης η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών η οποία, όμως, αποφάσισε να μην γνωμοδοτήσει σχετικά.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διατύπωσε τη γνώμη του σε πρώτη ανάγνωση στις 5 Απριλίου 2001 ⁽³⁾. Η Επιτροπή υπέβαλε ακολούθως τροποποιημένη πρόταση στις 22 Μαΐου 2001 ⁽⁴⁾.

Στις 19 Δεκεμβρίου 2001, το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή θέση του σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 251 παράγραφος 2 της συνθήκης.

II. ΣΤΟΧΟΙ

Κύριος στόχος του υπόψη κανονισμού είναι να ευθυγραμμίσει τον ισχύοντα κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος ⁽⁵⁾ με τις διατάξεις της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σε σχέση με τις διεθνείς αερομεταφορές, η οποία συμφωνήθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 («σύμβαση του Μόντρεαλ»).

Επιμέρους στόχοι του κανονισμού είναι να θεσπίσει ορισμένες συμπληρωματικές διατάξεις που έχουν σχέση με την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, και να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής των κοινοτικών διατάξεων στις αεροπορικές μεταφορές εντός ενός κράτους μέλους.

Υπενθυμίζεται ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 αντιπροσώπευε μια πρώτη προσπάθεια αναθεώρησης, σε κοινοτικό επίπεδο, του συστήματος ευθύνης του αερομεταφορέα το οποίο είχε θεσπιστεί σε διεθνές επίπεδο με τη σύμβαση της Βαρσοβίας το 1929. Με την πάροδο του χρόνου, το σύστημα αυτό κατέστη παρωχημένο. Ως εκ τούτου, συμπληρώθηκε και υπερκεκλήστηκε από διάφορα μέτρα, ορισμένα εκ των οποίων ελήφθησαν είτε μονομερώς από κράτη μέλη είτε από τη Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (ΙΑΤΑ). Σε συνέχεια των ανωτέρω πρωτοβουλιών συγκλήθηκε διεθνής διάσκεψη αεροπορικού δικαίου από τη ΔΟΠΑ, στο Μόντρεαλ, τον Μάιο 1999, με σκοπό την αναθεώρηση της σύμβασης της Βαρσοβίας. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα συμμετείχε στη διάσκεψη αυτή και της επετράπη, ως οργάνωσης περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης, να συμπεριληφθεί στους υπογράφοντες και ακολούθως στα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Μόντρεαλ, η οποία προήλθε από την ανωτέρω διάσκεψη. Η σύμβαση του Μόντρεαλ μπορεί να χαρακτηριστεί ως μεγάλη επιτυχία της Κοινότητας και των κρατών μελών της, δεδομένου ότι οι κανόνες που ορίζει εμπνέονται εν πολλοίς από τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97.

III. ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Κατά τη διάρκεια των εργασιών του, το Συμβούλιο διατήρησε κατά νου την επιθυμία για την όσο το δυνατό μεγαλύτερη ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών. Στην κοινή θέση του, το Συμβούλιο ακολούθησε τις κατευθύνσεις της πρότασης της Επιτροπής, λαμβάνοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, ιδίως δε τις τροπολογίες που διατύπωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση. Το Συμβούλιο έθεσε τα ακόλουθα επιμέρους ζητήματα:

- α) το Συμβούλιο συμφώνησε με την προσθήκη μιας νέας αιτιολογικής σκέψης, υπό τον αριθμό 7, η οποία τονίζει ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97, όπως τροποποιείται από τον υπόψη κανονισμό, ενισχύει — συνάδοντας με τη σύμβαση του Μόντρεαλ — την προστασία των επιβατών και των υπ' αυτών προστατευόμενων μελών. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να ερμηνευθεί κατά τρόπον ώστε να μειώνεται η προστασία των επιβατών και προστατευόμενων μελών σε σχέση με την ισχύουσα νομοθεσία, ήτοι την εφαρμοζόμενη πριν από την έναρξη ισχύος του υπόψη κανονισμού, ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97.

⁽¹⁾ ΕΕ C 337 E της 28.11.2000, σ. 68.

⁽²⁾ ΕΕ C 123 της 25.4.2001, σ. 47.

⁽³⁾ ΕΕ C 21 E της 24.1.2002, σ. 317.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 213 E της 31.7.2001, σ. 298.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 285 της 17.10.1997, σ. 1.

- β) με σκοπό την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών, το Συμβούλιο συμφώνησε να προστεθεί νέα αιτιολογική σκέψη, υπό τον αριθμό 11, η οποία θα προβλέπει ότι ένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν θα έχει τη δυνατότητα να κάνει χρήση του άρθρου 21 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ — σχετικά με την αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών όταν οι ζημιές υπερβαίνουν τα 100 000 ΕΤΔ —, εκτός εάν αποδεικνύει ότι η ζημία δεν οφειλόταν σε αμέλεια ή άλλη αδικοπραξία, ούτε σε παράλειψη του μεταφορέα ή των υπαλλήλων του ή των πρακτόρων του·
- γ) το Συμβούλιο επικρότησε στην πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με το ενημερωτικό σημείωμα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα του κανονισμού, διότι απλοποιεί και διασαφηνίζει τις πληροφορίες σχετικά με την ευθύνη των κοινοτικών αερομεταφορέων έναντι των επιβατών τους. Το ανωτέρω ενημερωτικό σημείωμα καθιστά περιττή την πρώτη παράγραφο του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97·
- δ) ως προς το άρθρο 2 παράγραφος 1, το Συμβούλιο συμφώνησε να τροποποιηθεί έτσι ώστε να ακολουθείται η πρακτική της έναρξης ισχύος ενός κανονισμού από της ημέρας της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Σε ό,τι αφορά την έναρξη εφαρμογής, το Συμβούλιο αποφάσισε να προβλέπεται ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται από την ημερομηνία της έναρξης ισχύος του ή από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σύμβασης του Μόντρεαλ για την Κοινότητα, όποια από τις ημερομηνίες είναι η τελευταία. Κατά τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η αναγκαία σύμπλευση του κανονισμού με τη σύμβαση του Μόντρεαλ·
- ε) το Συμβούλιο, υποστηριζόμενο από την Επιτροπή, παρατήρησε ότι οι ζημιές που προκαλούνται κατά τις αερομεταφορές ενδέχεται να επισύρουν ευθύνη όχι μόνο δυνάμει των διατάξεων της σύμβασης του Μόντρεαλ, αλλά επίσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 και της οδηγίας για τα οργανωμένα ταξίδια (¹). Ως εκ τούτου, τα δύο όργανα κατέδεσαν κοινή δήλωση για να επισυναφθεί στην κοινή θέση. Η δήλωση αναφέρει ότι, ενόψει της καθιέρωσης ενός συνεπούς καθεστώτος για θέματα ευθύνης, το Συμβούλιο και η Επιτροπή θα εξετάσουν την ανάγκη διασαφήνισης του θέματος πριν από την έναρξη ισχύος της σύμβασης του Μόντρεαλ και του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97, μέσω της αναθεώρησης της οδηγίας περί οργανωμένων ταξιδιών εάν χρειαστεί·
- στ) το Συμβούλιο και η Επιτροπή αναγνώρισαν εξάλλου ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 δεν καλύπτει όλους τους μεταφορείς που φέρουν ευθύνη δυνάμει της σύμβασης του Μόντρεαλ και παρέχουν υπηρεσίες κυρίως εντός της Κοινότητας. Δια τούτο, στην κοινή δήλωση του ανωτέρω στοιχείου ε), το Συμβούλιο και η Επιτροπή δήλωσαν ότι για τους αερομεταφορείς που εμπίπτουν στην περίπτωση αυτή είναι ευκαίιο να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα από τα κράτη μέλη, μέσω της εφαρμογής της σύμβασης του Μόντρεαλ κατά τρόπο ώστε να παρέχεται ένα επίπεδο προστασίας των επιβατών του αυτού ύψους, ιδίως σε ό,τι αφορά τα όρια ευθύνης.

IV. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Το Συμβούλιο ακολούθησε, πλήρως ή κατ' ουσία, όλες τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, πολύ συχνά με τη διατύπωση που πρότεινε το ίδιο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Οι τροπολογίες αριθ. 1 έως 17 έγιναν δεκτές ως έχουν ή μετά από ελαφρά τροποποίηση χάριν μεγαλύτερης διαύγειας από νομική ή γλωσσική άποψη.

Η τροπολογία αριθ. 18, η οποία αφορά το άρθρο 1 παράγραφος 9α (νέο σημείο, παράρτημα με το ενημερωτικό σημείωμα για την ευθύνη και την ενημέρωση) έγινε δεκτή επί της ουσίας. Εντούτοις, με σκοπό μια διαυγέστερη διατύπωση και μια στενότερη προσέγγιση προς τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ, εισήχθηκαν αρκετές τροποποιήσεις. Ειδικότερα, εισήχθη μια νέα παράγραφος σχετικά με την «καθυστέρηση αποσκευών», προστέθηκαν ή τροποποιήθηκαν αρκετές επικεφαλίδες και άλλαξε η διατύπωση ορισμένων εδαφίων. Το εδάφιο σχετικά με την ιδιωτική ασφάλιση διεγράφη διότι, κατά την κρίση του Συμβουλίου, θα μπορούσε να δημιουργήσει παρανοήσεις σχετικά με την έκταση της (απεριόριστης) ευθύνης των κοινοτικών αερομεταφορέων κατά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών αυτών.

(¹) Οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις (ΕΕ L 158 της 23.6.1990, σ. 59).

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 15/2002

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 19 Δεκεμβρίου 2001

για την έκδοση της οδηγίας 2002/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου

(2002/C 58 E/03)

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⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁽³⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽⁴⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της, της 24ης Φεβρουαρίου 1993, για μια κοινή πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα, δήλωσε ότι στόχος σε κοινοτικό επίπεδο είναι η δημιουργία ενός υποχρεωτικού συστήματος ενημέρωσης, χάρη στο οποίο τα κράτη μέλη θα διαθέτουν ταχεία πρόσβαση σε όλες τις σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τις μετακινήσεις των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες ή ρυπογόνες ουσίες και με την ακριβή φύση του φορτίου τους.
- (2) Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 1993, για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα⁽⁵⁾ θεσπίζει ένα σύστημα ενημέρωσης των αρμόδιων αρχών για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες, καθώς και για τα περιστατικά που συμβαίνουν στη θάλασσα. Η εν λόγω οδηγία ορίζει ότι η Επιτροπή οφείλει να παρουσιάσει νέες προτάσεις για τη δημιουργία πληρέστερου συστήματος υποβολής αναφορών για την Κοινότητα, το οποίο θα μπορεί να περιλαμβάνει επίσης και τα πλοία που διέρχονται στα ανοικτά των ακτών των κρατών μελών.

⁽¹⁾ ΕΕ C 120 E της 24.4.2001, σ. 67.⁽²⁾ ΕΕ C 221 της 7.8.2001, σ. 45.⁽³⁾ ΕΕ C 357 της 14.12.2001, σ. 1.⁽⁴⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιουνίου 2001 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2001 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).⁽⁵⁾ ΕΕ L 247 της 5.10.1993, σ. 19· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/74/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 276 της 13.10.1998, σ. 7).

(3) Το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 1993, σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα⁽⁶⁾ συμφωνεί ότι οι κύριοι στόχοι της κοινοτικής δράσης περιλαμβάνουν τη δημιουργία ενός πληρέστερου συστήματος ενημέρωσης.

(4) Η δημιουργία ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης θα πρέπει να συμβάλει στην πρόληψη των ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης και στην ελαχιστοποίηση των συνεπειών στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον, την οικονομία και την υγεία των τοπικών κοινοτήτων. Η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, και ιδίως της διαχείρισης του κατάπλου των πλοίων στους λιμένες, εξαρτάται επίσης από τις προειδοποιήσεις των πλοίων οι οποίες υποβάλλονται αρκετό χρόνο πριν από την άφιξή τους.

(5) Πλείονα συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από τα πλοία έχουν θεσπιστεί κατά μήκος των ευρωπαϊκών ακτών, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες που εγκρίθηκαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ). Είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται ότι τα πλοία συμμορφώνονται με τις ισχύουσες υποχρεώσεις υποβολής αναφορών στο πλαίσιο των εν λόγω συστημάτων.

(6) Έχουν δημιουργηθεί επίσης υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας, τα οποία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην πρόληψη των ατυχημάτων και της ρύπανσης σε ορισμένες πυκνές κυκλοφορίας ή επικίνδυνες για τη ναυσιπλοία περιοχές. Είναι απαραίτητο τα πλοία να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς που ισχύουν στα πλαίσια των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας που έχουν εγκριθεί από τον ΙΜΟ.

(7) Σημειώθηκαν σημαντικές τεχνολογικές προόδους στον τομέα του ναυτιλιακού εξοπλισμού, οι οποίες επιτρέπουν τον αυτόματο εντοπισμό των πλοίων (συστήματα AIS) και τη βελτιωμένη παρακολούθησή τους, καθώς και την καταγραφή των δεδομένων ταξιδιού (συστήματα VDR ή «μαύρα κουτιά») προκειμένου να διευκολύνονται οι έρευνες κατόπιν ατυχημάτων. Δεδομένης της σημασίας του στο πλαίσιο της επεξεργασίας μιας πολιτικής πρόληψης των ναυτικών ατυχημάτων, ο εν λόγω εξοπλισμός θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτικός στα πλοία που εκτελούν εσωτερικά ή διεθνή δρομολόγια και καταπλέουν σε λιμένες της Κοινότητας. Τα δεδομένα που παρέχει το σύστημα VDR μπορούν να χρησιμοποιούνται, τόσο μετά από ένα ατύχημα για την αναζήτηση των αιτιών του όσο και προληπτικά προκειμένου να συναχθούν τα απαραίτητα διδάγματα από παρόμοιες καταστάσεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν τη χρησιμοποίηση των δεδομένων αυτών και για τους δύο αυτούς σκοπούς.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 271 της 7.10.1993, σ. 1.

- (8) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν ώστε, επιπλέον του κατάλληλου τεχνικού εξοπλισμού, οι παράκτιοι σταθμοί των αρμοδίων αρχών να διαθέτουν επαρκές και κατάλληλα ειδικευμένο προσωπικό.
- (9) Η ακριβής γνώση σχετικά με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπόρευμα που μεταφέρονται από τα πλοία καθώς και οι πληροφορίες που αφορούν θέματα ασφάλειας, όπως οι πληροφορίες για τα συμβάντα σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, αποτελούν βασικά στοιχεία για την προετοιμασία και την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων επέμβασης σε περιπτώσεις ρύπανσης ή κινδύνου ρύπανσης στη θάλασσα. Τα πλοία που κατευθύνονται προς ή αποπλέουν από λιμένες κρατών μελών οφείλουν να κοινοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές ή στις λιμενικές αρχές των εν λόγω κρατών μελών.
- (10) Προκειμένου να απλοποιηθεί και να επισπευθεί η μετάδοση και η αξιοποίηση των πληροφοριών σχετικά με το φορτίο, ο όγκος των οποίων ενίοτε είναι πολύ μεγάλος, οι εν λόγω πληροφορίες πρέπει, εφόσον είναι εφικτό, να μεταδίδονται ηλεκτρονικά στην αρμόδια αρχή ή στην ενδιαφερόμενη λιμενική αρχή. Για τους ίδιους λόγους, οι πληροφορίες μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών θα πρέπει να ανταλλάσσονται ηλεκτρονικά.
- (11) Εάν τα κράτη μέλη διαπιστώσουν ότι οι ενδιαφερόμενες εταιρείες έχουν καθιερώσει εσωτερικές διαδικασίες για να εξασφαλίσουν τη μετάδοση των προβλεπόμενων από την παρούσα οδηγία πληροφοριών στην αρμόδια αρχή, αμελλητί, πρέπει να είναι δυνατό τα τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, να απαλλάσσονται από την υποχρέωση υποβολής αναφοράς σε κάθε ταξίδι.
- (12) Ορισμένα πλοία παρουσιάζουν δυνητικούς κινδύνους, λόγω της συμπεριφοράς ή της κατάστασής τους, για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το περιβάλλον. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδίδουν ιδιαίτερη προσοχή στην παρακολούθηση των εν λόγω πλοίων, να λαμβάνουν τα ενδεικνύμενα μέτρα, προκειμένου να αποφευχθεί η επιδείνωση των κινδύνων που δημιουργούν, και να μεταδίδουν τις σχετικές πληροφορίες που διαθέτουν για τα εν λόγω πλοία στα λοιπά ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Τα εν λόγω ενδεικνύμενα μέτρα μπορεί να είναι μέτρα που προβλέπονται στα πλαίσια των δραστηριοτήτων ελέγχου κράτους του λιμένα.
- (13) Τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν προφυλάξεις για την προστασία από τις απειλές κατά της ασφάλειας στη θάλασσα, την ασφάλεια των προσώπων και το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον που προκαλούνται από συμβάντα, ατυχήματα ή άλλα περιστατικά στη θάλασσα και από την παρουσία κηλίδων ρύπανσης ή συσκευασιών που παρασύρονται στη θάλασσα. Για το σκοπό αυτό, οι πλοίαρχοι των πλοίων που πλέουν εντός της ζώνης έρευνας και διάσωσης ή της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ανάλογης περιοχής των κρατών μελών, θα πρέπει να ειδοποιούν τις παράκτιες αρχές για τέτοια γεγονότα, παρέχοντας όλες τις σχετικές πληροφορίες. Ανάλογα με τις ιδιαίτερες τους συνθήκες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την ευχέρεια να επιλέγουν ποια από τις προαναφερμένες γεωγραφικές περιοχές θα πρέπει να καλυφθεί από την υποχρέωση υποβολής αναφοράς.
- (14) Σε περίπτωση συμβάντος ή ατυχήματος στη θάλασσα, η πλήρης και ολοκληρωμένη συνεργασία των ενεχομένων μερών όσον αφορά τις μεταφορές συμβάλλει σημαντικά στην αποτελεσματικότητα των επεμβάσεων των αρμόδιων αρχών.
- (15) Εφόσον ένα κράτος μέλος εκτιμά, βάσει της κατάστασης της θάλασσας και της πρόγνωσης του καιρού που πραγματοποιείται από αρμόδια μετεωρολογική υπηρεσία, ότι οι ιδιαίτερα δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες ή η κατάσταση της θάλασσας συνιστούν σοβαρή απειλή για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ή ρύπανσης, δύναται να λαμβάνει τα ενδεικνύμενα μέτρα, στα οποία μπορεί να περιλαμβάνεται και η απαγόρευση του απόπλου, έως ότου η κατάσταση ομαλοποιηθεί. Στην περίπτωση πιθανού κινδύνου για την ασφάλεια ή κινδύνου ρύπανσης, το κράτος μέλος μπορεί να συστήνει στα πλοία να μην αποπλεύσουν. Εάν ο πλοίαρχος αποφασίσει να εγκαταλείψει τον λιμένα, το πράττει σε κάθε περίπτωση υπ' ευθύνη του.
- (16) Η έλλειψη διαθεσιμότητας καταφυγίου μπορεί να έχει, ενδεχομένως, σοβαρές συνέπειες σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίζουν σχέδια που θα επιτρέπουν, εφόσον το απαιτούν οι περιστάσεις, τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο, να ευρίσκουν καταφύγιο υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες.
- (17) Είναι αναγκαία η δημιουργία, μέσω της ανάπτυξης κατάλληλων τηλεπικοινωνιακών συνδέσεων μεταξύ των αρμόδιων αρχών και των λιμένων των κρατών μελών, ενός πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία του συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία. Επιπλέον, η κάλυψη του συστήματος εντοπισμού και παρακολούθησης των πλοίων πρέπει να επεκταθεί στις περιοχές ναυσιπλοΐας της Κοινότητας, όπου αυτή είναι ανεπαρκής. Εξάλλου, πρέπει να δημιουργηθούν κέντρα διαχείρισης των πληροφοριών στις θαλάσσιες περιφέρειες της Κοινότητας, προκειμένου να διευκολύνεται η ανταλλαγή ή η κατανομή των χρησιμών δεδομένων που σχετίζονται με την παρακολούθηση της κυκλοφορίας και την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να καταβάλουν προσπάθειες για να συνεργάζονται με τρίτες χώρες για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (18) Η αποτελεσματικότητα της παρούσας οδηγίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αυστηρή επιβολή της εφαρμογής της από τα κράτη μέλη. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη οφείλουν να πραγματοποιούν τακτικά κατάλληλες επιθεωρήσεις ή να διεξάγουν κάθε άλλη κατάλληλη ενέργεια, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις που δημιουργήθηκαν για την πλήρωση των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας λειτουργούν ικανοποιητικά. Θα πρέπει επίσης να καθιερωθεί ένα σύστημα κυρώσεων προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των αφορωμένων μερών με τις υποχρεώσεις υποβολής αναφορών και εξοπλισμού που ορίζονται από την παρούσα οδηγία.
- (19) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας 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⁽¹⁾.

(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(20) Ορισμένες διατάξεις της παρούσας οδηγίας μπορούν να τροποποιούνται με την εν λόγω διαδικασία, προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη των κοινοτικών και των διεθνών πράξεων και της εμπειρίας που αποκτάται κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, εφόσον οι τροποποιήσεις αυτές δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της. Η κατάλληλη υποβολή αναφορών εκ μέρους των κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για την Επιτροπή προκειμένου να εκτιμήσει την εμπειρία που αποκτάται από την εφαρμογή της.

(21) Οι διατάξεις της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ ενισχύονται, επεκτείνονται και τροποποιούνται σημαντικά από την παρούσα οδηγία. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να καταργηθεί η οδηγία 93/75/ΕΟΚ.

(22) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, ήτοι η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας της θαλάσσιας κυκλοφορίας, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται, συνεπώς, λόγω των διαστάσεων ή των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως εκτίθεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως εκτίθεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός

Ο σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η δημιουργία στην Κοινότητα ενός συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, προκειμένου να ενισχυθούν η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας να βελτιωθεί η ανταπόκριση των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα, ή ενδεχομένως επικίνδυνα περιστατικά στη θάλασσα, μεταξύ άλλων με επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, και να διευκολυνθούν η πρόληψη και η ανίχνευση της ρύπανσης από πλοία.

Τα κράτη μέλη παρακολουθούν και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι πλοίαρχοι, οι εκμεταλλεζόμενοι πλοία ή οι πράκτορες, καθώς και οι φορτωτές ή οι κύριοι επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων τα οποία μεταφέρονται με τα εν λόγω πλοία, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων, εκτός εάν ορίζεται άλλως.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα κατωτέρω:

α) πολεμικά πλοία, βοηθητικά πολεμικά πλοία και άλλα πλοία που ανήκουν σε κράτος μέλος ή πλοία η εκμετάλλευση των οποίων διενεργείται από κράτος μέλος και χρησιμοποιούνται για την παροχή δημόσιων μη εμπορικών υπηρεσιών·

β) αλιευτικά πλοία, παραδοσιακά πλοία και σκάφη αναψυχής μήκους κάτω των 45 μέτρων·

γ) αποθήκες κάτω των 5 000 τόνων, εφόδια πλοίων και εξοπλισμός που χρησιμοποιείται επί του πλοίου.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

α) «σχετικές διεθνείς πράξεις»: οι ακόλουθες πράξεις:

— η «MARPOL», η διεθνής σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και το πρωτόκολλό της του 1978,

— η «SOLAS», η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις της,

— η διεθνής σύμβαση του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων,

— η διεθνής σύμβαση του 1969 για την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση απωλειών λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης και το πρωτόκολλό της του 1973 σχετικά με την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση ρύπανσης από ουσίες άλλες από τις πετρελαϊκές,

— η «σύμβαση SAR», η διεθνής σύμβαση του 1979 για τη ναυτική έρευνα και διάσωση,

— ο «κώδικας ISM», ο διεθνής θαλάσσιος κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας,

— ο «κώδικας IMDG», ο διεθνής ναυτιλιακός κώδικας για τη μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων,

— ο «κώδικας IBC», ο διεθνής κώδικας του IMO, ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες ουσίες,

— ο «κώδικας IGC», ο διεθνής κώδικας του IMO, ο σχετικός με τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια,

— ο «κώδικας BC», ο κώδικας πρακτικών κανόνων του IMO για την ασφαλή μεταφορά στερεών φορτίων χύδην,

— ο «κώδικας INF», ο κώδικας του IMO για την ασφαλή μεταφορά, σε δοχεία, επί πλοίων, ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνων ραδιενεργών αποβλήτων,

— το «ψήφισμα A.851(20) του IMO», το ψήφισμα 851(20) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Γενικές αρχές για συστήματα υποβολής αναφορών των πλοίων και για απαιτήσεις σχετικά με την υποβολή αναφορών των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των οδηγιών για την αναφορά συμβάντων που αφορούν επικίνδυνα εμπορεύματα, επιβλαβείς ουσίες ή/και ουσίες που ρυπαίνουν τη θάλασσα»·

- β) «εκμεταλλεύομενος το πλοίο»: ο ιδιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου·
- γ) «πράκτορας»: κάθε πρόσωπο που εντέλλεται ή εξουσιοδοτείται να παρέχει πληροφορίες για λογαριασμό του εκμεταλλεόμενου το πλοίο·
- δ) «φορτωτής»: το πρόσωπο από το οποίο ή επ' ονόματι ή για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων με μεταφορέα·
- ε) «εταιρεία»: η εταιρεία κατά την έννοια του κανόνα 1 παράγραφος 2 του κεφαλαίου IX της σύμβασης SOLAS·
- στ) «πλοίο»: κάθε θαλασσοπόρο πλοίο ή θαλάσσιο σκάφος·
- ζ) «επικίνδυνα εμπορεύματα»:
- τα εμπορεύματα που αναφέρονται στον κώδικα IMDG,
 - τα υγροποιημένα αέρια που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 17 του κώδικα IBC,
 - τα υγρά αέρια που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 19 του κώδικα IGC,
 - οι στερεές ύλες που αναφέρονται στο προσάρτημα Β του κώδικα BC.
- Περιλαμβάνονται επίσης τα εμπορεύματα για τη μεταφορά των οποίων καθορίστηκαν κατάλληλες προϋποθέσεις σύμφωνα με το σημείο 1.1.3 του κώδικα IBC ή το σημείο 1.1.6 του κώδικα IGC·
- η) «ρυπογόνα εμπορεύματα»:
- τα πετρελαιοειδή, όπως ορίζονται στο παράρτημα I της σύμβασης MARPOL,
 - οι υγρές τοξικές ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της σύμβασης MARPOL,
 - οι επιβλαβείς ουσίες, όπως ορίζονται στο παράρτημα III της σύμβασης MARPOL·
- θ) «μέσο μεταφοράς φορτίου»: όχημα για την οδική μεταφορά φορτίου, βαγόνι για τη σιδηροδρομική μεταφορά φορτίου, εμπορευματοκιβώτιο, βυτίο, βαγόνι-βυτίο ή φορητή δεξαμενή·
- ι) «διεύθυνση»: η ονομασία και οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις που επιτρέπουν την επαφή, οσάκις χρειάζεται, με τον εκμεταλλεόμενο το πλοίο, τον πράκτορα, τη λιμενική αρχή, την αρμόδια αρχή ή κάθε άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμό που διαθέτει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το φορτίο του πλοίου·
- ια) «αρμόδιες αρχές»: οι αρχές και οι οργανισμοί οι οποίοι ορίζονται από τα κράτη μέλη προκειμένου να λαμβάνουν και να διαθέτουν τις πληροφορίες που αναφέρονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας·
- ιβ) «λιμενική αρχή»: η αρμόδια αρχή ή οργανισμός ο οποίος ορίζεται από τα κράτη μέλη για κάθε λιμένα προκειμένου να λαμβάνει και να διαθέτει τις πληροφορίες που αναφέρονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας·
- ιγ) «καταφύγιο»: λιμένας, τμήμα λιμένα ή άλλο ασφαλές σημείο προσόρμησης ή αγκυροβόλιο ή οποιοσδήποτε άλλος προφυ-
- λαγμένος χώρος τον οποίο έχει ορίσει κράτος μέλος για την υποδοχή πλοίων που αντιμετωπίζουν κίνδυνο·
- ιδ) «παράκτιο κέντρο»: υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, εγκατάσταση στην ξηρά που είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία ενός συστήματος υποχρεωτικής υποβολής αναφορών εγκεκριμένου από τον IMO ή αρμόδιος φορέας για το συντονισμό των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης ή καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, που ορίζονται από τα κράτη μέλη δυνάμει της παρούσας οδηγίας·
- ιε) «υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων (VTS)»: υπηρεσία στην οποία ανατίθεται να βελτιώσει την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της κυκλοφορίας των πλοίων και να προστατεύει το περιβάλλον, έχει δε τη δυνατότητα αλληλεπίδρασης με την κυκλοφορία και ανταπόκρισης σε καταστάσεις κυκλοφορίας που παρουσιάζονται στη ζώνη VTS·
- ιστ) «σύστημα οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων»: οποιοδήποτε σύστημα μιας ή περισσότερων γραμμών ή ενός ή περισσότερων μέτρων δρομολόγησης με στόχο τη μείωση του κινδύνου ατυχημάτων· περιλαμβάνει μηχανισμούς διαχωρισμού της κυκλοφορίας, αμφίδρομες οδούς, συνιστώμενα δρομολόγια, περιοχές προς αποφυγή, ζώνες παράκτιας κυκλοφορίας, παρακάμψεις, περιοχές προφύλαξης και οδούς σε ύδατα με μεγάλο βάθος·
- ιζ) «παραδοσιακά πλοία»: ιστορικά πλοία κάθε είδους και τα αντίγραφα τους, περιλαμβανομένων εκείνων που σχεδιάζονται προκειμένου να ενθαρρυνθούν και να προωθηθούν παραδοσιακές ικανότητες και στοιχεία της ναυτικής τέχνης, τα οποία χρησιμεύουν ως ζωντανά πολιτιστικά μνημεία, λειτουργούν δε σύμφωνα με τις πατροπαράδοτες ναυτικές αρχές και τεχνικές·
- ιη) «ατύχημα»: οποιοδήποτε ατύχημα κατά την έννοια του κώδικα του IMO για την έρευνα για θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα.

ΤΙΤΛΟΣ I

ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΑΥΤΩΝ

Άρθρο 4

Κοινοποίηση πριν από τον κατάπλου στους λιμένες των κρατών μελών

1. Ο εκμεταλλεόμενος, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου με προορισμό λιμένα κράτους μέλους, κοινοποιεί τις πληροφορίες του παραρτήματος I σημείο 1 στη λιμενική αρχή:

- α) τουλάχιστον 24 ώρες προηγουμένως, ή
- β) το αργότερο, κατά το χρόνο απόπλου του πλοίου από τον προηγούμενο λιμένα, εφόσον η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από 24 ώρες ή
- γ) εάν ο λιμένας κατάπλου είναι άγνωστος ή μεταβλήθηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ευθύς μόλις η πληροφορία αυτή έγινε γνωστή.

2. Τα πλοία που αποπλέουν από λιμένα εκτός της Κοινότητας με προορισμό λιμένα σε κράτος μέλος και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις κοινοποίησης του άρθρου 13.

Άρθρο 5

Παρακολούθηση των πλοίων που εισέρχονται στη ζώνη των συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από τα πλοία

1. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος παρακολουθεί και λαμβάνει κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζει ότι όλα τα πλοία που εισέρχονται στη ζώνη συστήματος υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από τα πλοία, το οποίο έχει υιοθετηθεί από τον IMO σύμφωνα με τον κανόνα 11 του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS και λειτουργεί σε ένα ή περισσότερα κράτη, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες και τα κριτήρια που έχει διαμορφώσει ο IMO, συμμορφώνονται με το σύστημα αυτό υποβάλλοντας τις απαιτούμενες πληροφορίες, με την επιφύλαξη των πρόσθετων πληροφοριών που απαιτούνται από κράτος μέλος σύμφωνα με το ψήφισμα A.851(20) του IMO.

2. Κατά την υποβολή νέου συστήματος υποχρεωτικής υποβολής αναφορών προς έγκριση από τον IMO ή προτάσεως για την τροποποίηση υφισταμένου συστήματος υποβολής αναφορών, το κράτος μέλος περιλαμβάνει στην πρότασή του τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 4.

Άρθρο 6

Χρήση συστημάτων αυτόματου εντοπισμού

1. Κάθε πλοίο που καταπλέει σε λιμένα κράτους μέλους πρέπει να διαθέτει, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που παρατίθεται στο παράρτημα II μέρος I, AIS που συνάδει με τα πρότυπα επιδόσεων τα οποία έχει καταρτίσει ο IMO.

2. Τα πλοία που διαθέτουν AIS, το διατηρούν πάντοτε εν λειτουργία, εκτός από τις περιπτώσεις για τις οποίες διεθνείς συμφωνίες, κανόνες ή πρότυπα προβλέπουν την προστασία των σχετικών με τη ναυσιπλοία πληροφοριών.

Άρθρο 7

Χρήση των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων

1. Τα κράτη μέλη παρακολουθούν και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι όλα τα πλοία που εισέρχονται στη ζώνη υποχρεωτικού συστήματος οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων, το οποίο έχει υιοθετηθεί από τον IMO σύμφωνα με τον κανόνα 10 του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS και λειτουργεί σε ένα ή περισσότερα κράτη, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, χρησιμοποιούν το σύστημα σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες και τα κριτήρια που έχει διαμορφώσει ο IMO.

2. Κατά την εφαρμογή συστήματος οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων το οποίο δεν έχει υιοθετηθεί από τον IMO, υπ' ευθύνη τους, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη, εφόσον είναι δυνατόν, τις οδηγίες και τα κριτήρια που έχει διαμορφώσει ο IMO και

γνωστοποιούν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση του συστήματος οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων.

Άρθρο 8

Παρακολούθηση της συμμόρφωσης των πλοίων με τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων

Τα κράτη μέλη παρακολουθούν και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι:

- α) τα πλοία που εισέρχονται στη ζώνη εφαρμογής VTS, που λειτουργεί σε ένα ή περισσότερα κράτη, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, εντός των χωρικών τους υδάτων και σύμφωνα με τις οδηγίες που έχει διαμορφώσει ο IMO, συμμετέχουν στη συγκεκριμένη VTS και συμμορφώνονται με τους κανόνες της·
- β) τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους ή τα πλοία με προορισμό λιμένα κράτους μέλους, τα οποία εισέρχονται στη ζώνη εφαρμογής VTS, εκτός των χωρικών υδάτων κράτους μέλους και σύμφωνα με τις οδηγίες που έχει διαμορφώσει ο IMO, συμμορφώνονται με τους κανόνες της εν λόγω VTS·
- γ) τα πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτου κράτους και δεν έχουν ως προορισμό λιμένα κράτους μέλους, εισέρχονται δε σε ζώνη VTS εκτός των χωρικών υδάτων κράτους μέλους, ακολουθούν, εφόσον είναι δυνατόν, τους κανόνες της εν λόγω VTS. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναφέρουν στο αφορώμενο κράτος της σημαίας, οποιαδήποτε εκ πρώτης όψεως σοβαρή παράβαση των σχετικών κανόνων στη συγκεκριμένη ζώνη εφαρμογής VTS.

Άρθρο 9

Υποδομή των συστημάτων υποβολής αναφορών από τα πλοία, των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων και των υπηρεσιών εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας πλοίων

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να αποκτήσουν βαθμιαία, εντός χρονικού διαστήματος συμβατού προς το χρονοδιάγραμμα του παραρτήματος II μέρος I, τον κατάλληλο εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις ξηράς που απαιτούνται για να λαμβάνουν και να αξιοποιούν τις πληροφορίες AIS, λαμβανομένης υπόψη της απαιτούμενης εμβέλειας μετάδοσης των αναφορών.

2. Η διαδικασία δημιουργίας όλου του απαιτούμενου εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων ξηράς για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2007. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι λειτουργεί ο κατάλληλος εξοπλισμός για τη μεταβίβαση των πληροφοριών στα εθνικά συστήματα των κρατών μελών και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ τους, το αργότερο ένα έτος μετά.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα παράκτια κέντρα στα οποία ανατίθεται η παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και τα συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων, διαθέτουν επαρκές και κατάλληλα ειδικευμένο προσωπικό, καθώς και κατάλληλα μέσα επικοινωνίας και παρακολούθησης πλοίων και ότι λειτουργούν σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες του IMO.

Άρθρο 10

Συστήματα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού

1. Τα κράτη μέλη παρακολουθούν και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους διαθέτουν σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR) σύμφωνα με τους κανόνες που θεσπίζονται στο παράρτημα II μέρος II. Οι απαλλαγές που χορηγούνται, κατά περίπτωση, στα οχηματαγωγά RO-RO ή τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά RO-RO και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη⁽¹⁾, λήγουν [...] (*).

2. Τα δεδομένα που συλλέγονται από ένα σύστημα VDR τίθενται στη διάθεση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους στην περίπτωση ερευνών για ατύχημα που συνέβη στα ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα δεδομένα αυτά χρησιμοποιούνται στην έρευνα και αναλύονται δεόντως. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα πορίσματα της έρευνας δημοσιεύονται, το συντομότερο δυνατόν, μετά την περάτωσή της.

Άρθρο 11

Έρευνα για ατυχήματα

Με την επιφύλαξη του άρθρου 12 της οδηγίας 1999/35/EK, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα του IMO για την έρευνα των θαλάσσιων συμβάντων και ατυχημάτων, όταν διεξάγουν οποιαδήποτε έρευνα για θαλάσσιο συμβάν ή ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται πλοίο το οποίο αναφέρεται στην παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται στην έρευνα για θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

ΤΙΤΛΟΣ II

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ Η ΡΥΠΟΓΟΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΕΥΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (ΗΛΑΖΜΑΤ)

Άρθρο 12

Υποχρεώσεις του φορτωτή

Τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα δεν παραδίδονται προς μεταφορά ούτε φορτώνονται επί του πλοίου, ανεξαρτήτως των διαστάσεών του, σε λιμένα κράτους μέλους, εάν δεν παραδοθεί στον πλοίαρχο ή τον εκμεταλλεόμενο το πλοίο δήλωση με τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα I σημείο 2.

Ο φορτωτής υποχρεούται να παραδίδει στον πλοίαρχο ή τον εκμεταλλεόμενο το πλοίο τη δήλωση αυτή και να εξασφαλίζει ότι το φορτίο που παραδίδεται προς μεταφορά είναι πράγματι αυτό που έχει δηλωθεί σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο.

(¹) EE L 138 της 1.6.1999, σ. 1.

(*) Ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 13

Κοινοποίηση επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που ευρίσκονται επί του πλοίου

1. Ο εκμεταλλεόμενος, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου, ανεξαρτήτως των διαστάσεών του, που μεταφέρει επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και αποπλέει από λιμένα κράτους μέλους, κοινοποιεί, το αργότερο κατά τον απόπλου, τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3 στην αρμόδια αρχή που ορίζεται από το εν λόγω κράτος μέλος.

2. Ο εκμεταλλεόμενος, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου, ανεξαρτήτως των διαστάσεών του, που μεταφέρει επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και προέρχεται από λιμένα εκτός της Κοινότητας με προορισμό λιμένα κράτους μέλους ή με κατεύθυνση προς αγκυροβόλιο εντός των χωρικών υδάτων κράτους μέλους, κοινοποιεί τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3 στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκεται ο πρώτος λιμένας προορισμού ή το πρώτο αγκυροβόλιο, το αργότερο μόλις αποπλεύσει από το λιμένα φόρτωσης ή μόλις γίνει γνωστός ο λιμένας προορισμού, ή η θέση αγκυροβολίου, εφόσον η εν λόγω πληροφορία δεν είναι διαθέσιμη κατά τον απόπλου.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν διαδικασία που επιτρέπει στον εκμεταλλεόμενο, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο πλοίου που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2, να κοινοποιεί τις απαριθμούμενες στο παράρτημα I σημείο 3 πληροφορίες στη λιμενική αρχή του λιμένα απόπλου ή προορισμού εντός της Κοινότητας, κατά περίπτωση.

Η ακολουθούμενη διαδικασία πρέπει να εγγυάται ανά πάσα στιγμή την πρόσβαση της αρμόδιας αρχής στις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3, σε περίπτωση ανάγκης. Για το σκοπό αυτό, η ενδιαφερόμενη λιμενική αρχή διατηρεί τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα I σημείο 3 για χρονικό διάστημα που καθιστά δυνατή την αξιοποίησή τους σε περίπτωση θαλάσσιου συμβάντος ή ατυχήματος. Η λιμενική αρχή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την ηλεκτρονική μετάδοση των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή, αμελλητί, κατόπιν αιτήσεώς της, επί εικοσιτετραώρου βάσεως.

4. Ο εκμεταλλεόμενος, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος του πλοίου οφείλει να κοινοποιεί τις σχετικές με το φορτίο πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3 στη λιμενική αρχή ή την αρμόδια αρχή.

Οι πληροφορίες πρέπει να μεταδίδονται ηλεκτρονικά, εφόσον είναι εφικτό. Κατά την ηλεκτρονική ανταλλαγή μηνυμάτων, πρέπει να χρησιμοποιούνται η σύνταξη και οι διαδικασίες που ορίζονται στο παράρτημα III.

Άρθρο 14

Ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ κρατών μελών

Τα κράτη μέλη συνεργάζονται προκειμένου να εξασφαλίζουν τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των εθνικών συστημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση των πληροφοριών που αναφέρονται στο παράρτημα I.

Τα συστήματα επικοινωνίας που δημιουργούνται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο, πρέπει να διαθέτουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- α) η ανταλλαγή δεδομένων πρέπει να διενεργείται ηλεκτρονικά και να επιτρέπει τη λήψη και την επεξεργασία των μηνυμάτων που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 13·
- β) το σύστημα πρέπει να επιτρέπει τη μετάδοση των πληροφοριών επί εικοσιτετραώρου βάσεως·
- γ) κάθε κράτος μέλος πρέπει να έχει τη δυνατότητα να μεταδίδει αμελλητί στην αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους, κατόπιν αιτήσεώς της, τις πληροφορίες σχετικά με το πλοίο και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει.

Άρθρο 15

Απαλλαγές

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν τα τακτικά δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ λιμένων που ευρίσκονται στο έδαφός τους από τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 13, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- α) η εταιρία που εκμεταλλεύεται τα προαναφερόμενα τακτικά δρομολόγια καταρτίζει και ενημερώνει κατάλογο των αφορώμενων πλοίων και τον διαβιβάζει στην ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή·
- β) για κάθε ταξίδι που εκτελείται, οι απαρτιζόμενες στο παράρτημα I σημείο 3 πληροφορίες τίθενται στη διάθεση της αρμόδιας αρχής, κατόπιν αιτήσεώς της· η εταιρεία οφείλει να θέτει σε εφαρμογή εσωτερικό σύστημα που να εγγυάται την ηλεκτρονική μετάδοση των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή, αμελλητί, κατόπιν αιτήσεώς της, επί εικοσιτετραώρου βάσεως, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4.

2. Όταν διεθνές τακτικό δρομολόγιο εκτελείται μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, οποιοδήποτε από τα συμμετέχοντα κράτη μέλη δύναται να ζητάει από τα άλλα κράτη μέλη να χορηγηθεί εξαίρεση στο δρομολόγιο αυτό. Όλα τα συμμετέχοντα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των αφορώμενων παράκτιων κρατών, συνεργάζονται για τη χορήγηση εξαίρεσης στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στην παράγραφο 1.

3. Τα κράτη μέλη ελέγχουν σε τακτά χρονικά διαστήματα την τήρηση των όρων οι οποίοι καθορίζονται στις παραγράφους 1 και 2. Όταν τουλάχιστον ένας από τους εν λόγω όρους δεν τηρείται, τα κράτη μέλη ανακαλούν αμέσως το προνόμιο της εξαίρεσης από τη συγκεκριμένη εταιρεία.

4. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή τον κατάλογο των εταιρειών και των πλοίων που εξαιρούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου, καθώς και οποιαδήποτε ενημέρωση του εν λόγω καταλόγου.

ΤΙΤΛΟΣ III

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 16

Διαβίβαση πληροφοριών όσον αφορά ορισμένα πλοία

1. Τα πλοία που πληρούν τα κατωτέρω κριτήρια θεωρείται ότι παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή ότι συνιστούν απειλή για την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια των προσώπων ή το περιβάλλον:

- α) πλοία τα οποία, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους:
 - έχουν εμπλακεί στα θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 17 ή
 - δεν συμμορφώθηκαν με τις απαιτήσεις κοινοποίησης και υποβολής αναφορών που επιβάλλονται από την παρούσα οδηγία ή
 - δεν συμμορφώθηκαν με τους κανόνες που ισχύουν στο πλαίσιο των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων και των VTS που λειτουργούν υπ' ευθύνη κράτους μέλους·
- β) πλοία για τα οποία υπάρχουν αποδείξεις ή ενδείξεις εσκεμμένων απορρίψεων πετρελαίου ή άλλων παραβάσεων της σύμβασης MARPOL στα ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

γ) πλοία στα οποία απαγορεύθηκε ο κατάπλους στους λιμένες των κρατών μελών ή για τα οποία υποβλήθηκε έκθεση ή κοινοποίηση από κράτος μέλος σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 1 της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα) ⁽¹⁾.

2. Οι πληροφορίες που διαθέτουν τα παράκτια κέντρα σχετικά με τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διαβιβάζονται στα ενδιαφερόμενα παράκτια κέντρα των άλλων κρατών μελών που ευρίσκονται επί της προβλεπόμενης πορείας του πλοίου.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που λαμβάνουν δυνάμει της παραγράφου 2, διαβιβάζονται στις αρχές του εκάστοτε λιμένα ή/και σε οποιαδήποτε άλλη αρχή που έχει ορίσει το κράτος μέλος. Τα κράτη μέλη διεξάγουν, ανάλογα με το διαθέσιμο προσωπικό τους, κάθε ενδεδειγμένη επιθεώρηση ή εξακρίβωση στους λιμένες τους, είτε με δική τους πρωτοβουλία είτε κατ' αίτηση άλλου κράτους μέλους, με την επιφύλαξη οποιασδήποτε υποχρέωσης ελέγχου του κράτους του λιμένα. Ενημερώνουν όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη για τα αποτελέσματα της αναληφθείσας δράσης.

⁽¹⁾ ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 1999/97/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 331 της 23.12.1999, σ. 67).

Άρθρο 17

Υποβολή αναφορών σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα

1. Με την επιφύλαξη του διεθνούς δικαίου και προκειμένου να διευκολύνεται η πρόληψη ή η μείωση κάθε σημαντικής απειλής της ασφάλειας στη θάλασσα, της ασφάλειας των προσώπων ή της ασφάλειας του περιβάλλοντος, τα κράτη μέλη παρακολουθούν και λαμβάνουν κάθε κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι ο πλοίαρχος πλοίου που πλέει εντός της ζώνης έρευνας και διάσωσης/αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ανάλογης περιοχής, ειδοποιεί αμέσως το κατά τόπον αρμόδιο παράκτιο κέντρο σχετικά με τα ακόλουθα γεγονότα:

- α) κάθε συμβάν ή ατύχημα που επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου, όπως σύγκρουση, προσάραξη, αβάρια, δυσλειτουργία ή βλάβη, κατάκλιση ή μετατόπιση φορτίου, καθώς και κάθε ελάττωμα του κύτους ή αστοχία των δομικών στοιχείων του πλοίου·
- β) κάθε συμβάν ή ατύχημα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, όπως βλάβες που ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητα ελιγμών ή πλευσης του πλοίου, καθώς και κάθε δυσλειτουργία στα συστήματα προώθησης ή τα πηδάλια, στην ηλεκτρογεννήτρια, στο ναυτιλιακό ή τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό·
- γ) κάθε περιστατικό που ενδέχεται να προκαλέσει ρύπανση των υδάτων ή των ακτών κράτους μέλους, όπως απόρριψη ή απειλή απόρριψης ρυπογόνων προϊόντων στη θάλασσα·
- δ) κάθε κηλίδα ρυπογόνων υλικών και εμπορευματοκιβώτια ή συσκευασίες που παρασύρονται στη θάλασσα.

2. Το ειδοποιητήριο μήνυμα που μεταδίδεται δυνάμει της παραγράφου 1 πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα στοιχεία του πλοίου, τη θέση του, το λιμένα απόπλου, το λιμένα προορισμού, τη διεύθυνση στην οποία μπορούν να ληφθούν πληροφορίες σχετικά με τα επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει, τον αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο, τις λεπτομέρειες του συμβάντος, καθώς και κάθε σχετική πληροφορία που αναφέρεται στο ψήφισμα Α.851(20) του ΙΜΟ.

Άρθρο 18

Μέτρα που λαμβάνονται σε περίπτωση ιδιαίτερα δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών

1. Εφόσον ένα κράτος μέλος, σε περίπτωση που οι μετεωρολογικές συνθήκες και η κατάσταση της θάλασσας είναι ιδιαίτερα δυσμενείς, εκτιμά ότι:

- α) συγκεκριμένο πλοίο είναι πιθανόν να συνιστά σοβαρή απειλή για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή τη ρύπανση των περιοχών ναυσιπλοΐας ή των παράκτιων υδάτων του ή των περιοχών ναυσιπλοΐας ή των παράκτιων υδάτων άλλων κρατών μελών, λαμβάνει οποιαδήποτε κατάλληλα μέτρα, που ενδέχεται να περιλαμβάνουν την απαγόρευση απόπλου, έως ότου διαπιστωθεί ότι δεν υφίσταται πλέον κίνδυνος για την ανθρώπινη ζωή ή/και το περιβάλλον·
- β) ο απόπλους πλοίων μπορεί να προκαλέσει κίνδυνο να απειληθεί η ασφάλεια ή κίνδυνο ρύπανσης, μπορεί να συνιστά στα πλοία να μην αποπλεύσουν από τους λιμένες των θιγόμενων περιοχών.

2. Ο πλοίαρχος πρέπει να ενημερώνει την εταιρεία σχετικά με τα κατάλληλα μέτρα ή συστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Τα εν λόγω μέτρα και συστάσεις δεν προδικάζουν ωστόσο την απόφαση του πλοίαρχου η οποία βασίζεται στην επαγγελματική του κρίση σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS.

3. Τα κατάλληλα μέτρα ή συστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 βασίζονται στην κατάσταση της θάλασσας και την πρόγνωση του καιρού που παρέχει αρμόδια μετεωρολογική υπηρεσία μετεωρολογικών πληροφοριών αναγνωρισμένη από το κράτος μέλος.

Άρθρο 19

Μέτρα σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα ή ατυχήματα

1. Στην περίπτωση των θαλάσσιων συμβάντων ή ατυχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 17, τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα, τα οποία συνάδουν με το διεθνές δίκαιο, οσάκις χρειάζεται, προκειμένου να εξασφαλίζονται η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα, η ασφάλεια των προσώπων και η προστασία του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος.

Στο παράρτημα IV, παρατίθεται μη περιοριστικός κατάλογος των μέτρων που δύνανται να λαμβάνουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

2. Ο εκμεταλλεόμενος, ο πλοίαρχος του πλοίου και ο κύριος των επικινδύνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που μεταφέρει, υποχρεούνται, σύμφωνα με το εθνικό και διεθνές δίκαιο, να συνεργάζονται πλήρως με τις αρμόδιες εθνικές αρχές, κατόπιν αιτήσεώς τους, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες ενός θαλάσσιου συμβάντος ή ατυχήματος.

3. Ο πλοίαρχος πλοίου στο οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του κώδικα ISM ενημερώνει την εταιρεία, σύμφωνα με τον εν λόγω κώδικα, για κάθε συμβάν ή ατύχημα, κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 17 παράγραφος 1, που συντελείται στη θάλασσα. Η εταιρεία, μόλις ενημερωθεί για το γεγονός αυτό, οφείλει να έρχεται σε επαφή με το αρμόδιο παράκτιο κέντρο και να τίθεται στη διάθεση του, σε περίπτωση ανάγκης.

Άρθρο 20

Καταφύγια

Τα κράτη μέλη, κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, καταρτίζουν, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές οδηγίες του ΙΜΟ, σχέδια για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο στα ύδατα τα οποία βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία τους. Τα σχέδια αυτά περιέχουν τις απαραίτητες ρυθμίσεις και διαδικασίες, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών και περιβαλλοντικών περιορισμών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο μπορούν να πλεύσουν αμέσως σε καταφύγιο, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης της αρμόδιας αρχής. Τα σχέδια μπορεί να περιέχουν διατάξεις για τη διάθεση ρυμουλκών, καθώς και επισκευαστικών εγκαταστάσεων.

Τα σχέδια για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο διατίθενται κατόπιν αιτήσεως. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει του πρώτου εδαφίου.

Άρθρο 21

Ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών

1. Το αρμόδιο παράκτιο κέντρο του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους αναγγέλλει, σε περίπτωση ανάγκης, μέσω ασυρμάτου εντός των θιγόμενων περιοχών, κάθε συμβάν ή ατύχημα που κοινοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, καθώς και πληροφορίες σχετικά με κάθε πλοίο που συνιστά απειλή για την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια των προσώπων ή το περιβάλλον.

2. Οι αρμόδιες αρχές, οι οποίες διαθέτουν τις πληροφορίες που κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 17, λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την ανά πάσα στιγμή παροχή των εν λόγω πληροφοριών, εφόσον ζητηθούν για λόγους ασφαλείας από την αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους.

3. Το κράτος μέλος, οι αρμόδιες αρχές του οποίου έχουν ενημερωθεί, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία ή με άλλο τρόπο, για περιστατικά που συνεπάρχονται ή αυξάνουν, για άλλο κράτος μέλος, τον κίνδυνο ατυχήματος σε ορισμένες περιοχές ναυσιπλοΐας και παράκτιες ζώνες, λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να ενημερώσει σχετικά, το ταχύτερο δυνατόν, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και να διαβουλευθεί μαζί του όσον αφορά την εξεταζόμενη δράση. Κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τον κοινό καθορισμό των όρων μιας κοινής δράσης.

Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να αξιοποιεί πλήρως τις αναφορές τις οποίες υποχρεούνται να του διαβιβάζουν τα πλοία δυνάμει του άρθρου 17.

ΤΙΤΛΟΣ IV

ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Άρθρο 22

Ορισμός και δημοσίευση του καταλόγου των αρμόδιων οργανισμών

1. Κάθε κράτος μέλος καθορίζει τις αρμόδιες αρχές, τις λιμενικές αρχές και τα παράκτια κέντρα στα οποία πρέπει να υποβάλλονται οι κοινοποιήσεις που επιβάλλονται από την παρούσα οδηγία.

2. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά για την κατάλληλη πληροφόρηση του τομέα της ναυτιλίας, κυρίως μέσω ναυτιλιακών δημοσιεύσεων, σχετικά με τις αρχές και τα κέντρα που ορίζονται δυνάμει της παραγράφου 1, συμπεριλαμβανομένης, ανάλογα με την περίπτωση, της ζώνης της κατά τόπον αρμοδιότητάς τους, καθώς και σχετικά με τις καθιερωμένες διαδικασίες για την κοινοποίηση των πληροφοριών που επιβάλλονται από την παρούσα οδηγία, ενημερώνει δε τακτικά τις εν λόγω πληροφορίες.

3. Τα κράτη μέλη αποστέλλουν στην Επιτροπή τον κατάλογο των αρχών και των κέντρων που ορίζονται δυνάμει της παραγράφου 1, καθώς και κάθε ενημέρωση του εν λόγω καταλόγου.

Άρθρο 23

Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής

Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την επίτευξη των ακόλουθων στόχων:

- α) βελτιστοποίηση της χρήσης των πληροφοριών που κοινοποιούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, κυρίως μέσω της ανάπτυξης των κατάλληλων τηλεματικών συνδέσεων μεταξύ των παράκτιων κέντρων και των λιμενικών αρχών με σκοπό την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις κινήσεις και τις προβλέψεις κατάπλου σε λιμένες των πλοίων, καθώς και με το φορτίο τους·
- β) ανάπτυξη και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των τηλεματικών συνδέσεων μεταξύ των παράκτιων κέντρων των κρατών μελών, με στόχο μια σαφέστερη εικόνα της κυκλοφορίας, την καλύτερη παρακολούθηση των διερχόμενων πλοίων και την εναρμόνιση και, ει δυνατόν, την απλοποίηση των αναφορών που απαιτούνται από τα πλοία εν πλω·
- γ) επέκταση της κάλυψης ή/και αναβάθμιση του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης προκειμένου να βελτιωθούν ο εντοπισμός και η παρακολούθηση των πλοίων. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για τη δημιουργία, οσάκις χρειάζεται, συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών, υπηρεσιών εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και κατάλληλων συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας των πλοίων, τα οποία υποβάλλουν στον IMO προς έγκριση·
- δ) κατάρτιση, ενδεχομένως, συντονισμένων σχεδίων για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.

Άρθρο 24

Εμπιστευτικότητα των πληροφοριών

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν, σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο, τα αναγκαία μέτρα για τη διασφάλιση της εμπιστευτικότητας των πληροφοριών που τους διαβιβάζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 25

Έλεγχος της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη εκτελούν τακτικές επιθεωρήσεις και οποιαδήποτε άλλη απαιτούμενη ενέργεια προκειμένου να ελέγξουν τη λειτουργία των τηλεματικών συστημάτων ξηράς που δημιουργούνται για την πλήρωση των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας, ιδίως τη δυνατότητά τους να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της λήψης ή μετάδοσης, αμελλητί, επί εικοσιτετράωρου βάσεως, των πληροφοριών που κοινοποιούνται δυνάμει των άρθρων 13 και 15.

2. Τα κράτη μέλη εισάγουν σύστημα κυρώσεων για την παράβαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζουν δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζουν την εφαρμογή των εν λόγω κυρώσεων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

3. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί το κράτος της σημαίας και κάθε άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος για τα μέτρα που λαμβάνουν έναντι των πλοίων που δεν φέρουν τη σημαία τους, σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 19 και την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

4. Όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώνει, σε περίπτωση θαλάσσιου συμβάντος ή ατυχήματος που αναφέρεται στο άρθρο 19, ότι η εταιρεία δεν κατόρθωσε να επικοινωνήσει και να διατηρήσει την επαφή με το πλοίο ή τα σχετικά παράκτια κέντρα, ενημερώνει το κράτος μέλος που χορήγησε ή για λογαριασμό του οποίου χορηγήθηκε το έγγραφο συμμόρφωσης ISM και το συναφές πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας.

Όταν η σοβαρότητα της δυσλειτουργίας αποδεικνύει την ύπαρξη σημαντικής παρατυπίας στη λειτουργία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας εταιρείας που είναι εγκατεστημένη σε κράτος μέλος, το κράτος μέλος που χορήγησε το έγγραφο συμμόρφωσης ή το πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας στο πλοίο, λαμβάνει αμέσως τα αναγκαία μέτρα κατά της εμπλεκόμενης εταιρείας ενόψει της ανακλήσεως του εγγράφου συμμόρφωσης και του συναφούς πιστοποιητικού διαχείρισης της ασφάλειας.

Άρθρο 26

Αξιολόγηση

1. Τα κράτη μέλη υποβάλουν έως [...] (*) έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και, ιδίως, των διατάξεων των άρθρων 9, 10, 18, 20 και 23. Τα κράτη μέλη υποβάλουν, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009, έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την πλήρη εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

2. Με βάση τις εκθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή υποβάλει εκθέσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έξι μήνες μετά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Στην έκθεση αυτή, η Επιτροπή αναφέρει επακριβώς, εάν και σε ποιο βαθμό, οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας, όπως εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη, βοηθούν στη βελτίωση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας των θαλάσσιων μεταφορών και στην πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 27

Διαδικασία τροποποίησης

1. Οι ορισμοί του άρθρου 3, οι παραπομπές σε πράξεις της Κοινότητας και του ΙΜΟ και τα παραρτήματα μπορούν να τροποποιούνται με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 28 παράγραφος 2, ώστε να ευθυγραμμίζονται με το κοινοτικό ή διεθνές δίκαιο, το οποίο θεσπίζεται, τροποποιείται ή τίθεται σε ισχύ, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

2. Επιπλέον, τα παραρτήματα I, III και IV μπορούν να τροποποιούνται με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 28 παράγραφος 2, βάσει της πείρας που αποκομίζεται από την παρούσα

οδηγία, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 28

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης. Η προθεσμία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε τρεις μήνες.
3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

Άρθρο 29

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο [...] (**). Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι εν λόγω διατάξεις, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της αναφοράς αυτής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 30

Η οδηγία 93/75/ΕΟΚ καταργείται από [...] (**).

Άρθρο 31

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 32

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Έγινε στις ...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

(*) Τρία έτη από την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 29 παράγραφος 1.

(**) Δεκαοκτώ μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1. Πληροφορίες που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 4 — Γενικές πληροφορίες

- α) Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του IMO ή αριθμός MMSI).
- β) Λιμένας προορισμού.
- γ) Πιθανή ώρα κατάπλου στον λιμένα προορισμού ή στο σταθμό πλοηγίας, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή, και πιθανή ώρα απόπλου από τον εν λόγω λιμένα.
- δ) Συνολικός αριθμός των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο.

2. Πληροφορίες που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 12 — Πληροφορίες σχετικά με το φορτίο

- α) Οι ορθές τεχνικές ονομασίες των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων, οι αριθμοί Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), εφόσον υπάρχουν, οι κλάσεις κινδύνου IMO σύμφωνα με τους διεθνείς κώδικες IMDG, IBC και IGC και, ενδεχομένως, η κλάση του πλοίου που απαιτείται για τα φορτία INF σύμφωνα με τον κανόνα VII/14.2, οι ποσότητες των εμπορευμάτων αυτών και, όταν τα εμπορεύματα περιέχονται σε μονάδες μεταφοράς εκτός των φορητών δεξαμενών, ο αναγνωριστικός τους αριθμός.
- β) Διεύθυνση στην οποία μπορούν να αναζητηθούν αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το φορτίο.

3. Πληροφορίες που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 13

Α. Γενικές πληροφορίες

- α) Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του IMO ή αριθμός MMSI).
- β) Λιμένας προορισμού.
- γ) Για τα πλοία που αποπλέουν από λιμένα κράτους μέλους: πιθανή ώρα απόπλου από το λιμένα ή το σταθμό πλοηγίας, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή, και πιθανή ώρα κατάπλου στο λιμένα προορισμού.
- δ) Για τα πλοία που προέρχονται από λιμένα εκτός της Κοινότητας με προορισμό λιμένα κράτους μέλους: πιθανή ώρα κατάπλου στο λιμένα προορισμού ή στο σταθμό πλοηγίας, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή.
- ε) Συνολικός αριθμός των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο.

Β. Πληροφορίες σχετικά με το φορτίο

- α) Οι ορθές τεχνικές ονομασίες των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων, οι αριθμοί Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), εφόσον υπάρχουν, οι κλάσεις κινδύνου IMO σύμφωνα με τους διεθνείς κώδικες IMDG, IBC και IGC και, ενδεχομένως, η κλάση του πλοίου όπως ορίζεται από τον κώδικα INF, οι ποσότητες των εμπορευμάτων αυτών και η θέση τους επί του πλοίου και, όταν τα εμπορεύματα περιέχονται σε μονάδες μεταφοράς εκτός των φορητών δεξαμενών, ο αναγνωριστικός τους αριθμός.
- β) Βεβαίωση ότι υπάρχει στο πλοίο κατάλογος, κατάσταση ή κατάλληλο σχέδιο φόρτωσης το οποίο αναφέρει λεπτομερώς τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρονται καθώς και τη θέση τους στο πλοίο.
- γ) Διεύθυνση στην οποία μπορούν να αναζητηθούν αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το φορτίο.

4. Πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 5

- Α Στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης του IMO ή αριθμός MMSI)
- Β Ημερομηνία και ώρα
- C ή D Θέση βάσει γεωγραφικού πλάτους και μήκους ή πραγματική θέση και απόσταση σε ναυτικά μίλια από σαφώς προσδιορισμένο σημείο
- Ε Πορεία

- F Ταχύτητα
 - I Λιμένας προορισμού και πιθανή ώρα κατάπλου
 - P Φορτίο και, εφόσον υπάρχουν στο πλοίο επικίνδυνα εμπορεύματα, ποσότητα και κλάση IMO
 - T Διεύθυνση για την ανακοίνωση πληροφοριών σχετικά με το φορτίο
 - W Συνολικός αριθμός των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο
 - X Διάφορες πληροφορίες:
 - χαρακτηριστικά και εκτιμώμενη ποσότητα καυσίμων στη δεξαμενή, για τα πλοία που μεταφέρουν πάνω από 5 000 τόνους καυσίμων,
 - συνθήκες πλεύσης.
5. Ο πλοίαρχος του πλοίου ενημερώνει αμέσως την ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή ή λιμενική αρχή, σε περίπτωση μεταβολής των πληροφοριών που κοινοποιούνται σύμφωνα με το παρόν παράρτημα.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

I. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ (AIS)

1. Πλοία που ναυπηγούνται από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά

Τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως διαστάσεων, και όλα τα πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων, τα οποία ναυπηγούνται από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά και καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, υποχρεούνται να φέρουν τον εξοπλισμό που προβλέπεται στο άρθρο 6.

2. Πλοία που ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002

Τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως διαστάσεων, και όλα τα πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων, τα οποία ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002 και καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, υποχρεούνται να φέρουν τον εξοπλισμό που προβλέπεται στο άρθρο 6 σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

- α) επιβατηγά πλοία: μέχρι την 1η Ιουλίου 2003 το αργότερο·
- β) δεξαμενόπλοια: το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση του εξοπλισμού ασφαλείας που διενεργείται μετά την 1η Ιουλίου 2003·
- γ) πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 50 000 τόνων, μέχρι την 1η Ιουλίου 2004 το αργότερο·
- δ) πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 10 000 τόνων αλλά κατώτερης των 50 000 τόνων, μέχρι την 1η Ιουλίου 2005 το αργότερο·
- ε) πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 τόνων αλλά κατώτερης των 10 000 τόνων, μέχρι την 1η Ιουλίου 2006 το αργότερο·
- στ) πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων αλλά κατώτερης των 3 000 τόνων, μέχρι την 1η Ιουλίου 2007 το αργότερο.

Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάξουν τα επιβατηγά πλοία χωρητικότητας κάτω των 300 τόνων που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια από τις απαιτήσεις σχετικά με το AIS που καθορίζονται στο παρόν παράρτημα.

II. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (VDR)

1. Τα πλοία που εμπίπτουν στις ακόλουθες κατηγορίες πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού το οποίο να πληροί τα πρότυπα επιδόσεων του ψηφίσματος Α.861(20) του ΙΜΟ, καθώς και τους κανόνες δοκιμής που ορίζει το πρότυπο αριθ. 61996 της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής (IEC), εφόσον καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας:

- α) τα επιβατηγά πλοία που ναυπηγούνται από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά, το αργότερο [...] (*)·
- β) τα επιβατηγά πλοία RO-RO που ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002, το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση που διενεργείται κατά ή μετά την 1η Ιουλίου 2002·
- γ) τα επιβατηγά πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων RO-RO, που ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002, κατά την 1η Ιανουαρίου 2004, το αργότερο·
- δ) τα πλοία, εκτός των επιβατηγών πλοίων, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 τόνων, που ναυπηγούνται από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά, το αργότερο [...] (*)·

2. Τα πλοία των ακόλουθων κατηγοριών και τα οποία ναυπηγούνται πριν από την 1η Ιουλίου 2002, εφόσον προσεγγίζουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, πρέπει να φέρουν σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού που πληροί τα αντίστοιχα πρότυπα του ΙΜΟ:

- α) τα φορτηγά πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 20 000 τόνων, το αργότερο μέχρι την ημερομηνία που έχει καθορίσει ο ΙΜΟ ή, ελλείψει απόφασης του ΙΜΟ, κατά την 1η Ιανουαρίου 2007, το αργότερο·
- β) τα φορτηγά πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 τόνων αλλά κάτω των 20 000 τόνων, το αργότερο μέχρι την ημερομηνία που έχει καθορίσει ο ΙΜΟ ή, ελλείψει απόφασης του ΙΜΟ, κατά την 1η Ιανουαρίου 2008, το αργότερο.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάξουν τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν μόνον εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες ζώνες εκτός εκείνων που εμπίπτουν στην κατηγορία Α, σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία⁽¹⁾, από τις απαιτήσεις σχετικά με την καταγραφή δεδομένων ταξιδιού που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία.

(*) Ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(1) ΕΕ L 144 της 15.5.1998, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ

1. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν και διατηρούν την απαιτούμενη υποδομή ώστε να είναι δυνατή η μετάδοση, η λήψη και η μετατροπή δεδομένων μεταξύ συστημάτων που χρησιμοποιούν σύνταξη XML ή EDIFACT, με βάση το Διαδίκτυο ή τηλεπικοινωνιακά μέσα X.400.
2. Η Επιτροπή αναπτύσσει και ενημερώνει, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα κράτη μέλη, ένα «έγγραφο ελέγχου διασύνδεσης» το οποίο περιγράφει τις δυνατότητες του συστήματος από άποψη σεναρίου και λειτουργιών του μηνύματος και της σχέσης μεταξύ των μηνυμάτων. Ο χρονισμός και οι επιδόσεις του μηνύματος καθώς και τα πρωτόκολλα και οι παράμετροι ανταλλαγής δεδομένων, παρουσιάζονται αναλυτικά. Το έγγραφο ελέγχου διασύνδεσης διευκρινίζει περαιτέρω το περιεχόμενο δεδομένων των απαιτούμενων λειτουργιών του μηνύματος και περιγράφει τα μηνύματα αυτά.
3. Οι εν λόγω διαδικασίες και υποδομή θα πρέπει να περιλαμβάνουν, εφόσον είναι δυνατόν, τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και ανταλλαγής πληροφοριών που απορρέουν από άλλες οδηγίες, όπως η οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου⁽¹⁾.

(¹) ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΔΥΝΑΝΤΑΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΑΠΕΙΛΕΙΤΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

(δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 1)

Όταν, ύστερα από κάποιο συμβάν ή περιστάσεις που περιγράφονται στο άρθρο 17 και αφορούν πλοίο, η αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους κρίνει ότι, στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου, πρέπει να προληφθεί, να μετριασθεί ή να αποφευχθεί σοβαρή και άμεση απειλή για τις ακτές ή τα σχετικά συμφέροντα, την ασφάλεια άλλων πλοίων, του πληρώματος, των επιβατών ή των ατόμων που βρίσκονται στην ξηρά ή για να προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον, η αρχή αυτή δύναται, μεταξύ άλλων:

- α) να περιορίσει τις κινήσεις του πλοίου ή να του επιβάλει συγκεκριμένη πορεία· η απαίτηση αυτή δεν θίγει την ευθύνη του πλοίαρχου για την ασφαλή διακυβέρνηση του πλοίου του·
 - β) να ειδοποιήσει τον πλοίαρχο του πλοίου ώστε να θέσει τέρμα στην απειλή του περιβάλλοντος ή της ασφάλειας στη θάλασσα·
 - γ) να αποστείλει στο πλοίο ομάδα αξιολόγησης με αποστολή να εκτιμήσει το βαθμό του κινδύνου, να παράσχει βοήθεια στον πλοίαρχο προκειμένου να αντιμετωπίσει την κατάσταση και να ενημερώσει σχετικά το αρμόδιο παράκτιο κέντρο·
 - δ) να διατάξει τον πλοίαρχο να πλεύσει σε καταφύγιο σε περίπτωση άμεσου κινδύνου ή να επιβάλει την πλοήγηση ή τη ρυμούλκηση του πλοίου.
-

ΔΙΠΛΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στο πλαίσιο της διαδικασίας συναπόφασης (άρθρο 251 ΕΚ), το Συμβούλιο εξήγαγε, στις 28 Ιουνίου 2001, γενικό προσανατολισμό σχετικά με την οδηγία όσον αφορά την παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας⁽¹⁾. Αφού εξέτασε τα αποτελέσματα της πρώτης ανάγνωσης που πραγματοποίησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 14 Ιουνίου 2001⁽²⁾, και αφού αναθεωρήθηκε από νομική και γλωσσική άποψη, το Συμβούλιο καθόρισε την παρούσα κοινή θέση στις 19 Δεκεμβρίου 2001.

Η παρούσα οδηγία εντάσσεται στο πλαίσιο της δεύτερης ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας μετά το ναυάγιο του πλοίου Erika και έχει στόχο να συμβάλει στη μεγαλύτερη ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και να μειώσει τις πιθανές περιβαλλοντικές συνέπειες ενός ναυτικού ατυχήματος. Οι στόχοι υλοποιούνται με διεύρυνση των υποχρεώσεων δήλωσης των πλοίων προτού εισέλθουν στα ύδατα των κρατών μελών, μέσω της χρησιμοποίησης του EDI (ανταλλαγές ηλεκτρονικών δεδομένων) και του συστήματος αυτόματου εντοπισμού των πλοίων (σύστημα AIS), μέσω της ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της στενότερης παρακολούθησης των πλοίων που συνιστούν ιδιαίτερο κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το περιβάλλον.

Κατά τη διαμόρφωση της κοινής γνώμης του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη του τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽³⁾ και της Επιτροπής των Περιφερειών⁽⁴⁾, καθώς και την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής⁽⁵⁾.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Η προσέγγιση που ακολούθησε το Συμβούλιο σχετικά με την πρόταση αυτή της Επιτροπής βασίζεται σε εκτιμήσεις παρόμοιες με εκείνες που υπογράμμισαν η Επιτροπή και το Κοινοβούλιο. Προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η πρόληψη της ρύπανσης των θαλασσών και των παράκτιων ζωνών, πρέπει να θεσπιστεί πληρέστερο υποχρεωτικό σύστημα παροχής πληροφοριών και το οποίο θα αποτελεί αντικείμενο ανταλλαγών μεταξύ των αρμόδιων αρχών σχετικά με τις μετακινήσεις των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες ή ρυπογόνες ουσίες. Πρέπει επίσης να καταστεί υποχρεωτικός ο εξοπλισμός επί πλοίων που ελλιμενίζονται σε ευρωπαϊκούς λιμένες, όπως το σύστημα αυτόματου εντοπισμού των πλοίων (σύστημα AIS) και η καταγραφή δεδομένων ταξιδιού (σύστημα VDR).

Αυτή η προσέγγιση περικλείει επίσης τη δυνατότητα να συστήνεται στα πλοία να μην εγκαταλείπουν το λιμένα ή να λαμβάνονται άλλα ενδεδειγμένα μέτρα, σε περίπτωση που οι μετεωρολογικές συνθήκες συνεπάγονται κίνδυνο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ή ρύπανσης. Προβλέπεται επίσης η δημιουργία καταφυγίου ώστε να επιτρέπει η υποδοχή των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο.

Τέλος, το Συμβούλιο υιοθέτησε τις αρχές της ανταλλαγής πληροφοριών και ενισχυμένης διαφάνειας, καθώς και τη θέσπιση συστήματος ελέγχου και κυρώσεων σε περίπτωση μη τήρησης των διατάξεων της οδηγίας.

Οι τροποποιήσεις που επέφερε το Συμβούλιο στην πρόταση της Επιτροπής έχουν στόχο να διευκρινίσουν τις υποχρεώσεις των κρατών μελών και να επιτρέψουν μια αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των ατυχημάτων και δυνητικά επικίνδυνων καταστάσεων από τις εθνικές αρχές. Πρόκειται κυρίως για μέτρα εντοπισμού και πρόληψης της ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία.

(1) Πρόταση της Επιτροπής: ΕΕ C 120 E της 24.4.2001, σ. 67.

(2) Έγγρ. 9786/01 CODEC 580 MAR 38 ENV 321, δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

(3) ΕΕ C 221 της 7.8.2001, σ. 45.

(4) ΕΕ C 357 της 14.12.2001, σ. 1.

(5) ΕΕ C 362 E της 18.12.2001, σ. 255.

III. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Στην παρούσα κοινή θέση που καθόρισε το Συμβούλιο λαμβάνεται ευρέως υπόψη η θέση που διατύπωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση. Ως εκ τούτου, στην προσέγγιση του Συμβουλίου περιλαμβάνονται τα ουσιαστικά στοιχεία των τροπολογιών που υιοθέτησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Συγκεκριμένα, τα στοιχεία αυτά αφορούν ιδίως τα ακόλουθα:

- την υποχρέωση εξοπλισμού με σύστημα AIS για κάθε πλοίο που ελλιμενίζεται σε λιμάνι κράτους μέλους (άρθρο 6),
- την ανταλλαγή πληροφοριών που λαμβάνονται στο πλαίσιο των συστημάτων οργάνωσης της κυκλοφορίας (άρθρα 7 και 9),
- τον καθορισμό των διαδικασιών υποδοχής των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές εργασίες στο πλαίσιο του IMO (άρθρο 20),
- την ανάγκη αξιολόγησης της εφαρμογής της οδηγίας εντός εύλογης προθεσμίας μετά την έναρξη ισχύος της και την υποβολή εμπειριστατωμένης έκθεσης από την Επιτροπή προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (άρθρο 26).

Το Συμβούλιο επέλεξε διαφορετική διατύπωση από εκείνη που πρότεινε το Κοινοβούλιο όσον αφορά τα μέτρα που λαμβάνονται σε περίπτωση ιδιαίτερα δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (άρθρο 18). Εντούτοις, έλαβε υπόψη του παρόμοιες αρχές με εκείνες που καθόρισε το Κοινοβούλιο, ήτοι:

- την τήρηση της αυτονομίας της απόφασης του πλοιάρχου του πλοίου, αφού ενημερώθηκε δεόντως για τις μετεωρολογικές συνθήκες,
- τη δυνατότητα για ένα κράτος μέλος να προβεί σε συστάσεις ή να λάβει άλλα ενδεδειγμένα μέτρα, με την επιφύλαξη ωστόσο της τελικής απόφασης του πλοιάρχου,
- τη χρησιμοποίηση των προβλέψεων που παρέχει αναγνωρισμένη μετεωρολογική υπηρεσία πληροφοριών ως βάση των συστάσεων ή των λοιπών ενδεδειγμένων μέτρων.

Όσον αφορά το ζήτημα του εξοπλισμού με σύστημα καταγραφής ταξιδιωτικών δεδομένων («μαύρα κουτιά») (άρθρο 10), το Συμβούλιο συνεχίζει να εκτιμά ότι θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να προκριθεί λύση στο ευρύτερο πλαίσιο του IMO. Εντούτοις, θεωρεί επίσης ότι η Ένωση πρέπει να είναι σε θέση να νομοθετεί αυτόνομα σε περίπτωση που οι εργασίες του IMO δεν προχωρήσουν ικανοποιητικά. Για το λόγο αυτό, καθιέρωσε την υποχρέωση εξοπλισμού με ένα σύστημα VDR για όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των υφιστάμενων φορτηγών πλοίων, είτε σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που θα καθοριστεί στο πλαίσιο του IMO, είτε σε ημερομηνίες πριν από την 1η Ιανουαρίου 2008 (ανάλογα με τις κατηγορίες πλοίων) ελλείψει απόφασης του IMO. Προκειμένου να βελτιωθεί η πρόληψη τέτοιων ατυχημάτων, το Συμβούλιο συντάχθηκε με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητώντας να χρησιμοποιούνται τα δεδομένα που συλλέγονται από αυτά τα συστήματα VDR στο πλαίσιο των ερευνών μετά από ένα ναυτικό ατύχημα και να δημοσιεύονται όταν οι έρευνες αυτές ολοκληρωθούν.

Αντιθέτως, το Συμβούλιο επέλεξε να συνταχθεί με την Επιτροπή, η οποία δεν ήταν σε θέση να δεχθεί τις τροπολογίες του Κοινοβουλίου σχετικά με τα ακόλουθα:

- ειδικά μέτρα σχετικά με τη Βαλτική Θάλασσα,
- υποχρέωση εξοπλισμού των ζωνών καταφυγίων, καθώς και στοιχεία σχετικά με το κόστος της υποδοχής των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο,
- ένδειξη της χωρητικότητας της δεξαμενής καυσίμων,
- υποχρέωση υποβολής έκθεσης από τις εταιρίες ταξινόμησης προς τα παράκτια κέντρα που εφαρμόζουν σύστημα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών,
- ένδειξη της κατάταξης του σκάφους στην κατηγορία «πάγου»,
- επίσπευση των ημερομηνιών έναρξης ισχύος των απαιτήσεων υποχρεωτικού εξοπλισμού με συστήματα αυτόματου εντοπισμού (AIS).

Τέλος, το Συμβούλιο εισήγαγε στο κείμενο της οδηγίας και άλλες τροποποιήσεις, ανταποκρινόμενο στην προσέγγιση που εκτίθεται στο σημείο II του παρόντος εγγράφου και με στόχο να αποσαφηνίσει περαιτέρω την οδηγία. Οι εν λόγω τροποποιήσεις αφορούν ιδίως:

- την ειδική υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν την παρακολούθηση και να λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι όλοι οι φορείς που εμπλέκονται στη θαλάσσια κυκλοφορία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της οδηγίας (άρθρο 1),
 - τη διάκριση και την αποσαφήνιση των διατάξεων σχετικά με τον επιμέρους εξοπλισμό: συστήματα αυτόματου εντοπισμού (AIS) (άρθρο 6), συστήματα οργάνωσης της κυκλοφορίας (άρθρο 7), υπηρεσίες θαλάσσιας κυκλοφορίας (STM) (άρθρο 8), συστήματα καταγραφής των δεδομένων ταξιδιού (VDR) (άρθρο 10),
 - τη διευκρίνιση των υποχρεώσεων ενημέρωσης για τα πλοία που θεωρείται ότι συνιστούν δυνητικό κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή απειλή για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια των προσώπων ή του περιβάλλοντος (άρθρο 16),
 - την τήρηση της αρχής της επικουρικότητας στον τομέα των κυρώσεων που ισχύουν σε περίπτωση μη τήρησης των εθνικών διατάξεων που έχουν θεσπιστεί κατ' εφαρμογή της οδηγίας (άρθρο 25).
-

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 16/2002

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 19 Δεκεμβρίου 2001

για την έκδοση της οδηγίας 2002/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , σχετικά με την εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές και την τροποποίηση των οδηγιών 90/619/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 97/7/ΕΚ και 98/27/ΕΚ

(2002/C 58 E/04)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 47 παράγραφος 2 και τα άρθρα 55 και 95,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Είναι σημαντικό, στο πλαίσιο της υλοποίησης των στόχων της εσωτερικής αγοράς, να ληφθούν μέτρα για την προοδευτική εδραίωση της αγοράς αυτής, τα οποία θα πρέπει να συμβάλουν, εκτός των άλλων, και στην επίτευξη υψηλού επιπέδου προστασίας του καταναλωτή, σύμφωνα με τα άρθρα 95 και 153 της συνθήκης.
- (2) Τόσο για τους καταναλωτές όσο και για τους προμηθευτές χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, η εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών θα είναι ένα από τα κυριότερα απτά αποτελέσματα της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς.
- (3) Στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς, είναι προς το συμφέρον των καταναλωτών να έχουν πρόσβαση αδιακρίτως στο ευρύτερο δυνατό φάσμα χρηματοοικονομικών υπηρεσιών που διατίθενται στην Κοινότητα, ώστε να μπορούν να επιλέγουν τις πλέον κατάλληλες για τις ανάγκες τους. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελευθερία επιλογής του καταναλωτή, η οποία αποτελεί ουσιώδες δικαίωμά του, είναι απαραίτητο ένα υψηλό επίπεδο προστασίας του, ώστε να βελτιώνεται η εμπιστοσύνη του στην εξ αποστάσεως πώληση.
- (4) Είναι ουσιώδες για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς να είναι οι καταναλωτές σε θέση να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν συμβάσεις με προμηθευτή εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος, ανεξάρτητα αν ο προμηθευτής είναι εγκατεστημένος και στο κράτος μέλος διαμονής του καταναλωτή.

(5) Οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, λόγω του άυλου χαρακτήρα τους, προσφέρονται κατ' εξοχήν για την εξ αποστάσεως πώληση. Η θέσπιση νομικού πλαισίου για την εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών θα πρέπει να αυξάνει την εμπιστοσύνη του καταναλωτή στη χρησιμοποίηση των νέων τεχνικών εξ αποστάσεως εμπορίας χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, όπως το ηλεκτρονικό εμπόριο.

(6) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να εφαρμόζεται σύμφωνα με τη συνθήκη και το παράγωγο δίκαιο, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας 2000/31/ΕΚ ⁽⁴⁾ περί ηλεκτρονικού εμπορίου, με την προϋπόθεση ότι η τελευταία ισχύει μόνο για τις συναλλαγές τις οποίες καλύπτει.

(7) Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων, υπό την επιφύλαξη της κοινοτικής ή της εθνικής νομοθεσίας που διέπει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ή, ενδεχομένως, του ελέγχου που ασκείται από το κράτος μέλος υποδοχής ή/και των συστημάτων χορήγησης αδειών ή εποπτείας των κρατών μελών, στις περιπτώσεις που αυτό είναι συμβατό με την κοινοτική νομοθεσία.

(8) Εξάλλου, η παρούσα οδηγία, και ιδίως οι διατάξεις της σχετικά με τις πληροφορίες που αφορούν τις συμβατικές ρήτρες σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο στη σύμβαση ή/και το αρμόδιο δικαστήριο, δεν επηρεάζει τη δυνατότητα εφαρμογής, στην εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις ⁽⁵⁾ και της σύμβασης της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές.

(9) Η επίτευξη των στόχων του προγράμματος δράσης για τις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες απαιτεί ένα ακόμα υψηλότερο επίπεδο προστασίας του καταναλωτή σε ορισμένους τομείς. Αυτό συνεπάγεται μεγαλύτερη σύγκλιση, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τα μη εναρμονισμένα μετοχικά αμοιβαία κεφάλαια, τους κανόνες συμπεριφοράς που ισχύουν για τις επενδυτικές υπηρεσίες και την καταναλωτική πίστη. Μέχρις ότου επιτευχθεί η εν λόγω σύγκλιση, θα πρέπει να διατηρηθεί ένα υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή.

(10) Η οδηγία 97/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 1997, για την προστασία των καταναλωτών κατά τις εξ αποστάσεως συμβάσεις ⁽⁶⁾, θεσπίζει τις βασικές διατάξεις που εφαρμόζονται στις εξ αποστάσεως συμβάσεις οι οποίες αφορούν αγαθά και υπηρεσίες και συνάπτονται μεταξύ ενός προμηθευτή και ενός καταναλωτή. Ωστόσο, η εν λόγω οδηγία δεν αφορά τις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες.

⁽¹⁾ ΕΕ C 385 της 11.12.1998, σ. 10 και ΕΕ C 177 E της 27.6.2000, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ C 169 της 16.6.1999, σ. 43.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Μαΐου 1999 (ΕΕ C 279 της 1.10.1999, σ. 197), κοινή θέση του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2001 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 178 της 17.7.2000, σ. 1.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 12 της 16.1.2001, σ. 1.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 144 της 4.6.1997, σ. 19.

- (11) Η Επιτροπή, στο πλαίσιο της ανάλυσης στην οποία προέβη, προκειμένου να προσδιορίσει την ανάγκη λήψης ειδικών μέτρων στο τομέα των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, κάλεσε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να της διαβιβάσουν τις παρατηρήσεις τους, με την ευκαιρία ιδίως της εκπόνησης της Πράσινης Βίβλου της με τίτλο: «Χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες: οι προσδοκίες των καταναλωτών». Από τις διαβουλεύσεις που διεξήχθησαν στο πλαίσιο αυτό προέκυψε ότι είναι ανάγκη να ενισχυθεί η προστασία του καταναλωτή στο συγκεκριμένο τομέα. Η Επιτροπή, κατά συνέπεια, αποφάσισε να υποβάλει ειδική πρόταση για την εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών.
- (12) Διαφορετικές ή ανόμιες διατάξεις προστασίας των καταναλωτών θεσπιζόμενες από τα κράτη μέλη στον τομέα της εξ αποστάσεως εμπορίας χρηματοοικονομικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές, θα μπορούσαν να έχουν αρνητικές συνέπειες για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και τον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων. Συνεπώς, χρειάζεται να θεσπισθούν κοινοί κανόνες σε κοινοτικό επίπεδο στο συγκεκριμένο τομέα, χωρίς να θίγει το γενικό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή στα κράτη μέλη.
- (13) Με την παρούσα οδηγία θα πρέπει να διασφαλίζεται ένα υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή, ώστε να εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να μπορούν να προβλέπουν διατάξεις άλλες από αυτές που θεσπίζονται από την παρούσα οδηγία για τους τομείς τους οποίους αυτή εναρμονίζει, εκτός εάν αναφέρεται το αντίθετο ρητώς σε αυτή.
- (14) Η παρούσα οδηγία καλύπτει όλες τις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες που είναι δυνατόν να παρασχεθούν εξ αποστάσεως. Ωστόσο, ορισμένες χρηματοοικονομικές υπηρεσίες διέπονται από ειδικές διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας που εξακολουθούν να εφαρμόζονται στις συγκεκριμένες χρηματοοικονομικές υπηρεσίες. Είναι, εντούτοις, σκόπιμο να θεσπιστούν αρχές σχετικά με την εξ αποστάσεως εμπορία τέτοιων υπηρεσιών.
- (15) Η διαπραγμάτευση συμβάσεων εξ αποστάσεως συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση μέσων επικοινωνίας εξ αποστάσεως, χρησιμοποιούμενων στο πλαίσιο ενός συστήματος εξ αποστάσεως πωλήσεως ή παροχής υπηρεσιών, χωρίς ταυτόχρονη παρουσία του προμηθευτή και του καταναλωτή. Η διαρκής εξέλιξη των μέσων αυτών επιβάλλει την ανάγκη καθορισμού έγκυρων αρχών ακόμη και για τα μέσα που χρησιμοποιούνται προς το παρόν ελάχιστα. Επομένως, οι συμβάσεις εξ αποστάσεως είναι εκείνες των οποίων η προσφορά, η διαπραγμάτευση και η σύναψη πραγματοποιούνται εξ αποστάσεως.
- (16) Η ίδια σύμβαση που περιλαμβάνει διαδοχικές πράξεις ή διακριτές πράξεις της αυτής φύσεως που κλιμακώνονται χρονικά μπορεί να χαρακτηρίζεται νομικώς με διαφορετικούς τρόπους στα διάφορα κράτη μέλη. Είναι ωστόσο σημαντικό η παρούσα οδηγία να εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη. Για το σκοπό αυτό, ενδείκνυται να θεωρηθεί ότι η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στην πρώτη από μια σειρά διαδοχικών πράξεων ή διακριτών πράξεων της αυτής φύσεως που κλιμακώνονται χρονικά και είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι αποτελούν ένα ενιαίο σύνολο, ανεξάρτητα από το εάν η πράξη αυτή ή αυτή η σειρά πράξεων αποτελεί αντικείμενο μιας μοναδικής σύμβασης ή διακριτών διαδοχικών συμβάσεων.
- (17) Μια «αρχική συμφωνία παροχής υπηρεσίας» μπορεί να συνιστά, παραδείγματος χάριν, το άνοιγμα τραπεζικού λογαριασμού, η απόκτηση πιστωτικής κάρτας, και η σύναψη σύμβασης διαχείρισης χαρτοφυλακίου. «πράξεις» μπορούν να συνιστούν, παραδείγματος χάριν, η κατάθεση ή η ανάληψη μετρητών προς ή από τραπεζικό λογαριασμό, η πληρωμή με πιστωτική κάρτα, και οι συναλλαγές στα πλαίσια σύμβασης διαχείρισης χαρτοφυλακίου. Όταν προστίθενται στην αρχική συμφωνία παροχής υπηρεσίας νέα στοιχεία, όπως είναι η δυνατότητα χρησιμοποίησης ηλεκτρονικού μέσου πληρωμής μαζί με ήδη υφιστάμενο τραπεζικό λογαριασμό, αυτό δεν συνιστά «πράξη» αλλά πρόσθετη σύμβαση στην οποία έχει εφαρμογή η παρούσα οδηγία. Η πραγματοποίηση εγγραφής για την απόκτηση νέων μεριδίων του ίδιου οργανισμού συλλογικών επενδύσεων συνιστά μια από τις «διαδοχικές πράξεις της ίδιας φύσης».
- (18) Η παρούσα οδηγία, αναφερόμενη σ' ένα σύστημα παροχής υπηρεσιών οργανωμένο από τον προμηθευτή των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, αποβλέπει να αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής της την παροχή υπηρεσιών η οποία πραγματοποιείται σε αυστηρά περιστασιακή βάση και εκτός συγκεκριμένης εμπορικής δομής, με σκοπό τη σύναψη συμβάσεων εξ αποστάσεως.
- (19) Ο προμηθευτής είναι το πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες εξ αποστάσεως. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει, ωστόσο, να εφαρμόζεται και σε περίπτωση που κάποια από τις φάσεις της εμπορίας διεκπεραιώνεται με τη συμμετοχή κάποιου διαμεσολαβητή. Έχοντας υπόψη τη φύση και το βαθμό αυτής της συμμετοχής, θα πρέπει να εφαρμόζονται στο διαμεσολαβητή αυτόν, οι κατάλληλες διατάξεις της παρούσας οδηγίας, ανεξάρτητα από το νομικό του καθεστώς.
- (20) Στα «σταθερά μέσα» συμπεριλαμβάνονται ιδίως δισκέτες, CD-ROM, DVD και σκληροί δίσκοι υπολογιστών του καταναλωτή, όπου αποθηκεύεται το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, ενώ δεν συμπεριλαμβάνονται οι ιστοσελίδες του Διαδικτύου, εκτός εάν οι ιστοσελίδες αυτές πληρούν τα κριτήρια που καθορίζονται στον ορισμό των σταθερών μέσων.
- (21) Η χρησιμοποίηση μέσων επικοινωνίας εξ αποστάσεως δεν θα πρέπει να οδηγεί σε απαράδεκτο περιορισμό των πληροφοριών που παρέχονται στον πελάτη. Προκειμένου να διασφαλίζεται η διαφάνεια, η παρούσα οδηγία καθορίζει απαιτήσεις οι οποίες αποβλέπουν στην επαρκή ενημέρωση του καταναλωτή, τόσο πριν από όσο και μετά τη σύναψη της σύμβασης. Θα πρέπει να παρέχονται στον καταναλωτή πριν από τη σύναψη της σύμβασης, οι απαραίτητες πληροφορίες, ώστε να είναι σε θέση να εκτιμήσει ορθά τη χρηματοοικονομική υπηρεσία που του προτείνεται και να προβάλει συνεπώς στην επιλογή του, έχοντας πλήρη επίγνωση. Ο προμηθευτής θα πρέπει να υποδεικνύει ρητώς επί πόσο χρόνο ισχύει αμετάβλητη η ενδεχόμενη προσφορά του.
- (22) Τα πληροφοριακά στοιχεία που απαριθμούνται στην παρούσα οδηγία παραπέμπουν στις γενικές φύσεως πληροφορίες που αφορούν όλα τα είδη χρηματοοικονομικών υπηρεσιών. Οι λοιποί όροι πληροφόρησης σχετικά με δεδομένη χρηματοοικονομική υπηρεσία, όπως η κάλυψη από ασφαλιστήριο συμβόλαιο, δεν προσδιορίζονται στην παρούσα οδηγία και μόνο. Αυτού του είδους οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία ή τη σχετική εθνική νομοθεσία, η οποία θεσπίζεται σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.

- (23) Είναι σημαντικό, για να εξασφαλίζεται η βέλτιστη προστασία του καταναλωτή, να ενημερώνεται αυτός επαρκώς για τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας και, ενδεχομένως, για τους κώδικες συμπεριφοράς που υφίστανται στον εν λόγω τομέα και να διαθέτει δικαίωμα υπαναχώρησης.
- (24) Όταν το δικαίωμα υπαναχώρησης δεν εφαρμόζεται διότι ο καταναλωτής έχει ζητήσει ρητώς την εκτέλεση μιας σύμβασης, ο προμηθευτής θα πρέπει να πληροφορεί τον καταναλωτή.
- (25) Ο καταναλωτής θα πρέπει να προστατεύεται από τις αυτόκλητες υπηρεσίες. Ο καταναλωτής θα πρέπει να απαλλάσσεται από κάθε υποχρέωση στις περιπτώσεις αυτόκλητων υπηρεσιών, η δε απουσία απάντησης δεν θα πρέπει να ισοδυναμεί με συγκατάθεση εκ μέρους του. Ωστόσο, ο κανόνας αυτός δεν θα πρέπει να θίγει τη σιωπηρή ανανέωση των συμβάσεων που έχουν εγκύρως συναφθεί μεταξύ των μερών, όταν το δικαίωμα των κρατών μελών επιτρέπει μια τέτοια σιωπηρή ανανέωση.
- (26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να προστατεύουν αποτελεσματικά τους καταναλωτές που δεν επιθυμούν να τους διαβιβάζονται προτάσεις με ορισμένα μέσα επικοινωνίας εξ αποστάσεως ή σε ορισμένες χρονικές στιγμές. Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τις συγκεκριμένες εγγυήσεις που προσφέρει στον καταναλωτή η κοινοτική νομοθεσία για την προστασία του ιδιωτικού βίου και των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.
- (27) Για να προστατεύεται ο καταναλωτής, θα πρέπει να προβλεφθούν κατάλληλες και αποτελεσματικές διαδικασίες υποβολής ενστάσεων και προσφυγών στα κράτη μέλη για το διακανονισμό τυχόν διαφορών μεταξύ των καταναλωτών και των προμηθευτών, με χρησιμοποίηση, ενδεχομένως, των υφιστάμενων διαδικασιών.
- (28) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν τους δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς, οι οποίοι έχουν ιδρυθεί με σκοπό την εξώδικη ρύθμιση διαφορών, να συνεργάζονται για την επίλυση διασυνοριακών διαφορών. Η συνεργασία αυτή θα μπορούσε ιδίως να έχει ως στόχο να παρέχεται στον καταναλωτή η δυνατότητα να απευθύνεται στα εξωδικαστικά όργανα που είναι εγκατεστημένα στο κράτος μέλος διαμονής, για καταγγελίες οι οποίες αφορούν προμηθευτές εγκατεστημένους σε άλλα κράτη μέλη. Η δημιουργία του δικτύου FIN-NET προσφέρει αυξημένη βοήθεια στους καταναλωτές όταν αυτοί χρησιμοποιούν διασυνοριακές υπηρεσίες.
- (29) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τη δυνατότητα των κρατών μελών, σύμφωνα με το κοινοτικό δικαίωμα, να επεκτείνουν την προστασία που παρέχεται από την παρούσα οδηγία στους μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς ή στα πρόσωπα που κάνουν χρήση χρηματοοικονομικών υπηρεσιών προκειμένου να γίνουν επιχειρηματίες.
- (30) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καλύπτει και την περίπτωση όπου η εθνική νομοθεσία γνωρίζει και την έννοια της δεσμευτικής συμβατικής δήλωσης εκ μέρους του καταναλωτή.
- (31) Η διάταξη στην παρούσα οδηγία σχετικά με την επιλογή της γλώσσας από τον προμηθευτή δεν θα πρέπει να θίγει τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας, που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με το κοινοτικό δικαίωμα, και οι οποίες διέπουν την επιλογή της γλώσσας.
- (32) Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη έχουν δεσμευτεί στο πλαίσιο της γενικής συμφωνίας για το εμπόριο υπηρεσιών (GATS) σχετικά με τη δυνατότητα των καταναλωτών να αγοράζουν στο εξωτερικό τραπεζικές και επενδυτικές υπηρεσίες. Η GATS επιτρέπει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν μέτρα για προληπτικούς λόγους, συμπεριλαμβάνοντας μέτρα για την προστασία των επενδυτών, των καταθετών, των ασφαλιζομένων ή των ατόμων στα οποία οφείλεται χρηματοοικονομική υπηρεσία από τον προμηθευτή χρηματοοικονομικής υπηρεσίας. Τα μέτρα αυτά δεν θα πρέπει να επιβάλλουν περιορισμούς οι οποίοι να υπερβαίνουν ό,τι απαιτείται για τη διασφάλιση της προστασίας του καταναλωτή.
- (33) Ενόψει της έκδοσης της παρούσας οδηγίας, είναι σκόπιμο να προσαρμοσθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 97/7/EK και της οδηγίας 98/27/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαΐου 1998, περί των αγωγών παραλείψεως στον τομέα της προστασίας των συμφερόντων των καταναλωτών⁽¹⁾, καθώς και το πεδίο εφαρμογής της προθεσμίας παραίτησης στην οδηγία 90/619/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 8ης Νοεμβρίου 1990, για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την πρωτασφάλιση ζωής και τη θέσπιση διατάξεων που σκοπό έχουν να διευκολύνουν την πραγματική άσκηση της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών⁽²⁾.
- (34) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η θέσπιση κοινών κανόνων για την εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη και μπορεί, συνεπώς, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια προς επίτευξη των στόχων αυτών.

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Αντικείμενο της παρούσας οδηγίας είναι η προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με την εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές.

2. Όσον αφορά τις συμβάσεις που αφορούν χρηματοοικονομικές υπηρεσίες οι οποίες περιλαμβάνουν μίαν αρχική συμφωνία παροχής υπηρεσίας και ακολούθως διαδοχικές πράξεις ή σειρά διακριτών πράξεων της αυτής φύσεως που κλιμακώνονται χρονικά, οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται μόνο στην αρχική συμφωνία.

(1) ΕΕ L 166 της 11.6.1998, σ. 51· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2000/31/EK (ΕΕ L 178 της 17.7.2000, σ. 1).

(2) ΕΕ L 330 της 29.11.1990, σ. 50· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 92/96/ΕΟΚ (ΕΕ L 360 της 9.12.1992, σ. 1).

Αν δεν υπάρχει αρχική συμφωνία παροχής υπηρεσίας αλλά οι διαδοχικές ή διακριτές πράξεις της αυτής φύσεως που κλιμακώνονται χρονικά, διενεργούνται μεταξύ των ιδίων συμβαλλομένων μερών, τα άρθρα 3 και 4 εφαρμόζονται μόνο κατά τη διενέργεια της πρώτης πράξης. Όταν όμως δεν έχει διενεργηθεί πράξη της ίδιας φύσης για διάστημα άνω του ενός έτους, η διενέργεια της επόμενης πράξης θεωρείται ως η πρώτη μιας νέας σειράς πράξεων, και συνεπώς εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 4.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) «*σύμβαση εξ αποστάσεως*»: κάθε σύμβαση που αφορά χρηματοοικονομικές υπηρεσίες και συνάπτεται μεταξύ ενός προμηθευτή και ενός καταναλωτή, στο πλαίσιο συστήματος εξ αποστάσεως πώλησης ή παροχής υπηρεσιών οργανωμένου από τον προμηθευτή, ο οποίος χρησιμοποιεί αποκλειστικά, για τη σύμβαση αυτή, ένα ή περισσότερα μέσα επικοινωνίας εξ αποστάσεως, μέχρι και τη στιγμή σύναψης της σύμβασης·
- β) «*χρηματοοικονομική υπηρεσία*»: κάθε υπηρεσία τραπεζικής, πιστωτικής, ασφαλιστικής ή επενδυτικής φύσεως, ή σχετική με ατομικές συντάξεις ή με πληρωμές·
- γ) «*προμηθευτής*»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, το οποίο, ενεργώντας στο πλαίσιο της εμπορικής ή επαγγελματικής του ιδιότητας, παρέχει συμβατικές υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο συμβάσεων εξ αποστάσεως·
- δ) «*καταναλωτής*»: κάθε φυσικό πρόσωπο το οποίο, στο πλαίσιο συμβάσεων εξ αποστάσεως, ενεργεί για σκοπούς εκτός του πεδίου της εμπορικής ή επαγγελματικής του δραστηριότητας·
- ε) «*μέσο επικοινωνίας εξ αποστάσεως*»: κάθε μέσο το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί, χωρίς την αυτοπρόσωπη και ταυτόχρονη παρουσία του προμηθευτή και του καταναλωτή, για την εξ αποστάσεως εμπορία υπηρεσίας μεταξύ των μερών αυτών·
- στ) «*σταθερό μέσο*»: κάθε μέσο που επιτρέπει στον καταναλωτή να αποθηκεύει πληροφορίες απευθυνόμενες προσωπικά σε αυτόν, κατά τρόπο προσπελάσιμο για μελλοντική αναφορά επί χρονικό διάστημα επαρκές για τους σκοπούς που εξυπηρετούν οι πληροφορίες, και το οποίο επιτρέπει την ακριβή αναπαραγωγή των αποθηκευμένων πληροφοριών·
- ζ) «*φορέας ή προμηθευτής μέσου επικοινωνίας εξ αποστάσεως*»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, του οποίου η εμπορική ή η επαγγελματική δραστηριότητα συνίσταται στη διάθεση ενός ή περισσότερων μέσων επικοινωνίας εξ αποστάσεως στους προμηθευτές.

Άρθρο 3

Πληροφόρηση του καταναλωτή πριν από τη σύναψη της σύμβασης εξ αποστάσεως

1. Ο καταναλωτής σε εύθετο χρόνο και προτού δεσμευθεί από μια εξ αποστάσεως σύμβαση ή προσφορά, λαμβάνει τις πληροφορίες που αφορούν:

1. Τον προμηθευτή:

- α) την ταυτότητα και την κύρια δραστηριότητα του προμηθευτή, τη γεωγραφική διεύθυνση στην οποία είναι εγκατεστημένος ο προμηθευτής, καθώς και κάθε άλλη γεωγραφική διεύθυνση που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τις σχέσεις του καταναλωτή με τον προμηθευτή·
- β) την ταυτότητα του αντιπροσώπου του προμηθευτή που είναι εγκατεστημένος στο κράτος μέλος διαμονής του καταναλωτή και τη γεωγραφική διεύθυνση που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τις σχέσεις του καταναλωτή με τον αντιπρόσωπο, όταν υπάρχει αντιπρόσωπος·
- γ) εάν οι επαγγελματικές επαφές του καταναλωτή έγιναν με άλλον επαγγελματία πλην του προμηθευτή, την ταυτότητα του εν λόγω επαγγελματία, την ιδιότητα με την οποία ενεργεί έναντι του καταναλωτή, και τη γεωγραφική διεύθυνση που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τις σχέσεις μεταξύ του καταναλωτή και του επαγγελματία·
- δ) όταν ο προμηθευτής είναι καταχωρημένος σε εμπορικό ή αντίστοιχο δημόσιο μητρώο, το εμπορικό μητρώο στο οποίο είναι εγγεγραμμένος ο προμηθευτής και τον αριθμό καταχώρησής του, ή ισοδύναμο μέσο αναγνώρισης στο εν λόγω μητρώο·
- ε) όταν η δραστηριότητα του προμηθευτή υπόκειται σε καθεστώς έγκρισης, τα στοιχεία της αρμόδιας εποπτεύουσας αρχής·

2. Τη χρηματοοικονομική υπηρεσία

- α) περιγραφή των κυριότερων χαρακτηριστικών στοιχείων της χρηματοοικονομικής υπηρεσίας·
- β) το συνολικό τίμημα που πρέπει να πληρώσει ο καταναλωτής στον προμηθευτή για τη χρηματοοικονομική υπηρεσία, συμπεριλαμβανομένων όλων των συναφών τελών, επιβαρύνσεων και δαπανών και όλων των φόρων που εισπράττονται μέσω του προμηθευτή, ή, εάν δεν μπορεί να προσδιοριστεί το ακριβές τίμημα, τη βάση υπολογισμού του, κατά τρόπο ώστε να μπορεί να το ελέγξει ο καταναλωτής·
- γ) ενδεχομένως, κοινοποίηση οποία αναφέρει ότι η χρηματοοικονομική υπηρεσία συνδέεται με τίτλους που συνεπάγονται ειδικούς κινδύνους συνδεδεμένους με τα ειδικά χαρακτηριστικά ή τις πράξεις που πρέπει να εκτελεστούν ή των οποίων η τιμή εξαρτάται από τις διακυμάνσεις στις κεφαλαιαγορές επί των οποίων ο προμηθευτής δεν έχει καμμία επίδραση, καθώς και ότι οι επιδόσεις του παρελθόντος δεν αποτελούν δείκτη για τις μελλοντικές επιδόσεις·
- δ) μνεία της ενδεχόμενης ύπαρξης άλλων φόρων ή/και δαπανών που δεν εισπράττονται μέσω του προμηθευτή ούτε χρεώνονται από αυτόν·
- ε) τους τυχόν χρονικούς περιορισμούς της ισχύος των παρεχόμενων πληροφοριών·
- στ) τις ρυθμίσεις σχετικά με την πληρωμή και την εκτέλεση·
- ζ) το τυχόν ειδικό επιπλέον κόστος που συνεπάγεται για τον καταναλωτή η χρήση των μέσων επικοινωνίας εξ αποστάσεως, εάν αυτό το επιπλέον κόστος χρεώνεται.

3. Τη σύμβαση εξ αποστάσεως

- α) την ύπαρξη ή μη δικαιώματος υπαναχώρησης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6, και, εάν υπάρχει τέτοιο δικαίωμα, τη διάρκεια και τις προϋποθέσεις άσκησής του, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών για το ποσό που ενδέχεται να υποχρεωθεί να πληρώσει ο καταναλωτής σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1, καθώς επίσης και τις συνέπειες της μη άσκησης αυτού του δικαιώματος·
- β) την ελάχιστη διάρκεια της σύμβασης εξ αποστάσεως, εάν πρόκειται για σύμβαση παροχής χρηματοοικονομικών υπηρεσιών σε μόνιμη βάση ή περιοδικά·
- γ) πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα που μπορεί να έχουν τα μέρη να προκαλέσουν την πρόωγη ή μονομερή λύση της σύμβασης εξ αποστάσεως δυνάμει των όρων της σύμβασης εξ αποστάσεως, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών ποινών που προβλέπονται στη σύμβαση στις περιπτώσεις αυτές·
- δ) πρακτικές οδηγίες για την άσκηση του δικαιώματος υπαναχώρησης, όπου να αναγράφεται, μεταξύ άλλων, η διεύθυνση στην οποία πρέπει να απευθύνεται η κοινοποίηση·
- ε) το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη στη νομοθεσία των οποίων βασίζεται ο προμηθευτής για τη δημιουργία σχέσεων με τον καταναλωτή πριν από τη σύναψη της σύμβασης εξ αποστάσεως·
- στ) οποιαδήποτε συμβατική ρήτρα σχετικά με το δίκαιο που εφαρμόζεται στη σύμβαση εξ αποστάσεως ή/και το αρμόδιο δικαστήριο·
- ζ) τη γλώσσα ή τις γλώσσες στις οποίες παρέχονται οι όροι της σύμβασης, και την αναφερόμενη στο παρόν άρθρο εκ των προτέρων πληροφόρηση, καθώς και τη γλώσσα ή τις γλώσσες στις οποίες ο προμηθευτής, σε συμφωνία με τον καταναλωτή, αναλαμβάνει την υποχρέωση να επικοινωνεί κατά τη διάρκεια της σύμβασης.

4. Την προσφυγή

- α) την ύπαρξη ή έλλειψη εξωδικαστικών διαδικασιών υποβολής ενστάσεων και προσφυγών στις οποίες έχει πρόσβαση ο καταναλωτής που είναι μέρος στην εξ αποστάσεως σύμβαση και, αν υπάρχουν τέτοιες διαδικασίες, τον τρόπο με τον οποίο έχει πρόσβαση ο καταναλωτής·
- β) την ύπαρξη κεφαλαίων εγγύησης ή άλλων ρυθμίσεων για την παροχή αποζημιώσεων, που δεν καλύπτονται από την οδηγία 94/19/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 1994, περί των συστημάτων εγγύησης των καταθέσεων ⁽¹⁾ και από την οδηγία 97/9/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 1997, σχετικά με τα συστήματα αποζημίωσης των επενδυτών ⁽²⁾.

2. Οι πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 1, ο εμπορικός σκοπός των οποίων πρέπει να καθίσταται σαφής, παρέχονται κατά τρόπο σαφή και κατανοητό με κάθε ενδεικνυόμενο μέσο σε σχέση με το χρησιμοποιούμενο μέσο επικοινωνίας εξ απο-

στάσεως, λαμβανομένων δεόντως υπόψη ιδίως των αρχών της καλής πίστης που πρέπει να διέπει τις εμπορικές συναλλαγές και της προστασίας εκείνων που, σύμφωνα με τη νομοθεσία των κρατών μελών, είναι ανίκανοι προς δικαιοπραξία, όπως οι ανήλικοι.

3. Προκειμένου για επικοινωνίες με φωνητική τηλεφωνία:

- α) πρέπει να δηλώνεται σαφώς στην αρχή οποιασδήποτε συνομιλίας με τον καταναλωτή, η ταυτότητα του προμηθευτή και ο εμπορικός σκοπός του τηλεφωνήματος που κάνει ο προμηθευτής·
- β) από την επιφύλαξη της τυπικής συγκατάθεσης του καταναλωτή, μόνον οι παρακάτω πληροφορίες πρέπει να παρέχονται:
 - η ταυτότητα του προσώπου που έρχεται σε επαφή με τον καταναλωτή και η σχέση του με τον προμηθευτή,
 - η περιγραφή των κυριότερων στοιχείων της χρηματοοικονομικής υπηρεσίας,
 - το συνολικό τίμημα που πρέπει να πληρώσει ο καταναλωτής στον προμηθευτή για τη χρηματοοικονομική υπηρεσία, συμπεριλαμβανομένων όλων των φόρων που εισπράττονται μέσω του προμηθευτή, ή, εάν δεν μπορεί να προσδιοριστεί το ακριβές τίμημα, η βάση υπολογισμού του, κατά τρόπον ώστε να μπορεί να το ελέγξει ο καταναλωτής,
 - μνεία της ενδεχόμενης ύπαρξης άλλων φόρων ή/και δαπανών που δεν εισπράττονται μέσω του προμηθευτή ούτε χρεώνονται από αυτόν,
 - η ύπαρξη ή μη δικαιώματος υπαναχώρησης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6, και, εάν υπάρχει τέτοιο δικαίωμα, η διάρκεια και οι προϋποθέσεις άσκησής του, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών για το ποσό που ενδέχεται να υποχρεωθεί να πληρώσει ο καταναλωτής σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1.

Ο προμηθευτής οφείλει να πληροφορεί τον καταναλωτή αφενός ότι, κατόπιν αιτήματός του, μπορεί να λάβει και άλλες πληροφορίες, αφετέρου δε, για τη φύση των πληροφοριών αυτών. Εν πάση περιπτώσει, ο προμηθευτής του παρέχει όλες τις πληροφορίες όταν εκτελεί τις κατά το άρθρο 5 υποχρεώσεις του.

4. Οι πληροφορίες σχετικά με συμβατικές υποχρεώσεις, οι οποίες πρέπει να ανακοινώνονται στον καταναλωτή κατά την περίοδο πριν από τη σύναψη της σύμβασης, πρέπει να είναι σύμφωνες με τις συμβατικές υποχρεώσεις που θα απέρρεαν από τη νομοθεσία που θα εφαρμοζόταν κατά τεκμήριο στη σύμβαση εξ αποστάσεως, εάν η τελευταία είχε συναφθεί.

Άρθρο 4

Πρόσθετες απαιτήσεις πληροφόρησης

1. Όταν οι διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας που διέπουν τις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, συνεπάγονται απαιτήσεις εκ των προτέρων πληροφόρησης, οι οποίες προστίθενται σε αυτές που απαριθμούνται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, οι εν λόγω απαιτήσεις εξακολουθούν να ισχύουν.

2. Εν αναμονή περαιτέρω εναρμόνισης, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν σε ισχύ ή να εισάγουν αυστηρότερες διατάξεις σχετικά με τις απαιτήσεις εκ των προτέρων πληροφόρησης, εφόσον οι διατάξεις αυτές είναι συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο.

⁽¹⁾ ΕΕ L 135 της 31.5.1994, σ. 5.

⁽²⁾ ΕΕ L 84 της 26.3.1997, σ. 22.

3. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή τις εθνικές διατάξεις σχετικά με τις απαιτήσεις εκ των προτέρων πληροφόρησης σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, όταν οι απαιτήσεις αυτές προστίθενται σε αυτές που απαριθμούνται στο άρθρο 3 παράγραφος 1. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις τις γνωστοποιούμενες εθνικές διατάξεις, κατά την εκπόνηση της έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 20 παράγραφος 2.

4. Η Επιτροπή, προκειμένου να εξασφαλίζει ένα υψηλό επίπεδο διαφάνειας με κάθε κατάλληλο μέσο, φροντίζει ώστε οι πληροφορίες που της γνωστοποιούνται για τις εθνικές διατάξεις, να διαβιβάζονται επίσης στους καταναλωτές και στους προμηθευτές.

Άρθρο 5

Ανακοίνωση των συμβατικών όρων και των εκ των προτέρων πληροφοριών

1. Ο προμηθευτής ανακοινώνει στον καταναλωτή όλους τους όρους της σύμβασης, καθώς και τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 και στο άρθρο 4, σε χαρτί ή σε άλλο σταθερό μέσο, το οποίο τίθεται σε εύθετο χρόνο στη διάθεση του καταναλωτή και στο οποίο έχει αυτός πρόσβαση, πριν να δεσμευτεί από σύμβαση εξ αποστάσεως ή προσφορά.

2. Ο προμηθευτής εκπληρώνει την δυνάμει της παραγράφου 1 υποχρέωσή του αμέσως μετά τη σύναψη της σύμβασης εξ αποστάσεως, εάν αυτή έχει συναφθεί κατόπιν αιτήματος του καταναλωτή με τη χρησιμοποίηση μέσου επικοινωνίας εξ αποστάσεως, το οποίο δεν επιτρέπει να ανακοινωθούν οι συμβατικοί όροι και οι πληροφορίες σύμφωνα με την παράγραφο 1.

3. Όσο διαρκεί η συμβατική σχέση, ο καταναλωτής δικαιούται, κατόπιν αιτήματός του, να λαμβάνει τους συμβατικούς όρους σε χαρτί. Επιπλέον, ο καταναλωτής δικαιούται να αλλάξει το χρησιμοποιούμενο μέσο εξ αποστάσεως επικοινωνίας, εκτός εάν αυτό είναι ασυμβίβαστο με τη συναφθείσα σύμβαση εξ αποστάσεως ή με τη φύση της παρεχόμενης χρηματοοικονομικής υπηρεσίας.

Άρθρο 6

Δικαίωμα υπαναχώρησης

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο καταναλωτής διαθέτει προθεσμία δεκατεσσάρων ημερολογιακών ημερών για να υπαναχωρήσει, χωρίς καμία ποινή και χωρίς να αναφέρει αιτιολογία. Ωστόσο, η προθεσμία αυτή παρατείνεται σε 30 ημερολογιακές ημέρες προκειμένου περί συμβάσεων εξ αποστάσεως με αντικείμενο ασφαλίσεις ζωής, καλυπτόμενες από την οδηγία 90/619/ΕΟΚ καθώς και πράξεις που αφορούν τις ατομικές συντάξεις.

Η προθεσμία εντός της οποίας μπορεί να ασκηθεί το δικαίωμα υπαναχώρησης αρχίζει να μετράται:

— είτε από την ημέρα σύναψης της σύμβασης εξ αποστάσεως, εκτός εάν πρόκειται για τις εν λόγω ασφαλίσεις ζωής, για τις οποίες η προθεσμία αρχίζει να μετράται από τη στιγμή που ο καταναλωτής πληροφορήθηκε τη σύναψη της σύμβασης εξ αποστάσεως,

— είτε από την ημέρα που ο καταναλωτής παρέλαβε τους συμβατικούς όρους και τις πληροφορίες, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2, εφόσον αυτή η τελευταία ημερομηνία είναι μεταγενέστερη από την αναφερόμενη στην πρώτη περίπτωση.

Τα κράτη μέλη, επιπροσθέτως του δικαιώματος υπαναχώρησης, μπορούν να ορίζουν ότι το εκτελεστό των συμβάσεων εξ αποστάσεως που αφορούν επενδυτικές υπηρεσίες αναστέλλεται, κατά τη διάρκεια της προθεσμίας που προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο.

2. Το δικαίωμα υπαναχώρησης δεν εφαρμόζεται:

α) σε χρηματοοικονομικές υπηρεσίες η τιμή των οποίων εξαρτάται από διακυμάνσεις της κεφαλαιαγοράς επί των οποίων ο προμηθευτής δεν έχει καμία επίδραση και μπορεί να επέλθουν κατά τη διάρκεια της προθεσμίας υπαναχώρησης, όπως υπηρεσίες που αφορούν:

— πράξεις συναλλάγματος,

— τίτλους της χρηματαγοράς,

— διαπραγματεύσιμους τίτλους,

— μερίδια οργανισμών συλλογικών επενδύσεων,

— προθεσμιακές χρηματοοικονομικές συμβάσεις (futures), συμπεριλαμβανομένων των ισοδυνάμων τίτλων που παρέχουν δικαίωμα εκκαθάρισης τοις μετρητοίς,

— προθεσμιακά συμβόλαια επιτοκίου (FRA),

— συμβάσεις ανταλλαγής (swaps) με αντικείμενο επιτόκιο ή συνάλλαγμα ή συνδεδεμένες με μετοχές ή με δείκτη μετοχών (equity swaps),

— προαιρέσεις (options) αγοράς ή πώλησης οιαδήποτε τίτλου από τους αναφερόμενους στο παρόν σημείο, συμπεριλαμβανομένων των ισοδυνάμων τίτλων που παρέχουν δικαίωμα εκκαθάρισης τοις μετρητοίς. Συμπεριλαμβάνονται ιδίως, στην κατηγορία αυτή, οι προαιρέσεις συναλλάγματος και επιτοκίων·

β) σε ασφαλιστήρια συμβόλαια ταξιδιών και αποσκευών ή παρόμοια βραχυπρόθεσμα ασφαλιστήρια συμβόλαια με διάρκεια μικρότερη του ενός μηνός·

γ) στις συμβάσεις των οποίων η εκτέλεση έχει ολοκληρωθεί πλήρως και από τα δύο μέρη με ρητή αίτηση του καταναλωτή προτού ασκήσει ο καταναλωτής το δικαίωμα υπαναχώρησης.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι δεν έχει εφαρμογή το δικαίωμα υπαναχώρησης:

α) σε πίστωση η οποία προορίζεται κυρίως για την κτήση ή τη διατήρηση δικαιωμάτων ιδιοκτησίας επί εγγείου ιδιοκτησίας ή επί υπάρχοντος ή υπό κατασκευή κτιρίου, ή για την ανακαίνιση ή βελτίωση κτιρίου ή

β) σε πίστωση η οποία εξασφαλίζεται είτε με υποθήκη επί ακινήτου είτε με δικαίωμα επί ακινήτου.

Η παρούσα παράγραφος ισχύει με την επιφύλαξη του δικαιώματος για χρόνο σκέψης προς όφελος των καταναλωτών που διαμένουν σε κράτος μέλος όπου το δικαίωμα αυτό υφίσταται, κατά τη στιγμή της έκδοσης της παρούσας οδηγίας.

4. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση της προβλεπόμενης στην παράγραφο 3 δυνατότητας, ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.

5. Η Επιτροπή θέτει στη διάθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου τις πληροφορίες που της παρέχονται από τα κράτη μέλη, και εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες αυτές γνωστοποιούνται επίσης στους καταναλωτές και στους προμηθευτές που τις ζητούν.

6. Εάν ο καταναλωτής ασκήσει το δικαίωμα υπαναχώρησης, κοινοποιεί το γεγονός αυτό σύμφωνα με τις πρακτικές οδηγίες που του έχουν δοθεί κατά το άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 3 στοιχείο δ), πριν από την εκπνοή της προθεσμίας, έτσι ώστε η κοινοποίηση να μπορεί να αποδεικνύεται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Η προθεσμία θεωρείται ότι έχει τηρηθεί εφόσον η κοινοποίηση έχει αποσταλεί πριν από την εκπνοή της προθεσμίας, υπό την προϋπόθεση ότι έχει γίνει σε χαρτί ή σε άλλο σταθερό μέσο το οποίο τίθεται στη διάθεση του αποδέκτη και στο οποίο ο αποδέκτης έχει πρόσβαση.

7. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στις πιστωτικές συμφωνίες που καταγγέλλονται δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 4 της οδηγίας 97/7/ΕΚ και του άρθρου 7 της οδηγίας 94/47/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ής Οκτωβρίου 1994, περί της προστασίας των αγοραστών ως προς ορισμένες πλευρές των συμβάσεων που αφορούν την απόκτηση δικαιώματος χρήσης ακινήτων υπό καθεστώς χρονομεριστικής μίσθωσης⁽¹⁾.

Εάν στη σύμβαση εξ αποστάσεως μιας δεδομένης χρηματοοικονομικής υπηρεσίας έχει επισυναφθεί άλλη σύμβαση εξ αποστάσεως σχετική με χρηματοοικονομικές υπηρεσίες παρεχόμενες από τον προμηθευτή ή από τρίτον βάσει συμφωνίας του με τον προμηθευτή, η πρόσθετη αυτή σύμβαση καταγγέλλεται, χωρίς καμία ποινή, εάν ο καταναλωτής ασκήσει το δικαίωμα υπαναχώρησης, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.

8. Το παρόν άρθρο δεν θίγει τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις των κρατών μελών που διέπουν την καταγγελία, τη διακοπή ή το μη εκτελεστό συμβάσεως εξ αποστάσεως ή το δικαίωμα του καταναλωτή να εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις πριν από την ημερομηνία που ορίζεται στη σύμβαση εξ αποστάσεως. Οι διατάξεις αυτές ισχύουν ανεξάρτητα από τους όρους και τα νομικά αποτελέσματα της λύσεως της σύμβασης.

Άρθρο 7

Πληρωμή για υπηρεσία που έχει παρασχεθεί πριν από την υπαναχώρηση

1. Εάν ο καταναλωτής ασκήσει το δικαίωμα υπαναχώρησης που του αναγνωρίζεται από το άρθρο 6 παράγραφος 1, μπορεί να υποχρεωθεί να πληρώσει, το συντομότερο δυνατόν, μόνο για τη χρηματοοικονομική υπηρεσία που του έχει όντως παράσχει ο προμηθευτής σύμφωνα με τη σύμβαση εξ αποστάσεως. Το πληρωτέο ποσό δεν μπορεί:

— να υπερβαίνει ποσό ανάλογο με την έκταση της υπηρεσίας που ήδη παρασχεθήκε, σε σχέση με το σύνολο των παροχών που προβλέπει η σύμβαση εξ αποστάσεως,

— σε καμία περίπτωση να είναι τέτοιο που να μπορεί να εκληφθεί ως ποινή.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν ότι ο καταναλωτής δεν υποχρεούται να καταβάλει κανένα ποσό, όταν καταγγέλλει από ασφαλιστική σύμβαση.

3. Ο προμηθευτής δεν μπορεί να απαιτήσει από τον καταναλωτή να καταβάλλει κανένα ποσό βάσει της παραγράφου 1 εκτός εάν μπορεί να αποδείξει ότι ο καταναλωτής είχε δεόντως ενημερωθεί για το πληρωτέο ποσό, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 3 στοιχείο α). Ωστόσο, δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση, να απαιτήσει την πληρωμή αυτή, εάν έχει αρχίσει να εκτελεί τη σύμβαση πριν από την εκπνοή της προθεσμίας υπαναχώρησης που προβλέπει το άρθρο 6 παράγραφος 1 χωρίς να το ζητήσει προηγουμένως ο καταναλωτής.

4. Ο προμηθευτής υποχρεούται να επιστρέψει στον καταναλωτή, το ταχύτερο δυνατόν και το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών, όλα τα ποσά που έχει λάβει από αυτόν σύμφωνα με την εξ αποστάσεως σύμβαση, με εξαίρεση το ποσό που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η προθεσμία αρχίζει να μετράται από την ημέρα που ο προμηθευτής παραλαμβάνει την κοινοποίηση της υπαναχώρησης.

5. Ο καταναλωτής επιστρέφει στον προμηθευτή, το ταχύτερο δυνατόν και το αργότερο εντός 30 ημερολογιακών ημερών, ό,τι χρηματικά ποσά ή/και πράγματα έχει λάβει από αυτόν. Η προθεσμία αρχίζει να μετράται από την ημέρα κατά την οποία ο καταναλωτής απέστειλε την κοινοποίηση της υπαναχώρησης.

Άρθρο 8

Πληρωμή με κάρτα

Τα κράτη μέλη μεριμνούν να υπάρχουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε ο καταναλωτής:

— να μπορεί να ζητεί την ακύρωση μιας πληρωμής σε περίπτωση που χρησιμοποιήθηκε δολίως η κάρτα πληρωμής του στα πλαίσια συμβάσεων εξ αποστάσεως,

— σε περίπτωση τέτοιας δόλιας χρήσης να επαναπιστώνεται με τα ποσά που έχουν καταβληθεί ή να του επιστρέφονται τα ποσά αυτά.

Άρθρο 9

Μη αιτηθείσες υπηρεσίες

Με την επιφύλαξη των διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με τη σιωπηρή ανανέωση των συμβάσεων εξ αποστάσεως, όταν αυτές επιτρέπουν τη σιωπηρή ανανέωση, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε:

— να απαγορεύεται η παροχή χρηματοοικονομικών υπηρεσιών σε καταναλωτή χωρίς να το έχει ζητήσει αυτός προηγουμένως, όταν αυτή η παροχή περιλαμβάνει αίτηση για άμεση ή μεταγενέστερη πληρωμή,

— να απαλλάσσεται ο καταναλωτής από οποιαδήποτε υποχρέωση σε περίπτωση μη αιτηθείσας υπηρεσίας, χωρίς η έλλειψη απάντησης εκ μέρους του να εκλαμβάνεται ως συγκατάθεση.

Άρθρο 10

Αυτόκλητη επικοινωνία

1. Η χρησιμοποίηση των ακόλουθων τεχνικών επικοινωνίας εξ αποστάσεως από έναν προμηθευτή απαιτεί την προηγούμενη συγκατάθεση του καταναλωτή:

α) αυτοματοποιημένα συστήματα κλήσης χωρίς ανθρώπινη παρέμβαση (αυτόματες συσκευές κλήσης)·

β) φαξ.

(¹) ΕΕ L 280 της 29.10.1994, σ. 83.

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα μέσα επικοινωνίας εξ αποστάσεως, εκτός από εκείνα που αναφέρονται στην παράγραφο 1, όταν παρέχουν δυνατότητα προσωπικής επικοινωνίας:

- α) να μην επιτρέπονται εάν δεν υπάρχει συγκατάθεση του ενδιαφερόμενου καταναλωτή ή
- β) να χρησιμοποιούνται μόνον εφόσον δεν υπάρχει έκδηλη αντίθεση του καταναλωτή.

3. Τα μέτρα που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν πρέπει να συνεπάγονται έξοδα για τους καταναλωτές.

Άρθρο 11

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη προβλέπουν τις δέουσες κυρώσεις σε περίπτωση που ο προμηθευτής δεν τηρεί τις εθνικές διατάξεις που έχουν θεσπιστεί δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη μπορούν ιδίως, για τον σκοπό αυτό, να ορίζουν ότι επιτρέπεται στον καταναλωτή να καταγγείλει τη σύμβαση ανά πάσα στιγμή, χωρίς έξοδα και ποινές.

Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 12

Αναγκαστικός χαρακτήρας των διατάξεων της παρούσας οδηγίας

1. Ο καταναλωτής δεν μπορεί να παραιτείται των δικαιωμάτων που του απονέμονται από την παρούσα οδηγία.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο καταναλωτής δεν στερείται της προστασίας που του παρέχεται βάσει της παρούσας οδηγίας λόγω της επιλογής δικαίου τρίτης χώρας ως του δικαίου που διέπει τη σύμβαση, όταν η σύμβαση αυτή συνδέεται στενά με το έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών.

Άρθρο 13

Ένδικη και διοικητική προσφυγή

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να υπάρχουν κατάλληλα και αποτελεσματικά μέσα εξασφάλισης της συμμόρφωσης με την παρούσα οδηγία προς το συμφέρον του καταναλωτή.

2. Τα μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν διατάξεις βάσει των οποίων ένας ή περισσότεροι από τους ακόλουθους οργανισμούς, όπως αυτοί ορίζονται από το εθνικό δίκαιο, μπορούν να προσφύγουν, βάσει του εθνικού δικαίου, ενώπιον των δικαστηρίων ή των αρμόδιων διοικητικών φορέων για την εξασφάλιση της εφαρμογής των εθνικών διατάξεων για τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας:

- α) οι δημόσιοι οργανισμοί ή οι εκπρόσωποί τους·
 - β) οι οργανώσεις των καταναλωτών που έχουν έννομο συμφέρον για την προστασία των καταναλωτών·
 - γ) οι επαγγελματικές οργανώσεις που έχουν έννομο συμφέρον να ενεργήσουν.
3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε οι οργανισμοί και οι προμηθευτές μέσω επικοινωνίας εξ αποστάσεως να

θέτουν τέρμα, εφόσον είναι σε θέση να το πράξουν, στις πρακτικές που, βάσει δικαστικής απόφασης, διοικητικής απόφασης ή απόφασης ελεγκτικής αρχής, η οποία τους κοινοποιείται, κηρύσσονται ότι αντιβαίνουν στην παρούσα οδηγία.

Άρθρο 14

Ένδικη προσφυγή

1. Τα κράτη μέλη προωθούν τη θέσπιση ή ανάπτυξη εξωδικαστικών διαδικασιών υποβολής ενστάσεων και προσφυγών οι οποίες είναι κατάλληλες και αποτελεσματικές για την επίλυση διαφορών επί καταναλωτικών θεμάτων που αφορούν τις εξ αποστάσεως παρεχόμενες χρηματοοικονομικές υπηρεσίες.

2. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν, ιδίως, τα όργανα που είναι υπεύθυνα για την εξωδικαστική λύση των διαφορών να συνεργάζονται για να επιλύονται οι διασυνοριακές διαφορές που αφορούν τις εξ αποστάσεως παρεχόμενες χρηματοοικονομικές υπηρεσίες.

Άρθρο 15

Το βάρος της απόδειξης

Με την επιφύλαξη του άρθρου 7 παράγραφος 3, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν ότι το βάρος της απόδειξης για την τήρηση των υποχρεώσεων πληροφόρησης του καταναλωτή που επιβάλλονται στον προμηθευτή, καθώς και για τη συγκατάθεση του καταναλωτή στη σύμβαση και, ενδεχομένως, στην εκτέλεσή της, μπορεί να βαρύνει τον προμηθευτή.

Θεωρείται καταχρηστική ρήτρα κατά την έννοια της οδηγίας 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με τους καταναλωτές⁽¹⁾, η συμβατική ρήτρα η οποία προβλέπει ότι το βάρος της απόδειξης για την τήρηση εκ μέρους του προμηθευτή του συνόλου ή μέρους των υποχρεώσεων που τον βαρύνουν βάσει της παρούσας οδηγίας, το φέρει ο καταναλωτής.

Άρθρο 16

Μεταβατικά μέτρα

Τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν εθνικούς κανόνες που είναι σύμφωνοι με την παρούσα οδηγία σχετικά με προμηθευτές που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος το οποίο δεν έχει ακόμα μεταφέρει την παρούσα οδηγία στην εθνική νομοθεσία του και το δίκαιο του οποίου δεν προβλέπει υποχρεώσεις αντίστοιχες προς τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία.

Άρθρο 17

Οδηγία 90/619/ΕΟΚ

Στο άρθρο 15 παράγραφος 1 της οδηγίας 90/619/ΕΟΚ, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει ότι ο αντισυμβαλλόμενος μιας σύμβασης ατομικής ασφαλίσεως ζωής διαθέτει προθεσμία καταγγελίας 30 ημερολογιακών ημερών από τη στιγμή που πληροφορήθηκε τη σύμβαση της σύμβασης προκειμένου να αποποιηθεί τα αποτελέσματα που απορρέουν από τη σύμβαση αυτή.»

⁽¹⁾ ΕΕ L 95 της 21.4.1993, σ. 29.

Άρθρο 18

Οδηγία 97/7/EK

Η οδηγία 97/7/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 3 παράγραφος 1, η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— που αφορούν οποιαδήποτε χρηματοοικονομική υπηρεσία, στην οποία εφαρμόζεται η οδηγία 2002/.../EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με την εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές και την τροποποίηση των οδηγιών 90/619/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 97/7/EK και 98/27/EK (*).

(*) ΕΕ L ... ».

2. Το παράρτημα II διαγράφεται.

Άρθρο 19

Οδηγία 98/27/EK

Στο παράρτημα της οδηγίας 98/27/EK προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

- «11. Οδηγία 2002/.../EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με την εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές και την τροποποίηση των οδηγιών 90/619/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 97/7/EK και 98/27/EK (*).

(*) ΕΕ L ... ».

Άρθρο 20

Αναθεώρηση

1. Μετά τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή εξετάζει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών όσον αφορά την εμπορία των υπηρεσιών αυτών. Επιδιώκει να αναλύσει και να προσδιορίσει τις δυσκολίες τις οποίες αντιμετωπίζουν, ή ενδέχεται να αντιμετωπίσουν, τόσο οι καταναλωτές όσο και οι προμηθευτές, εξ αφορμής ιδίως των διαφορών μεταξύ των εθνικών διατάξεων περί πληροφόρησης και του δικαιώματος υπαναχώρησης.

2. Η Επιτροπή υποβάλει έκθεση, [...] (*) το αργότερο, προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζουν τόσο οι καταναλωτές όσο και οι προμηθευτές οι οποίοι επιθυμούν να αγοράσουν και να πωλήσουν χρηματοοικονομικές υπηρεσίες καθώς και προτάσεις, εφόσον απαιτείται, για την τροποποίηση ή/και την περαιτέρω εναρμόνιση των διατάξεων περί πληροφόρησης και δικαιώματος υπαναχώρησης της κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με τις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες ή/και εκείνες που προβλέπονται στο άρθρο 3.

Άρθρο 21

Μεταφορά στην εθνική νομοθεσία

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο [...] (**). Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία καθώς και πίνακα αντιστοιχιών μεταξύ των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται.

Άρθρο 22

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 23

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

(*) 42 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(**) Δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο, στις 19 Νοεμβρίου 1998, πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές και για την τροποποίηση των οδηγιών του Συμβουλίου 90/619/ΕΟΚ, 97/7/ΕΚ και 98/27/ΕΚ.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο γνωμοδότησε σε πρώτη ανάγνωση στις 5 Μαΐου 1999.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε στις 29 Απριλίου 1999.

Η Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μην γνωμοδοτήσει.

2. Η Επιτροπή διαβίβασε την τροποποιημένη πρότασή της στο Συμβούλιο τις 23 Ιουλίου 1999.
3. Το Συμβούλιο, στις 19 Δεκεμβρίου 2001, καθόρισε την κοινή θέση του σύμφωνα με το άρθρο

II. ΣΤΟΧΟΣ

Σκοπός της πρότασης είναι ο καθορισμός νομικού πλαισίου για την εξ αποστάσεως εμπορία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές, το οποίο να προωθεί τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και παράλληλα να καθιερώνει ένα υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών. Με τον τρόπο αυτόν συμπληρώνονται οι υφιστάμενες τομεακές ρυθμίσεις για τις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, και ειδικότερα καλύπτεται ένα κενό που έχει δημιουργηθεί με την γενική οδηγία για την εξ αποστάσεως εμπορία καταναλωτικών αγαθών.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Η κοινή θέση που επετεύχθη έπειτα από μακρές και επίπονες συζητήσεις αντιπροσωπεύει μια προσεκτική και εξαιρετικά ευαίσθητη ισορροπία μελημάτων και συμφερόντων με αποτέλεσμα:

- ένα υψηλό επίπεδο εναρμόνισης των απαιτήσεων πληροφόρησης βάσει του άρθρου 3,
- τη δυνατότητα για τα κράτη μέλη να διατηρούν ή να επιβάλλουν αυστηρότερες απαιτήσεις πληροφόρησης, σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία, εξασφαλίζοντας παράλληλα τη μέγιστη δυνατή διαφάνεια,
- μια ευρύτατη εναρμόνιση όσον αφορά το δικαίωμα υπαναχώρησης, την πληρωμή για παρασχεθείσες υπηρεσίες, τις μη παραγγελλθείσες υπηρεσίες, την αυτόκλητη επικοινωνία, την επανόρθωση κ.λπ.,
- την παροχή δυνατότητας για τροποποίηση ή περαιτέρω εναρμόνιση των διατάξεων της οδηγίας υπό το φως της πείρας που θα αποκτηθεί,
- την αποσαφήνιση της σχέσης μεταξύ αυτής της οδηγίας και της οδηγίας για το ηλεκτρονικό εμπόριο.

A. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ**1. Τροπολογίες που αποδέχθηκε το Συμβούλιο**

Το Συμβούλιο ενσωμάτωσε στην κοινή θέση, εν όλω, εν μέρει ή κατ' αρχήν, τις ακόλουθες τροποποιήσεις:

τροπολογία αριθ. 2 (βελτίωση της διατύπωσης της αιτιολογικής σκέψης 3): υιοθετήθηκε με μια μικρή επαναδιατύπωση,

τροπολογία αριθ. 3 (βελτίωση της διατύπωσης της αιτιολογικής σκέψης 5): υιοθετήθηκε με μια μικρή επαναδιατύπωση,

τροπολογία αριθ. 4 (μη μείωση του επιπέδου προστασίας των καταναλωτών): έγινε δεκτή στην αιτιολογική σκέψη 8,

τροπολογία αριθ. 7 (διαγραφή της αναφοράς ότι ορισμένα μέτρα είναι επαρκή): έγινε δεκτή στην αιτιολογική σκέψη 36,

τροπολογία αριθ. 10 (τροποποίηση της αιτιολογικής σκέψης 16): έγινε εν μέρει δεκτή στην αιτιολογική σκέψη 21,

τροπολογίες αριθ. 11 και 18 (όσον αφορά τις αιτιολογικές σκέψεις που αφορούν το δικαίωμα υπαναχώρησης): ελήφθησαν υπόψη στην αιτιολογική σκέψη 24 και στο άρθρο 6,

τροπολογία αριθ. 12 (διαγραφή της αιτιολογικής σκέψης 18): έγινε δεκτή,

τροπολογία αριθ. 13 (αναφορά στις υπηρεσίες): έγινε δεκτή στην αιτιολογική σκέψη 25,

τροπολογία αριθ. 14 (προσθήκη νέας αιτιολογικής σκέψης): έγινε δεκτή στην αιτιολογική σκέψη 23,

τροπολογία αριθ. 43 (διαγραφή του τελευταίου τμήματος του άρθρου 1 παράγραφος 2): έγινε δεκτή,

τροπολογία αριθ. 45 (διαγραφή της μνείας των οργανωμένων συστημάτων): έγινε δεκτή στο άρθρο 2 στοιχείο α),

τροπολογία αριθ. 19 (διαγραφή της αναφοράς στη συνήθη διαμονή): έγινε δεκτή στο άρθρο 2 στοιχείο δ),

τροπολογία αριθ. 21 (εκ των προτέρων πληροφόρηση): το Συμβούλιο αποδέχθηκε σε μεγάλο βαθμό τη διατύπωση στο άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 2, προσέθεσε ορισμένα συμπληρωματικά θέματα και αναδιατύπωσε τη διάταξη για λόγους σαφήνειας. Στην παράγραφο 4 του άρθρου αυτού προσέθεσε μια σημαντική διάταξη σχετικά με τη συνοχή ανάμεσα στις πληροφορίες κατά την περίοδο πριν από την σύναψη της σύμβασης και την ισχύουσα νομοθεσία (βλέπε άρθρο 3 παράγραφος 4 κατωτέρω),

τροπολογίες αριθ. 38, 39, 22, 48, 49 και 50 καθώς επίσης και αριθ. 11 (δικαίωμα υπαναχώρησης): έγιναν δεκτές σε μεγάλο βαθμό στο άρθρο 6 με παραπομπές στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο 3α) και παράγραφος 3 στοιχείο β) τελευταία περίπτωση και αιτιολογική σκέψη 24 (βλέπε επίσης άρθρο 6 κατωτέρω),

τροπολογία αριθ. 23 (πληρωμή υπηρεσίας): έγινε δεκτή με αλλαγές στη διατύπωση στο άρθρο 7,

τροπολογία αριθ. 20 (σταθερό μέσο): έγινε κατ' αρχήν δεκτή στην αιτιολογική σκέψη 20, καθώς επίσης και στο άρθρο 2 στοιχείο στ) και στο άρθρο 5 παράγραφος 1,

τροπολογία αριθ. 27 (μη παραγγελθείσα υπηρεσία): έγινε εν μέρει δεκτή στο άρθρο 9,

2. Τροπολογίες που απορρίφθηκαν από το Συμβούλιο

τροπολογία αριθ. 57 [στο άρθρο 1 προστίθεται μια νέα παράγραφος 1 στοιχείο α)] και τροπολογίες αριθ. 40 και 44 (στο άρθρο 1 προστίθεται μια νέα παράγραφος 20): το Συμβούλιο έκρινε όπως και η Επιτροπή ότι τούτο θα εξασθενήσει την προστασία των καταναλωτών,

τροπολογία αριθ. 25 (ανεπαρκείς υπηρεσίες): απορρίφθηκε, δεδομένου ότι το θέμα αυτό είναι ουσιαστικά άσχετο,

τροπολογία αριθ. 26 (επιστροφή εγγράφων στον προμηθευτή): απορρίφθηκε, διότι θεωρήθηκε ουσιαστικά ακατάλληλη.

B. ΝΕΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΗΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΕΙΣΗΓΑΓΕ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Αιτιολογικές σκέψεις

Αιτιολογική σκέψη 6: διευκρίνιση σχετικά με την οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο.

Αιτιολογική σκέψη 7: διευκρίνιση σχετικά με τις τομεακές οδηγίες και τα μη εναρμονισμένα στοιχεία.

Αιτιολογική σκέψη 8: διευκρίνιση σχετικά με το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο.

Αιτιολογική σκέψη 9: διευκρίνιση σχετικά με την περαιτέρω εναρμόνιση και προστασία των καταναλωτών.

Αιτιολογική σκέψη 17: διευκρίνιση σχετικά με τις αρχικές συμφωνίες παροχής υπηρεσιών.

Αιτιολογική σκέψη 20: διευκρίνιση σχετικά με τα σταθερά μέσα.

Αιτιολογική σκέψη 22: διευκρίνιση σχετικά με τις απαιτήσεις πληροφόρησης.

Αιτιολογική σκέψη 24: αναφορά στην κατάσταση όπου ο καταναλωτής έχει ζητήσει ρητώς την εκτέλεση της σύμβασης.

Αιτιολογική σκέψη 29: αναφορά σε μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς.

Αιτιολογική σκέψη 30: διευκρίνιση σχετικά με ορισμένα κράτη μέλη, όπως D (Γερμανία) και A (Αυστρία), των οποίων τα νομικά συστήματα περιλαμβάνουν την έννοια της «*invitatio ad referendum*».

Αιτιολογική σκέψη 31: διευκρίνιση σχετικά με την επιλογή της γλώσσας.

Άρθρο 1 παράγραφος 2

Το κείμενο αυτό με το οποίο τροποποιείται η πρόταση της Επιτροπής καθιστά πολύ σαφέστερα τα σχετικά με τις αρχικές και διαδοχικές υπηρεσίες και πράξεις.

Άρθρο 2 στοιχείο β)

Έγινε αλλαγή της διατύπωσης στο πνεύμα της τροπολογίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Άρθρο 3 παράγραφος 3

Αναγκαία έγκριση των απαιτήσεων πληροφόρησης για τη φωνητική τηλεφωνία.

Άρθρο 3 παράγραφος 4

Αναγκαία διευκρίνιση ώστε να εξασφαλίζεται η διαφάνεια για τον καταναλωτή όσον αφορά την πληροφόρηση κατά την περίοδο πριν από τη σύναψη της σύμβασης, πληροφόρηση που αφορά συμβατικές υποχρεώσεις. Η εφαρμοστέα στη σύμβαση νομοθεσία στο στάδιο αυτό μπορεί, κατά την άποψη του Συμβουλίου, να είναι μόνο η τεκμαιρόμενη από τον παρέχοντα υπηρεσίες ως η εφαρμοζόμενη. Σε περίπτωση σύγκρουσης, η εφαρμοστέα νομοθεσία πρέπει να καθορίζεται από τους κανόνες του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

Άρθρο 4

Το άρθρο αυτό επιτρέπει στα κράτη μέλη να διατηρούν ή να εισάγουν υψηλότερο επίπεδο προστασίας των καταναλωτών και με δεδομένους τους όρους που πρέπει να τηρούνται (παράγραφος 1 παράγραφος 2 τελευταίο τμήμα, παράγραφοι 3 και 4).

Άρθρο 5

Οι υποχρεώσεις για τον προμηθευτή όσον αφορά την ανακοίνωση των συμβατικών όρων και προϋποθέσεων έγιναν αυστηρότερες και αποτελεσματικότερες.

Άρθρο 6

Το άρθρο αυτό καθορίζει το δικαίωμα υπαναχώρησης κατά τρόπο συνολικό, ακριβή και παράλληλα ευέλικτο, λαμβάνοντας υπόψη την υπάρχουσα κοινοτική νομοθεσία, τις συγκεκριμένες καταστάσεις στα κράτη μέλη και τις ιδιαιτερότητες ορισμένων χρηματοοικονομικών υπηρεσιών.

Άρθρο 7

Το κείμενο για την πληρωμή των υπηρεσιών έχει αναδιατυπωθεί και, όσον αφορά ορισμένες πτυχές του, έχει αποσαφηνιστεί και συμπληρωθεί (ιδίως η παράγραφος 5).

Άρθρο 11

Το Συμβούλιο προτίμησε μια ξεχωριστή διάταξη σχετικά με τις κυρώσεις με μια διατύπωση που ακολουθεί το προηγούμενο άλλων οδηγιών.

Άρθρο 16

Το άρθρο αυτό για τα μεταβατικά μέτρα προορίζεται να καλύψει την περίοδο μέχρι τη μεταγραφή της παρούσας οδηγίας στην εθνική νομοθεσία.

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 17/2002

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 19 Δεκεμβρίου 2001

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ... , περί κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας

(2002/C 58 E/05)

(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 ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην πολιτική αεροπορία θα πρέπει πάντα να εξασφαλίζεται υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο προστασίας των ευρωπαϊκών πολιτών, μέσω της έκδοσης κοινών κανόνων ασφαλείας και μέτρων τα οποία θα εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση των προϊόντων, των προσώπων και των φορέων στο πλαίσιο της Κοινότητας προς αυτούς τους κανόνες και προς τους κανόνες που εκδίδονται για την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό θα συντελέσει στη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των αγαθών, των προσώπων και των φορέων στην εσωτερική αγορά.
- (2) Κατά συνέπεια, τα αεροναυτικά προϊόντα θα πρέπει να υπόκεινται σε πιστοποίηση προκειμένου να εξακριβώνεται ότι πληρούν βασικές απαιτήσεις αξιοπιστίας και περιβαλλοντικής προστασίας σχετικά με την πολιτική αεροπορία. Εντός έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να εκπονηθούν κατάλληλες βασικές απαιτήσεις που να καλύπτουν τη λειτουργία των αεροσκαφών και την άδεια ασκήσεως επαγγέλματος των ιπτάμενων πληρωμάτων και, εφόσον δικαιολογείται, την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε αεροσκάφη τρίτων χωρών, εν συνεχεία δε, ανάλογα με τις ανάγκες, άλλα κεφάλαια του τομέα της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.
- (3) Ως ανταπόκριση στις αυξανόμενες ανησυχίες σχετικά με την υγεία και την ευεξία των επιβατών κατά την πτήση, είναι ανάγκη να αναπτυχθούν σχεδιασμοί αεροσκαφών που να προστατεύουν καλύτερα την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών.
- (4) Τα αποτελέσματα των διερευνήσεων των ατυχημάτων θα πρέπει να οδηγούν χωρίς καμία καθυστέρηση σε έμπρακτα μέτρα, ιδίως όταν αφορούν ελαττώματα σχεδιασμού αεροσκαφών ή/και επιχειρησιακά θέματα, ώστε να αποκαθίσταται η εμπιστοσύνη του καταναλωτή στις αεροπορικές μεταφορές.
- (5) Η σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 («σύμβαση του Σικάγου»), στην οποία όλα τα κράτη μέλη είναι μέρη, προβλέπει ήδη στοιχειώδη πρότυπα για να εξασφαλίζεται η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και η σχετική περιβαλλοντική προστασία. Οι κοινοτικές βασικές απαιτήσεις και οι κανόνες που θεσπίζονται για την εφαρμογή τους θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα κράτη μέλη πληρούν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων έναντι τρίτων χωρών.
- (6) Τα αεροναυτικά προϊόντα, εξαρτήματα και εξοπλισμός θα πρέπει να πιστοποιούνται, εφόσον κρίνεται ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις αξιοπιστίας και περιβαλλοντικής προστασίας που καθορίζονται από την Κοινότητα σύμφωνα με τα πρότυπα που θεσπίζονται βάσει της σύμβασης του Σικάγου. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί για την κατάρτιση των απαραίτητων εκτελεστικών κανόνων.
- (7) Προκειμένου να επιτευχθούν οι κοινοτικοί στόχοι όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών, των προσώπων και των υπηρεσιών, καθώς και οι στόχοι της κοινής πολιτικής μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδέχονται, χωρίς άλλες απαιτήσεις ή αξιολόγηση, τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό, τους φορείς και τα πρόσωπα που πιστοποιούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του.
- (8) Θα πρέπει να παρέχεται επαρκής ευελιξία προκειμένου να αντιμετωπίζονται ειδικές περιπτώσεις, όπως επείγοντα μέτρα ασφαλείας και απρόβλεπτες ή περιορισμένης διάρκειας λειτουργικές ανάγκες, και θα πρέπει να προβλέπεται επίσης η δυνατότητα επίτευξης ισοδύναμου επιπέδου ασφαλείας με άλλα μέσα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να χορηγούν εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, εφόσον οι εν λόγω εξαιρέσεις περιορίζονται αυστηρά ως προς το πεδίο εφαρμογής τους και υπόκεινται σε κατάλληλο κοινοτικό έλεγχο.

⁽¹⁾ ΕΕ C 154 E της 29.5.2001, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ C 221 της 7.8.2001, σ. 38.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Σεπτεμβρίου 2001 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2001 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

- (9) Η εκπλήρωση των στόχων του παρόντος κανονισμού μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά μέσω συνεργασίας με τρίτες χώρες. Στην περίπτωση αυτή, οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού και οι εκτελεστικοί κανόνες του μπορούν να προσαρμόζονται μέσω συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ της Κοινότητας και των χωρών αυτών. Ωστόσο, ελλείψει τέτοιων συμφωνιών, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη, υπό τον κατάλληλο κοινοτικό έλεγχο, να αναγνωρίζουν τις εγκρίσεις που χορηγούνται από τρίτη χώρα σε αλλοδαπά προϊόντα, εξαρτήματα και εξοπλισμό, φορείς και προσωπικό.
- (10) Είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλιστεί, αφενός μεν, η απαιτούμενη προστασία ευαίσθητων δεδομένων ασφαλείας, αφετέρου δε, να παρέχονται στο κοινό κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και της σχετικής περιβαλλοντικής προστασίας, λαμβανομένων υπόψη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽¹⁾, και της σχετικής εθνικής νομοθεσίας.
- (11) Απαιτούνται καλύτερες ρυθμίσεις σε όλους τους τομείς που καλύπτει ο παρών κανονισμός, ούτως ώστε ορισμένα καθήκοντα που ασκούνται σήμερα σε κοινοτικό ή σε εθνικό επίπεδο να πρέπει να εκτελούνται από ενιαίο εξειδικευμένο φορέα που διαθέτει την κατάλληλη εμπειρογνομosύνη. Επομένως, χρειάζεται να συσταθεί, στο πλαίσιο της υφιστάμενης θεσμικής δομής και ισορροπίας εξουσιών της Κοινότητας, ένας Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας των Αεροπορίας, ανεξάρτητος ως προς τα τεχνικά ζητήματα και με νομική, διοικητική και δημοσιονομική αυτονομία. Για το σκοπό αυτό, είναι απαραίτητο και ενδεδειγμένο να είναι ο οργανισμός αυτός κοινοτικός φορέας που θα διαθέτει νομική προσωπικότητα και θα ασκεί τις εκτελεστικές εξουσίες που του ανατίθενται βάσει του παρόντος κανονισμού.
- (12) Προκειμένου να επικουρεί δεόντως την Κοινότητα, ο οργανισμός θα πρέπει να μπορεί να αναπτύσσει την εμπειρογνομosύνη του σε όλες τις πτυχές της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και της περιβαλλοντικής προστασίας που καλύπτει ο παρών κανονισμός. Θα πρέπει να επικουρεί, αφενός, την Επιτροπή κατά την εκπόνηση της απαιτούμενης νομοθεσίας και να βοηθά τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία στην εφαρμογή της. Θα πρέπει να μπορεί να εκδίδει προδιαγραφές πιστοποίησης και υλικό καθοδήγησης, να μπορεί να καταρτίζει τεχνικές εκθέσεις και να εκδίδει πιστοποιητικά, ανάλογα με τις ανάγκες, να επικουρεί την Επιτροπή στην παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του και να διαθέτει τις απαραίτητες εξουσίες για την εκπλήρωση του έργου του.
- (13) Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να εκπροσωπούνται σε ένα διοικητικό συμβούλιο προκειμένου να ελέγχουν αποτελεσματικά το έργο του οργανισμού. Στο συμβούλιο αυτό θα πρέπει να ανατεθούν οι απαιτούμενες εξουσίες για την
- κατάρτιση του προϋπολογισμού, τον έλεγχο της εκτέλεσής του, την έκδοση των κατάλληλων δημοσιονομικών κανόνων, την κατάρτιση διαφανών διαδικασιών εργασίας για τη λήψη αποφάσεων από τον οργανισμό και τον διορισμό του εκτελεστικού διευθυντή. Ενδεικνύεται επίσης ο οργανισμός να έχει το δικαίωμα να διεξάγει έρευνα και να οργανώνει τον κατάλληλο συντονισμό με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη. Είναι επιθυμητό ο οργανισμός να επικουρεί την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της όσον αφορά τις διεθνείς σχέσεις, συμπεριλαμβανομένης της εναρμόνισης των κανόνων, της αναγνώρισης των εγκρίσεων και της τεχνικής συνεργασίας, και να έχει το δικαίωμα να διαμορφώνει τις κατάλληλες σχέσεις με τις αεροναυτικές αρχές τρίτων χωρών και διεθνείς οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.
- (14) Για λόγους δημόσιου συμφέροντος, ο οργανισμός πρέπει να βασίζεται τη δράση του στον τομέα της ασφαλείας αποκλειστικά σε ανεξάρτητη εμπειρογνομosύνη, με αυστηρή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των κανόνων που θεσπίζει η Επιτροπή για την εφαρμογή του. Για τον σκοπό αυτόν, όλες οι αποφάσεις του οργανισμού όσον αφορά την ασφαλεία θα πρέπει να λαμβάνονται από τον εκτελεστικό διευθυντή του, ο οποίος θα πρέπει να διαθέτει μεγάλη ευελιξία για την αναζήτηση συμβουλών και την οργάνωση της εσωτερικής λειτουργίας του οργανισμού. Ωστόσο, όταν ο οργανισμός πρέπει να καταρτίσει σχέδια γενικών κανόνων προς εφαρμογή από τις εθνικές αρχές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμμετέχουν στη διαδικασία διαμόρφωσης αποφάσεων.
- (15) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα μέρη που θίγονται από τις αποφάσεις του οργανισμού διαθέτουν τις αναγκαίες δυνατότητες προσφυγής, όπως αρμόζει στον ιδιαίτερο χαρακτήρα του τομέα της αεροπορίας. Θα πρέπει να προβλεφθεί η δημιουργία ενός κατάλληλου μηχανισμού προσφυγών, ούτως ώστε οι αποφάσεις του εκτελεστικού διευθυντή να μπορούν να αποτελούν αντικείμενο προσφυγής σε ειδικό τμήμα προσφυγών, οι αποφάσεις του οποίου μπορούν να προσβάλλονται, με τη σειρά τους, ενώπιον του Δικαστηρίου.
- (16) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης αυτονομία και ανεξαρτησία του οργανισμού, θα πρέπει να του χορηγηθεί αυτόνομος προϋπολογισμός με έσοδα προερχόμενα κατά κύριο λόγο από κοινοτική εισφορά και από τέλη που θα καταβάλλουν οι χρήστες του συστήματος. Η κοινοτική δημοσιονομική διαδικασία θα πρέπει να εξακολουθεί να ισχύει όσον αφορά την κοινοτική εισφορά και τις τυχόν άλλες επιδοτήσεις που βαρύνουν το γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι λογαριασμοί θα πρέπει να ελέγχονται από το Ελεγκτικό Συνέδριο.
- (17) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν 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⁽²⁾.

(1) ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

(2) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

- (18) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, ήτοι η θέσπιση και η ομοιόμορφη εφαρμογή κοινών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και, συνεπώς, μπορούν, λόγω του πανευρωπαϊκού πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας η οποία εκτίθεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως εκτίθεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (19) Έχει αναγνωριστεί ότι θα πρέπει να επιδιωχθεί η συμμετοχή ευρωπαϊκών χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να εξασφαλιστεί κατάλληλη πανευρωπαϊκή διάσταση, ούτως ώστε να διευκολυνθεί η βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Οι ευρωπαϊκές χώρες που έχουν συνάψει συμφωνίες με την Κοινότητα για να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν το κοινοτικό κεκτημένο στο πεδίο που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να συμπράττουν στις εργασίες της βάσει όρων που θα συμφωνηθούν στο πλαίσιο αυτών των συμφωνιών.
- (20) Είναι γενικός στόχος ότι η μεταβίβαση προς τον οργανισμό λειτουργιών και καθηκόντων από τα κράτη μέλη συμπεριλαμβανομένων εκείνων που απορρέουν από τη συνεργασία τους μέσω του συνδέσμου αρχών πολιτικής αεροπορίας, θα πρέπει να πραγματοποιηθεί αποτελεσματικά, χωρίς μείωση των σημαντικών υψηλών επιπέδων ασφάλειας και χωρίς αρνητικές επιπτώσεις στα χρονοδιαγράμματα πιστοποίησης. Είναι ανάγκη να θεσπισθούν κατάλληλα μέτρα για την απαιτούμενη μετάβαση.
- (21) Ο παρών κανονισμός θεσπίζει ένα κατάλληλο και περιεκτικό πλαίσιο για την περιβαλλοντική πιστοποίηση των αεροναυτικών προϊόντων καθώς και για τον καθορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να καταργηθούν, εν ευθέτω χρόνω, η οδηγία 80/51/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1979, περί περιορισμού του θορύβου που προκαλείται από υποχηρικά αεροσκάφη⁽¹⁾ και το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας⁽²⁾, με την επιφύλαξη της πιστοποίησης προϊόντων, προσώπων και φορέων που έχει ήδη πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις νομοθετικές αυτές πράξεις.
- (22) Ο παρών κανονισμός θα εφαρμοστεί σε οποιοδήποτε άλλο τομέα συναφή με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας βάσει μελλοντικής πρότασης σύμφωνα με τη συνθήκη,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:
 - α) στο σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και στο προσωπικό και τους φορείς που ενέχονται στο σχεδιασμό, την παραγωγή και τη συντήρηση των εν λόγω αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού·
 - β) στο προσωπικό και τους φορείς που ενέχονται στη λειτουργία αεροσκάφους.
2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται όταν τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 προϊόντα, εξαρτήματα, εξοπλισμός, προσωπικό και φορείς επιδίδονται σε στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές ή παρόμοιες δραστηριότητες. Τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν να εξασφαλίσουν ότι οι σχετικές δραστηριότητες διεξάγονται, λαμβανομένων δεόντως υπόψη, στο μέτρο του εφικτού, των στόχων του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Στόχοι

1. Ο κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη.
2. Οι επιπλέον στόχοι στους τομείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, είναι οι ακόλουθοι:
 - α) η εξασφάλιση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος·
 - β) η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των αγαθών, των προσώπων και των υπηρεσιών·
 - γ) η βελτίωση της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας στις κανονιστικές διαδικασίες και στις διαδικασίες πιστοποίησης και η αποφυγή των αλληλεπικαλύψεων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο·
 - δ) η επικούρηση των κρατών μελών στην εκπλήρωση των δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου υποχρεώσεών τους, με την παροχή βάσης για κοινή ερμηνεία και ενιαία εφαρμογή των διατάξεών της και με την εξασφάλιση της δέουσας συνεκτίμησής τους στον παρόντα κανονισμό και στους κανόνες που θεσπίζονται για την εφαρμογή του·

(¹) ΕΕ L 18 της 24.1.1980, σ. 26· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 83/206/ΕΟΚ (ΕΕ L 117 της 4.5.1983, σ. 15).

(²) ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2871/2000 (ΕΕ L 333 της 29.12.2000, σ. 47).

ε) η ανά τον κόσμο προώθηση των κοινοτικών απόψεων επί των προτύπων και των κανόνων που αφορούν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, μέσω της καθιέρωσης κατάλληλης συνεργασίας με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- α) «*συνεχής επιτήρηση*»: τα καθήκοντα που πρέπει να επιτελούνται ώστε να επαληθεύεται ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες έχει χορηγηθεί ένα πιστοποιητικό εξακολουθούν να πληρούνται ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια ισχύος του, καθώς και η λήψη όλων των μέτρων διασφάλισης·
- β) «*σύμβαση του Σικάγου*»: η σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία και τα παραρτήματά της, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944·
- γ) «*προϊόν*»: αεροσκάφος, κινητήρας ή έλικας·
- δ) «*εξαρτήματα και εξοπλισμός*»: κάθε όργανο, διάταξη, μηχανισμός, εξάρτημα, συσκευή, παρακολουθήμα ή βοήθημα, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού επικοινωνιών, που χρησιμοποιείται ή προτίθεται να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία ή τον έλεγχο ενός αεροσκάφους εν πτήση, και που εγκαθίσταται ή προσαρτάται στο αεροσκάφος. Συμπεριλαμβάνονται μέρη του κελύφους, του κινητήρα ή του έλικα·
- ε) «*πιστοποίηση*»: κάθε μορφή αναγνώρισης του γεγονότος ότι ένα προϊόν, εξάρτημα ή εξοπλισμός, φορέας ή πρόσωπο τηρεί τις εφαρμοστέες προϋποθέσεις, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, καθώς και η έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού που βεβαιώνει αυτή την τήρηση·
- στ) «*ειδικευμένος φορέας*»: φορέας που μπορεί να επιτελεί καθήκοντα πιστοποίησης υπό τον έλεγχο και υπ' ευθύνη του οργανισμού·
- ζ) «*πιστοποιητικό*»: έγκριση, άδεια ή άλλο έγγραφο που εκδίδεται ως αποτέλεσμα της πιστοποίησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΟΥΣΙΑΣ

Άρθρο 4

Βασικές αρχές και εφαρμοσιμότητα

1. Τα αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν εγκατεστημένων προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, τα οποία είναι:
- α) σχεδιασμένα ή κατασκευασμένα από φορέα για τον οποίο την εποπτεία της ασφάλειας εξασφαλίζει ο οργανισμός ή ένα κράτος μέλος, ή
- β) νηολογημένα σε κράτος μέλος ή

γ) νηολογημένα σε τρίτη χώρα, αλλά χρησιμοποιούνται από φορέα εκμετάλλευσης για τον οποίο την εποπτεία της λειτουργίας εξασφαλίζει ένα κράτος μέλος,

πρέπει να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, εκτός αν η κανονιστική πλευρά της εποπτείας της ασφάλειάς τους έχει ανατεθεί σε τρίτη χώρα και δεν χρησιμοποιούνται από κοινοτικό φορέα εκμετάλλευσης.

2. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στα αεροσκάφη που αναφέρονται στο παράρτημα II.

3. Ο παρών κανονισμός δεν επηρεάζει τα δικαιώματα τρίτων χωρών, όπως προσδιορίζονται σε διεθνείς συμβάσεις, ιδίως στη σύμβαση του Σικάγου.

Άρθρο 5

Αξιοπλοΐα

1. Τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 πρέπει να τηρούν τις βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας που ορίζονται στο παράρτημα I.

2. Η συμμόρφωση νηολογημένου σε κράτος μέλος αεροσκάφους και των εγκατεστημένων επ' αυτού προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, επιτυγχάνεται σύμφωνα με τα ακόλουθα:

- α) το προϊόν συνοδεύεται από πιστοποιητικό τύπου. Το πιστοποιητικό τύπου και οι πιστοποιήσεις των αλλαγών του συγκεκριμένου πιστοποιητικού τύπου, συμπεριλαμβανομένων των συμπληρωματικών πιστοποιητικών τύπου, εκδίδονται εφόσον ο αιτών έχει αποδείξει ότι το προϊόν συμμορφούται προς βάση πιστοποίησης τύπου, όπως ορίζεται στο άρθρο 15, η οποία καθορίζεται για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, και εφόσον δεν υπάρχουν στοιχεία ή χαρακτηριστικά που να καθιστούν ανασφαλής τη λειτουργία του. Το πιστοποιητικό τύπου καλύπτει το προϊόν, συμπεριλαμβανομένων όλων των εγκατεστημένων επ' αυτού εξαρτημάτων και εξοπλισμού·
- β) τα εξαρτήματα και ο εξοπλισμός μπορούν να συνοδεύονται από ειδικά πιστοποιητικά όταν αποδεικνύεται η συμμόρφωσή τους με λεπτομερείς προδιαγραφές αξιοπλοΐας, οι οποίες καθορίζονται για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1·

γ) κάθε αεροσκάφος συνοδεύεται από ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, εφόσον αποδεικνύεται ότι είναι σύμφωνο με τον τύπο σχεδιασμού που έχει εγκριθεί στο πιστοποιητικό τύπου του και ότι από τα σχετικά έγγραφα, επιθεωρήσεις και δοκιμές καταδεικνύεται ότι είναι σε κατάσταση ασφαλούς λειτουργίας. Το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας παραμένει σε ισχύ εφόσον δεν έχει ανασταλεί, ανακληθεί ή τερματιστεί και ενόσω το αεροσκάφος συντηρείται σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις για τη διαρκή αξιοπλοΐα που περιέχονται στο σημείο 1 στοιχείο δ) του παραρτήματος I και τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 4·

δ) οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση των προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού οφείλουν να αποδεικνύουν τις ικανότητές τους καθώς και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων που συνδέονται με τα προνόμιά τους. Εκτός εάν γίνεται άλλως αποδεκτό, οι εν λόγω ικανότητες και μέσα αναγνωρίζονται μέσω της χορήγησης έγκρισης φορέα. Τα προνόμια που παρέχονται στον εγκεκριμένο φορέα και το πεδίο έγκρισης προσδιορίζονται στους όρους έγκρισης.

Επιπροσθέτως:

ε) το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τη θέση σε υπηρεσία προϊόντος, εξαρτήματος ή εξοπλισμού μετά από συντήρηση μπορεί να υποχρεούται να κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό («πιστοποιητικό προσωπικού»).

στ) η ικανότητα των φορέων κατάρτισης στη συντήρηση να εκτελούν τα καθήκοντα που συνδέονται με τα προνόμιά τους όσον αφορά την έκδοση των αναφερομένων στο στοιχείο ε) πιστοποιητικών, μπορεί να αναγνωρίζεται με την έκδοση έγκρισης.

3. Κατά παρέκκλιση των παραγράφων 1 και 2:

α) μπορεί να χορηγείται πτητική άδεια, όταν αποδεικνύεται ότι το αεροσκάφος είναι ικανό να εκτελεί με ασφάλεια μια βασική πτήση. Η άδεια εκδίδεται με τους προσηκόντες περιορισμούς, ιδίως για την προστασία της ασφάλειας τρίτων.

β) μπορεί να χορηγείται περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σε αεροσκάφος για το οποίο δεν έχει εκδοθεί πιστοποιητικό τύπου σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α). Στην περίπτωση αυτή, το αεροσκάφος αποδεικνύεται ότι συμμορφούται προς τις συγκεκριμένες προδιαγραφές αξιοπλοΐας, και οι αποκλίσεις από τις αναφερόμενες στην παράγραφο 1 βασικές απαιτήσεις εξασφαλίζουν, παρ' όλα αυτά, επαρκή ασφάλεια για το συγκεκριμένο σκοπό. Το αεροσκάφος για το οποίο προορίζονται τα περιορισμένης ισχύος πιστοποιητικά και οι περιορισμοί χρήσης των αεροσκαφών αυτών, καθορίζονται σύμφωνα με τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 4.

γ) όταν το δικαιολογεί ο αριθμός των αεροσκαφών ενός και του αυτού τύπου που μπορούν να καλύπτονται από περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, μπορεί να εκδίδεται περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου και ορίζεται κατάλληλη βάση πιστοποίησης τύπου.

4. Η Επιτροπή θεσπίζει, με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3, τους κανόνες για την εκτέλεση του παρόντος άρθρου, προσδιορίζοντας ιδίως:

α) τις προϋποθέσεις για τη σύσταση και την κοινοποίηση στον αιτούντα της βάσης της πιστοποίησης τύπου που εφαρμόζεται σε ένα προϊόν·

β) τις προϋποθέσεις για τον καθορισμό και την κοινοποίηση στον αιτούντα των λεπτομερών προδιαγραφών αξιοπλοΐας που εφαρμόζονται σε ένα εξάρτημα και σε εξοπλισμό·

γ) τις προϋποθέσεις για τον καθορισμό και την κοινοποίηση στον αιτούντα των λεπτομερών προδιαγραφών αξιοπλοΐας που εφαρμόζονται σε αεροσκάφος το οποίο μπορεί να καλύπτεται από περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας·

δ) τις προϋποθέσεις για την έκδοση και τη διάδοση υποχρεωτικών πληροφοριών για τη διασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας των προϊόντων·

ε) τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, την αναστολή ή την ανάκληση πιστοποιητικών τύπου, των περιορισμένων πιστοποιητικών τύπου, την έγκριση των αλλαγών στα πιστοποιητικά τύπου, των ατομικών πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, των περιορισμένων πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, των πτητικών αδειών και των πιστοποιητικών για προϊόντα, εξαρτήματα ή εξοπλισμό, όπου συμπεριλαμβάνονται:

i) προϋποθέσεις για τη διάρκεια των πιστοποιητικών αυτών, και προϋποθέσεις ανανέωσης των πιστοποιητικών όταν καθορίζεται περιορισμένη διάρκεια·

ii) περιορισμοί που εφαρμόζονται για την έκδοση πτητικών αδειών. Οι περιορισμοί αυτοί πρέπει να αφορούν ιδίως τα ακόλουθα:

— σκοπός της πτήσης,

— εναέριος χώρος που χρησιμοποιείται για την πτήση,

— προσόντα του ιπταμένου πληρώματος,

— μεταφορά ατόμων εκτός του ιπταμένου πληρώματος·

iii) αεροσκάφη για τα οποία μπορούν να εκδίδονται περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, και συναφείς περιορισμοί.

στ) τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, την αναστολή ή την ανάκληση των εγκρίσεων φορέων που απαιτούνται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχεία δ) και στ), και τις προϋποθέσεις, υπό τις οποίες δεν χρειάζεται να ζητούνται τέτοιες εγκρίσεις·

ζ) τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, την αναστολή ή την ανάκληση των πιστοποιητικών προσωπικού που απαιτούνται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο ε)·

η) τις ευθύνες των κατόχων πιστοποιητικών·

θ) τον τρόπο με τον οποίο θα αποδεικνύεται η συμμόρφωση των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 αεροσκαφών, που δεν εμπίπτουν στις παραγράφους 2 ή 3, προς τις βασικές απαιτήσεις.

5. Κατά τη θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 4, η Επιτροπή φροντίζει δεόντως ώστε:

α) να αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις άριστες πρακτικές στον τομέα της αξιοπλοΐας·

- β) να λαμβάνουν υπόψη την πείρα από τα εν υπηρεσία αεροσκάφη παγκοσμίως, και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο·
- γ) να επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων.

Άρθρο 6

Βασικές απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος

1. Τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και ο εξοπλισμός πρέπει να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου, που εκδόθηκε τον Νοέμβριο του 1999, πλην των προσαρτημάτων του.
2. Με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3, η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου μπορεί να προσαρμόζεται προκειμένου να ευθυγραμμιστεί με τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις της σύμβασης του Σικάγου και των παραρτημάτων της, που αρχίζουν να ισχύουν μετά την έκδοση του παρόντος κανονισμού και εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη μέλη, στο βαθμό που οι εν λόγω προσαρμογές δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
3. Η Επιτροπή θεσπίζει τους κανόνες για την εκτέλεση της παραγράφου 1, χρησιμοποιώντας, ανάλογα με την περίπτωση, το περιεχόμενο των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 προσαρτημάτων, με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3.

Άρθρο 7

Αεροπορικές δραστηριότητες και άδειες άσκησης επαγγέλματος υπάμενου πληρώματος

Όσον αφορά τις βασικές αρχές, την εφαρμοσιμότητα και τις βασικές απαιτήσεις για τους τομείς που καλύπτονται από το άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β), η Επιτροπή υποβάλλει, ανάλογα με την περίπτωση και το συντομότερο δυνατόν, σχετικές προτάσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Άρθρο 8

Αναγνώριση πιστοποιητικών

1. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν, χωρίς περαιτέρω τεχνικές απαιτήσεις ή αξιολόγηση, τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Εφόσον η αρχική αναγνώριση αφορά συγκεκριμένο σκοπό ή σκοπούς, κάθε μεταγενέστερη αναγνώριση καλύπτει μόνο τον ίδιο σκοπό ή σκοπούς.
2. Έως ότου θεσπισθούν οι εκτελεστικοί κανόνες οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 και με την επιφύλαξη του άρθρου 57 παράγραφος 2, τα πιστοποιητικά που δεν μπορούν να εκδοθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μπορούν να εκδίδονται δυνάμει των εφαρμοστέων εθνικών κανονισμών.

Άρθρο 9

Αποδοχή εγκρίσεως τρίτης χώρας

1. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις των άρθρων 5, 6 και 15 και τους κανόνες εφαρμογής τους, τα κράτη μέλη ή ο οργανισμός

μπορούν να εκδίδουν πιστοποιητικά βάσει πιστοποιητικών που εκδίδουν αεροναυτικές αρχές τρίτης χώρας, όπως προβλέπεται σε συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας και της εν λόγω τρίτης χώρας.

2. α) Ελλείψει συμφωνίας συναφθείσας από την Κοινότητα, ένα κράτος μέλος ή ο οργανισμός μπορεί να χορηγεί πιστοποιητικά βάσει πιστοποιήσεων που έχουν εκδώσει οι αρμόδιες αρχές τρίτης χώρας κατ' εφαρμογή συμφωνίας η οποία έχει συναφθεί μεταξύ του οικείου κράτους μέλους και της εν λόγω τρίτης χώρας πριν από την έναρξη ισχύος των σχετικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού και η οποία έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη. Ο οργανισμός μπορεί επίσης να χορηγεί τέτοια πιστοποιητικά εξ ονόματος κράτους μέλους κατ' εφαρμογή συμφωνίας που έχει συναφθεί μεταξύ ενός από τα κράτη μέλη και της εν λόγω τρίτης χώρας.

β) Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι:

— οι διατάξεις μιας συμφωνίας μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας δεν παρέχουν επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο με το καθοριζόμενο από τον παρόντα κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του ή/και

— οι συμφωνίες αυτές θα προσφέρουν αδέμιτο πλεονέκτημα σε τρίτη χώρα ή αντιβαίνουν στην κοινοτική πολιτική έναντι της τρίτης αυτής χώρας,

μπορεί, με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 2, να απαιτεί από το οικείο κράτος μέλος να τροποποιήσει τη συμφωνία ή να αναστείλει την εφαρμογή της ή να την καταγγείλει, σύμφωνα με το άρθρο 307 της συνθήκης.

- γ) Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα για να καταγγείλουν τις συμφωνίες αυτές, το συντομότερο δυνατόν, μετά την έναρξη ισχύος συμφωνίας μεταξύ της Κοινότητας και της εν λόγω τρίτης χώρας, για τους τομείς που καλύπτει η τελευταία.

Άρθρο 10

Διατάξεις σχετικά με την ευελιξία

1. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού και των κανόνων που θεσπίζονται για την εκτέλεσή του δεν εμποδίζουν ένα κράτος μέλος να αντιδρά αμέσως σε πρόβλημα ασφάλειας το οποίο αφορά προϊόν, πρόσωπο ή φορέα, που υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Εάν το πρόβλημα ασφάλειας είναι αποτέλεσμα:

- α) ανεπαρκούς επιπέδου ασφάλειας που προκύπτει από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ή
- β) ελλείψεων του παρόντος κανονισμού ή των εκτελεστικών κανόνων του,

το κράτος μέλος κοινοποιεί αμέσως στον οργανισμό, την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη τα μέτρα που λαμβάνει και την αιτιολόγησή τους.

2. Η Επιτροπή αποφασίζει, με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3, κατά πόσον ένα ανεπαρκές επίπεδο ασφάλειας ή μια έλλειψη στον παρόντα κανονισμό ή στους εκτελεστικούς κανόνες του αιτιολογούν τη συνέχιση της εφαρμογής των μέτρων που θεσπίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης τα απαιτούμενα μέτρα για την τροποποίηση του σχετικού κανόνα. Εάν τα μέτρα του κράτους μέλους κριθούν αδικαιολόγητα, το κράτος μέλος τα ανακαλεί ή τα τροποποιεί.

3. Ένα κράτος μέλος μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις ουσίας που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του, σε περίπτωση απρόβλεπτων επειγουσών λειτουργικών περιστάσεων ή λειτουργικών αναγκών περιορισμένης διάρκειας. Ο οργανισμός, η Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη ενημερώνονται για τις εξαιρέσεις αυτές μόλις καταστούν επαληθευτικές ή όταν χορηγούνται για διάστημα άνω των δύο μηνών.

4. Όταν τα μέτρα που αποφασίζονται από κράτος μέλος είναι λιγότερο περιοριστικά από τις εφαρμοστέες κοινοτικές διατάξεις, η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον οι εξαιρέσεις συνάδουν προς τον γενικό στόχο ασφάλειας του παρόντος κανονισμού ή προς άλλους κανόνες του κοινοτικού δικαίου. Εάν οι χρησιμοποιούμενες εξαιρέσεις δεν συνάδουν προς το γενικό στόχο ασφάλειας του παρόντος κανονισμού ή προς άλλους κανόνες του κοινοτικού δικαίου, η Επιτροπή αποφασίζει με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 4. Στην περίπτωση αυτή, το κράτος μέλος ανακαλεί την εξαίρεση.

5. Εάν, με άλλα μέσα, είναι δυνατόν να επιτευχθεί επίπεδο προστασίας ισοδύναμο με αυτό που επιτυγχάνεται μέσω της εφαρμογής των εκτελεστικών κανόνων των άρθρων 5 και 6, τα κράτη μέλη μπορούν, χωρίς διακρίσεις λόγω ιθαγένειας και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να μην προκληθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, να χορηγούν έγκριση που να παρεκκλίνει από τους εν λόγω εκτελεστικούς κανόνες. Στις περιπτώσεις αυτές, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή ότι προτίθεται να χορηγήσει αυτή την έγκριση και αιτιολογεί την ανάγκη παρέκκλισης από τον συγκεκριμένο κανόνα, καθώς και τις προϋποθέσεις που ορίζονται για την εξασφάλιση ισοδύναμου επιπέδου προστασίας.

6. Εντός τριών μηνών από την κοινοποίηση εκ μέρους κράτους μέλους σύμφωνα με την παράγραφο 5, η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3, για να αποφασίσει κατά πόσον μια έγκριση που προτείνεται σύμφωνα με την παράγραφο 5 πληροί τις εκεί οριζόμενες προϋποθέσεις και μπορεί να χορηγηθεί. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή κοινοποιεί την απόφασή της σε όλα τα κράτη μέλη που έχουν επίσης το δικαίωμα να εφαρμόσουν αυτό το μέτρο. Οι διατάξεις του άρθρου 8 εφαρμόζονται στο εν λόγω μέτρο. Οι σχετικοί εκτελεστικοί κανόνες μπορούν επίσης να τροποποιηθούν ώστε να ανταποκρίνονται στο εν λόγω μέτρο, με διαφανείς διαδικασίες σύμφωνα με το άρθρο 43.

Άρθρο 11

Δίκτυο πληροφοριών

1. Η Επιτροπή, ο οργανισμός και οι εθνικές αεροπορικές αρχές ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που διαθέτουν σε συνάρτηση με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του. Οι φορείς που είναι επιφορτισμένοι με τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας ή με την ανάλυση περιστατικών δικαιούνται πρόσβαση στις εν λόγω πληροφορίες.

2. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα της Επιτροπής, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001, η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3, μέτρα για την εξ' ιδίας πρωτοβουλίας της Επιτροπής κοινολόγηση των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου στα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα μέτρα αυτά, που μπορεί να είναι γενικά ή ατομικά, βασίζονται στην ανάγκη:

α) να παρέχονται σε πρόσωπα και οργανώσεις οι πληροφορίες που χρειάζονται για να βελτιώσουν την ασφάλεια της αεροπορίας·

β) να περιορίζεται η διάδοση των πληροφοριών στο απολύτως απαραίτητο για τους σκοπούς των χρηστών τους, ώστε να κατοχυρώνεται η πρέπουσα εμπιστευτικότητα των πληροφοριών αυτών.

3. Οι εθνικές αεροπορικές αρχές λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, ώστε να κατοχυρώνεται η πρέπουσα εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που τους διαβιβάζονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1.

4. Για να ενημερώνεται το κοινό για το γενικό επίπεδο ασφάλειας, ο οργανισμός δημοσιεύει ετησίως επισκόπηση της ασφάλειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ I

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ

Άρθρο 12

Σύσταση και αρμοδιότητες του οργανισμού

1. Για τους σκοπούς της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδρύεται Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας, καλούμενος εφεξής «οργανισμός».

2. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή λειτουργία και ανάπτυξη της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, ο οργανισμός:

α) αναλαμβάνει όλα τα καθήκοντα και γνωμοδοτεί επί όλων των θεμάτων που καλύπτονται από το άρθρο 1 παράγραφος 1·

- β) επικουρεί την Επιτροπή με την εκπόνηση μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και της παρέχει την απαραίτητη τεχνική, επιστημονική και διοικητική υποστήριξη για την άσκηση των καθηκόντων της·
- γ) λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα εντός των εξουσιών που του παρέχονται από τον παρόντα κανονισμό ή άλλη κοινοτική νομοθεσία·
- δ) διενεργεί επιθεωρήσεις και έρευνες, σύμφωνα με τις ανάγκες, για την εκπλήρωση των καθηκόντων του·
- ε) στους τομείς της αρμοδιότητάς του, εκτελεί, για λογαριασμό των κρατών μελών, λειτουργίες και καθήκοντα που τους αναθέτουν οι οικείες διεθνείς συμβάσεις, ιδίως η σύμβαση του Σικάγου.

Άρθρο 13

Μέτρα του οργανισμού

Όπου ενδείκνυται, ο οργανισμός:

- α) εκδίδει γνώμες απευθυνόμενες στην Επιτροπή·
- β) εκδίδει προδιαγραφές πιστοποίησης, όπου συμπεριλαμβάνονται οι κώδικες αξιοπλοΐας και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, καθώς και τυχόν υλικό καθοδήγησης για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του·
- γ) λαμβάνει τις κατάλληλες αποφάσεις για την εφαρμογή των άρθρων 15, 45 και 46.

Άρθρο 14

Γνώμες, προδιαγραφές πιστοποίησης και υλικό καθοδήγησης

1. Προκειμένου να επικουρεί την Επιτροπή στην εκπόνηση προτάσεων για βασικές αρχές, εφαρμοσιμότητα και βασικές απαιτήσεις, οι οποίες πρόκειται να υποβληθούν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, καθώς και στη θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων, ο οργανισμός καταρτίζει σχετικά σχέδια. Τα σχέδια αυτά υποβάλλονται από τον οργανισμό στην Επιτροπή υπό μορφή γνώμων.

2. Ο οργανισμός, σύμφωνα με το άρθρο 43 και τους εκτελεστικούς κανόνες που εκδίδονται από την Επιτροπή, εκπονεί:

α) προδιαγραφές πιστοποίησης, όπου συμπεριλαμβάνονται κώδικες αξιοπλοΐας και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και

β) υλικό καθοδήγησης,

προς χρήση στη διαδικασία πιστοποίησης.

Τα εν λόγω έγγραφα αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις βέλτιστες πρακτικές στους συγκεκριμένους τομείς, και επι-

καιροποιούνται λαμβάνοντας υπόψη την πείρα από τα εν υπηρεσία αεροσκάφη παγκοσμίως, και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

Άρθρο 15

Πιστοποίηση αξιοπλοΐας και περιβαλλοντική πιστοποίηση

1. Όσον αφορά τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1, ο οργανισμός εκτελεί, ανάλογα με την περίπτωση και όπως ορίζεται στη σύμβαση του Σικάγου ή τα παραρτήματά της, για λογαριασμό των κρατών μελών τις λειτουργίες και τα καθήκοντα του κράτους σχεδιασμού, κατασκευής ή καταχώρισης όσον αφορά την έγκριση σχεδιασμού. Προς τούτο ειδικότερα:

α) για κάθε προϊόν για το οποίο ζητείται πιστοποιητικό τύπου ή αλλαγή του πιστοποιητικού τύπου, καθορίζει και κοινοποιεί τη βάση πιστοποίησης τύπου. Η βάση πιστοποίησης τύπου αποτελείται από τον εφαρμοστέο κώδικα αξιοπλοΐας, τις διατάξεις για τις οποίες έχει γίνει δεκτό ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας και τις ειδικές λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές οι οποίες είναι απαραίτητες όταν οι λεπτομέρειες του σχεδιασμού συγκεκριμένου προϊόντος ή η πείρα από τη λειτουργία του, καθιστούν κάποια διάταξη του κώδικα αξιοπλοΐας ανεπαρκή ή απρόσφορη για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τις βασικές απαιτήσεις·

β) για κάθε προϊόν για το οποίο ζητείται περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, καθορίζει και κοινοποιεί τις ειδικές προδιαγραφές αξιοπλοΐας·

γ) για κάθε εξάρτημα ή εξοπλισμό για το οποίο ζητείται πιστοποιητικό, καθορίζει και κοινοποιεί τις λεπτομερείς προδιαγραφές αξιοπλοΐας·

δ) για κάθε προϊόν για το οποίο ζητείται περιβαλλοντική πιστοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 6, καθορίζει και κοινοποιεί τις πρότυπες περιβαλλοντικές προδιαγραφές·

ε) διενεργεί ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αεροπορικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων, τις τεχνικές επιθεωρήσεις που συνδέονται με την πιστοποίηση προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού·

στ) εκδίδει τα κατάλληλα πιστοποιητικά τύπου ή συναφείς αλλαγές·

ζ) εκδίδει πιστοποιητικά για εξαρτήματα και εξοπλισμό·

η) εκδίδει τα κατάλληλα περιβαλλοντικά πιστοποιητικά·

θ) τροποποιεί, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό, όταν δεν πληρούνται πλέον οι όροι βάσει των οποίων εκδόθηκε ή εάν το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που κατέχει το πιστοποιητικό δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις οι οποίες του επιβάλλονται από τον παρόντα κανονισμό ή από τους εκτελεστικούς κανόνες του·

- ι) εξασφαλίζει τις λειτουργίες διαρκούς αξιοπλοΐας που συνδέονται με τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό για τα οποία έχει εκδώσει πιστοποιητικό· μεταξύ άλλων, αντιδρά χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στα προβλήματα ασφαλείας και εκδίδει και διαδίδει τις οικείες υποχρεωτικές πληροφορίες.
2. Έναντι των φορέων, 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 τα πιστοποιητικά:
- i) των φορέων σχεδιασμού ή
- ii) των φορέων παραγωγής που βρίσκονται εντός της επικράτειας των κρατών μελών, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ή
- iii) των φορέων παραγωγής και συντήρησης που βρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών·
- γ) τροποποιεί, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό του φορέα όταν δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων εκδόθηκε ή εάν ο συγκεκριμένος φορέας δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις οι οποίες του επιβάλλονται από τον παρόντα κανονισμό ή από τους εκτελεστικούς κανόνες του.

Άρθρο 16

Παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων

1. Ο οργανισμός διενεργεί επιθεωρήσεις τυποποίησης στους τομείς που καλύπτονται από το άρθρο 1 παράγραφος 1, για να παρακολουθεί την εφαρμογή από τις εθνικές αεροπορικές αρχές του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, και υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή.
2. Ο οργανισμός διενεργεί τεχνικές έρευνες για να παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, έχοντας υπόψη τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 2.
3. Ζητείται η γνώμη του οργανισμού. Ο οργανισμός δίνει τη γνώμη του στην Επιτροπή για την εφαρμογή του άρθρου 10.
4. Οι μέθοδοι εργασίας του οργανισμού για την εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 υπόκεινται σε απαιτήσεις που θεσπίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 2, λαμβανομένων υπόψη των αρχών που ορίζονται στα άρθρα 43 και 44.

Άρθρο 17

Έρευνα

1. Ο οργανισμός μπορεί να αναπτύσσει και να χρηματοδοτεί έρευνες, στο βαθμό που αφορούν αυστηρά τη βελτίωση των δραστηριοτήτων στο πεδίο των αρμοδιοτήτων του, με την επιφύλαξη του κοινοτικού δικαίου.
2. Ο οργανισμός συντονίζει τις δραστηριότητές του στον τομέα της έρευνας και της ανάπτυξης με τις δραστηριότητες της Επιτρο-

πής και των κρατών μελών, ούτως ώστε να εξασφαλίζει την αμοιβαία συνέπεια μεταξύ πολιτικών και δράσεων.

3. Τα αποτελέσματα των ερευνών που χρηματοδοτεί ο οργανισμός δημοσιεύονται, εφόσον δεν τα έχει χαρακτηρίσει εμπιστευτικά.

Άρθρο 18

Διεθνείς σχέσεις

1. Ο οργανισμός επικουρεί την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της στις σχέσεις τους με τρίτες χώρες σύμφωνα με το σχετικό κοινοτικό δίκαιο. Βοηθεί, ιδίως, στην εναρμόνιση των κανόνων και στην αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που βεβαιώνουν την ικανοποιητική εφαρμογή των κανόνων.
2. Ο οργανισμός μπορεί να συνεργάζεται με τις αεροναυτικές αρχές τρίτων χωρών και τους διεθνείς οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό στο πλαίσιο συμφωνιών εργασίας που συνάπτονται με αυτούς τους φορείς, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις της συνθήκης.
3. Ο οργανισμός επικουρεί τα κράτη μέλη στην τήρηση των διεθνών τους υποχρεώσεων, ιδίως εκείνων που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.

ΤΜΗΜΑ II

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Άρθρο 19

Νομικό καθεστώς, έδρα, τοπικά γραφεία

1. Ο οργανισμός είναι κοινοτικός φορέας και διαθέτει νομική προσωπικότητα.
2. Σε κάθε κράτος μέλος, ο οργανισμός διαθέτει την ευρύτερη δυνατή νομική ικανότητα που αναγνωρίζεται από τις εθνικές νομοθεσίες στα νομικά πρόσωπα. Δύνανται ιδίως να αποκτή ή να διαθέτει κινητή και ακίνητη περιουσία και να παρίσταται ενώπιον δικαστηρίου.
3. Ο οργανισμός μπορεί να ιδρύει δικά του τοπικά γραφεία στα κράτη μέλη με τη συγκατάθεσή τους.
4. Ο οργανισμός εκπροσωπείται από τον εκτελεστικό διευθυντή του.

Άρθρο 20

Προσωπικό

1. Ο κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και οι διατάξεις εφαρμογής τους που θεσπίζονται από κοινού από τα όργανα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τους σκοπούς της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης και του καθεστώτος, εφαρμόζονται στο προσωπικό του οργανισμού, υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 33 του παρόντος κανονισμού στα μέλη του τμήματος προσφυγών.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 30, ο οργανισμός ασκεί έναντι του προσωπικού του τις εξουσίες οι οποίες ανατίθενται στην αρμόδια για τους διορισμούς αρχή από τον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης και το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό.

3. Το προσωπικό του οργανισμού αποτελείται από αυστηρά περιορισμένο αριθμό υπαλλήλων τοποθετημένων ή αποσπασμένων από την Επιτροπή ή τα κράτη μέλη για να εκτελούν διοικητικά καθήκοντα. Το υπόλοιπο προσωπικό αποτελείται από άλλους υπαλλήλους που προσλαμβάνονται από τον οργανισμό, ανάλογα με τις ανάγκες, για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Άρθρο 21

Προνόμια και ασυλίες

Το πρωτόκολλο περί προνομίων και ασυλιών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εφαρμόζεται στον οργανισμό.

Άρθρο 22

Ευθύνη

1. Η συμβατική ευθύνη του οργανισμού διέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στη σχετική σύμβαση.

2. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι αρμόδιο να δικάζει δυνάμει ρήτρας διαιτησίας που περιέχεται σε σύμβαση που συνάπτει ο οργανισμός.

3. Σε περίπτωση εξωσυμβατικής ευθύνης ο οργανισμός υποχρεούται να αποκαθιστά, σύμφωνα με τις γενικές αρχές που είναι κοινές στα δίκαια των κρατών μελών, τις ζημιές που προξενούν οι υπηρεσίες ή υπάλληλοι του οργανισμού κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

4. Το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να εκδικάζει διαφορές σχετικά με την αποκατάσταση των ζημιών που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

5. Η προσωπική ευθύνη των υπαλλήλων έναντι του οργανισμού διέπεται από τις διατάξεις που καθορίζονται στον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων ή στο καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό.

Άρθρο 23

Δημοσίευση εγγράφων

1. Με την επιφύλαξη τυχόν αποφάσεων οι οποίες λαμβάνονται βάσει του άρθρου 290 της συνθήκης, τα παρακάτω έγγραφα παράγονται σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Κοινότητας:

- α) η επιθεώρηση ασφαλείας που μνημονεύεται στο άρθρο 11 παράγραφος 4·
- β) οι γνωμοδοτήσεις προς την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1·
- γ) η γενική ετήσια έκθεση και το πρόγραμμα εργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ), αντιστοίχως.

2. Οι μεταφραστικές υπηρεσίες που απαιτούνται για τη λειτουργία του οργανισμού παρέχονται από το Μεταφραστικό Κέντρο των Οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 24

Εξουσίες του διοικητικού συμβουλίου

- 1. Ο οργανισμός έχει διοικητικό συμβούλιο.
- 2. Το διοικητικό συμβούλιο:
 - α) διορίζει τον εκτελεστικό διευθυντή και τους διευθυντές σύμφωνα με το άρθρο 30·
 - β) πριν από τις 31 Μαρτίου κάθε έτους, εγκρίνει τη γενική έκθεση για τις δραστηριότητες του οργανισμού κατά το προηγούμενο έτος και τη διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και τα κράτη μέλη·
 - γ) πριν από τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους και αφού λάβει τη γνώμη της Επιτροπής, εγκρίνει το πρόγραμμα εργασιών του οργανισμού για το επόμενο έτος και το διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και τα κράτη μέλη. Το εν λόγω πρόγραμμα εργασιών εγκρίνεται με την επιφύλαξη της ετήσιας διαδικασίας του προϋπολογισμού της Κοινότητας και του νομοθετικού προγράμματος της Κοινότητας σε συναφείς τομείς ασφαλείας της αεροπορίας·
 - δ) εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για την κατανομή των καθηκόντων πιστοποίησης σε εθνικές αεροπορικές αρχές ή ειδικευμένους φορείς μετά από έγκριση της Επιτροπής·
 - ε) ορίζει διαδικασίες για τη λήψη αποφάσεων από τον εκτελεστικό διευθυντή, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στα άρθρα 43 και 44·
 - στ) εκτελεί τα καθήκοντά του που αφορούν τον προϋπολογισμό του οργανισμού σύμφωνα με τα άρθρα 48, 49 και 52·
 - ζ) διορίζει τα μέλη του τμήματος προσφυγών σύμφωνα με το άρθρο 32·
 - η) ασκεί πειθαρχική εξουσία επί των υπαλλήλων που αναφέρονται στο άρθρο 30 παράγραφοι 1 και 3·
 - θ) γνωμοδοτεί ως προς τον κανονισμό περί τελών και δικαιωμάτων που αναφέρεται στο άρθρο 53 παράγραφος 1·
 - ι) θεσπίζει τον εσωτερικό του κανονισμό·
 - ια) αποφασίζει σχετικά με τα γλωσσικά θέματα όσον αφορά τον οργανισμό·
 - ιβ) συμπληρώνει, όποτε αρμόζει, τον αναφερόμενο, στο άρθρο 23 παράγραφος 1, κατάλογο εγγράφων·
 - ιγ) καταρτίζει το οργανόγραμμα του οργανισμού και καθορίζει την πολιτική προσωπικού του οργανισμού.
- 3. Το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να παρέχει συμβουλές στον εκτελεστικό διευθυντή για θέματα που άπτονται στενά της στρατηγικής εξέλιξης της ασφαλείας της αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένης της έρευνας, όπως περιγράφεται στο άρθρο 17.

4. Το διοικητικό συμβούλιο συγκροτεί ένα συμβουλευτικό σώμα ενδιαφερομένων μερών, το οποίο συμβουλευεται πριν λάβει αποφάσεις στους τομείς που αναφέρονται στα στοιχεία γ), ε), στ) και θ) της παραγράφου 2. Το διοικητικό συμβούλιο μπορεί επίσης να αποφασίζει να ζητεί τη γνώμη του συμβουλευτικού σώματος για άλλα θέματα που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3. Το διοικητικό συμβούλιο δεν δεσμεύεται από τη γνώμη του συμβουλευτικού σώματος.

Άρθρο 25

Σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από έναν αντιπρόσωπο κάθε κράτους μέλους και έναν αντιπρόσωπο της Επιτροπής. Προς το σκοπό αυτόν, κάθε κράτος μέλος και η Επιτροπή διορίζουν από ένα μέλος στο διοικητικό συμβούλιο, καθώς και έναν αναπληρωτή, ο οποίος εκπροσωπεί το μέλος κατά την απουσία του. Η διάρκεια της θητείας τους είναι πενταετής, με δυνατότητα ανανέωσης.

2. Ανάλογα με την περίπτωση, οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στο άρθρο 55 καθορίζουν τη συμμετοχή των αντιπροσώπων των ευρωπαϊκών τρίτων χωρών, καθώς και τους σχετικούς όρους.

Άρθρο 26

Προεδρία του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο εκλέγει μεταξύ των μελών του έναν/μια πρόεδρο και έναν/μια αντιπρόεδρο. Ο/Η αντιπρόεδρος αντικαθιστά *ex-officio* τον/την πρόεδρο σε περίπτωση που κωλύεται να εκτελέσει τα καθήκοντά του/της.

2. Η θητεία του/της προέδρου και του/της αντιπροέδρου λήγει εφόσον πάψουν να είναι μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Με την επιφύλαξη της παρούσας διάταξης, η διάρκεια της θητείας του/της προέδρου και του/της αντιπροέδρου είναι τριετής με δυνατότητα ανανέωσης.

Άρθρο 27

Συνεδριάσεις

1. Το διοικητικό συμβούλιο συνέρχεται μετά από πρόσκληση του προέδρου του/της.

2. Ο εκτελεστικός διευθυντής του οργανισμού συμμετέχει στις συσκέψεις.

3. Το διοικητικό συμβούλιο συνέρχεται σε τακτική συνεδρίαση τουλάχιστον δύο φορές το χρόνο. Συνέρχεται επίσης με πρωτοβουλία του/της προέδρου ή μετά από αίτηση του ενός τρίτου τουλάχιστον των μελών του.

4. Το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να προσκαλεί οποιοδήποτε άτομο, η γνώμη του οποίου παρουσιάζει ενδιαφέρον, να συμμετέχει στις συνεδριάσεις του ως παρατηρητής.

5. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου δύνανται, στο πλαίσιο των διατάξεων του εσωτερικού του κανονισμού, να επικουρούνται από συμβούλους ή εμπειρογνώμονες.

6. Η γραμματεία του διοικητικού συμβουλίου εξασφαλίζεται από τον οργανισμό.

Άρθρο 28

Ψηφοφορία

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 30 παράγραφος 1, το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει τις αποφάσεις του με πλειοψηφία δύο τρίτων των μελών του. Εφόσον το ζητήσει μέλος του διοικητικού συμβουλίου, η αναφερόμενη στο άρθρο 24 παράγραφος 2 στοιχείο ι) απόφαση λαμβάνεται με ομοφωνία.

2. Κάθε μέλος έχει μία ψήφο. Ο εκτελεστικός διευθυντής δεν ψηφίζει. Κατά την απουσία μέλους, το δικαίωμα ψήφου του δικαιούται να το ασκεί ο/η αναπληρωτής του.

3. Στον εσωτερικό κανονισμό καθορίζονται οι λεπτομερέστερες ρυθμίσεις ψηφοφορίας, ιδίως οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένα μέλος μπορεί να ενεργεί για λογαριασμό άλλου μέλους, καθώς και οι απαιτήσεις απαρτίας, ανάλογα με την περίπτωση.

Άρθρο 29

Αρμοδιότητες και εξουσίες του εκτελεστικού διευθυντή

1. Ο οργανισμός διοικείται από τον εκτελεστικό διευθυντή του, ο οποίος είναι εντελώς ανεξάρτητος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του/της. Με την επιφύλαξη των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων της επιτροπής και του διοικητικού συμβουλίου, ο εκτελεστικός διευθυντής ούτε επιζητεί ούτε λαμβάνει οδηγίες από κυβέρνηση ή από άλλο φορέα.

2. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο μπορεί να καλέσει τον εκτελεστικό διευθυντή του οργανισμού να δώσει αναφορά σχετικά με την εκτέλεση των καθηκόντων του/της.

3. Ο εκτελεστικός διευθυντής έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες και εξουσίες:

α) εγκρίνει τα μέτρα του οργανισμού, όπως ορίζονται στα άρθρα 13 και 15, εντός των ορίων που καθορίζονται από τον παρόντα κανονισμό, καθώς και τους εκτελεστικούς κανόνες του και κάθε εφαρμοστέο δικαίωμα·

β) λαμβάνει αποφάσεις επί των επιθεωρήσεων και των ερευνών, όπως προβλέπονται στα άρθρα 45 και 46·

γ) αναθέτει καθήκοντα πιστοποίησης στις εθνικές αεροπορικές αρχές ή σε ειδικευμένους φορείς σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζει το διοικητικό συμβούλιο·

δ) αναλαμβάνει τις αρμοδιότητες σε διεθνές επίπεδο και την τεχνική συνεργασία με τρίτες χώρες σύμφωνα με το άρθρο 18·

ε) λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης εσωτερικών διοικητικών εντολών και της δημοσίευσης ανακοινώσεων, για να εξασφαλίσει τη λειτουργία του οργανισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού·

στ) εκπονεί κάθε χρόνο σχέδιο γενικής έκθεσης και το υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο·

ζ) ασκεί έναντι του προσωπικού τις εξουσίες που προβλέπονται στο άρθρο 20 παράγραφος 2·

η) καταρτίζει την κατάσταση των προβλεπόμενων εσόδων και εξόδων του οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 48 και εκτελεί τον προϋπολογισμό σύμφωνα με το άρθρο 49·

θ) μπορεί να μεταβιβάζει τις εξουσίες του/της σε άλλα μέλη του προσωπικού του οργανισμού με την επιφύλαξη κανόνων που θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 2·

ι) με τη συγκατάθεση του διοικητικού συμβουλίου, μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ίδρυση τοπικών γραφείων στα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3.

Άρθρο 30

Διορισμός ανώτερων υπαλλήλων

1. Ο εκτελεστικός διευθυντής του οργανισμού διορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο με βάση την αξία του και την τεκμηριωμένη του επάρκεια και πείρα σε θέματα με σημασία για την πολιτική αεροπορία. Το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει με πλειοψηφία των τεσσάρων πέμπτων των μελών του, βάσει καταλόγου προσώπων που καταρτίζει η Επιτροπή. Με την ίδια πλειοψηφία των μελών του, το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να παύει τον εκτελεστικό διευθυντή.

2. Ο εκτελεστικός διευθυντής μπορεί να επικουρείται από έναν ή περισσότερους διευθυντές. Σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματος του εκτελεστικού διευθυντή, τα καθήκοντά του/της ασκεί ένας από τους διευθυντές.

3. Οι διευθυντές του οργανισμού διορίζονται, με βάση την επαγγελματική ικανότητά τους σε θέματα με σημασία για την πολιτική αεροπορία, ή παύονται από το διοικητικό συμβούλιο, κατόπιν διαβουλεύσεως με τον εκτελεστικό διευθυντή.

4. Η θητεία του εκτελεστικού διευθυντή και των διευθυντών είναι πενταετής, με δυνατότητα ανανέωσης.

Άρθρο 31

Εξουσίες των τμημάτων προσφυγών

1. Εντός του οργανισμού, συστήνονται ένα ή περισσότερα τμήματα προσφυγών.

2. Το ή τα τμήματα προσφυγών είναι αρμόδια να αποφαινούνται επί των προσφυγών που ασκούνται κατά των αποφάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 35.

3. Το ή τα τμήματα προσφυγών συνέρχονται όποτε είναι απαραίτητο. Ο αριθμός των τμημάτων προσφυγών και η κατανομή της εργασίας αποφασίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3.

Άρθρο 32

Σύνθεση των τμημάτων προσφυγών

1. Τα τμήματα προσφυγών απαρτίζονται από έναν πρόεδρο και δύο άλλα μέλη.

2. Ο πρόεδρος και τα δύο μέλη έχουν αναπληρωτές, οι οποίοι τους αντικαθιστούν όταν απουσιάζουν.

3. Ο/Η πρόεδρος, τα άλλα μέλη και οι αναπληρωτές τους διορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο από πίνακα υποψηφίων με τα κατάλληλα προσόντα καταρτιζόμενο από την Επιτροπή.

4. Το τμήμα προσφυγών μπορεί να ζητεί τη συμμετοχή δύο ακόμα μελών από τον προαναφερόμενο κατάλογο, εφόσον κρίνει ότι το απαιτεί η φύση της προσφυγής.

5. Τα απαιτούμενα προσόντα των μελών κάθε τμήματος προσφυγών, οι εξουσίες των επιμέρους μελών κατά τη φάση προετοιμασίας των αποφάσεων και οι όροι ψηφοφορίας καθορίζονται από την Επιτροπή με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3.

Άρθρο 33

Μέλη των τμημάτων προσφυγών

1. Η θητεία των μελών των τμημάτων προσφυγών, συμπεριλαμβανομένων των προέδρων τους και των αντίστοιχων αναπληρωτών τους είναι πενταετής. Η θητεία αυτή είναι ανανεώσιμη.

2. Τα μέλη των τμημάτων προσφυγών είναι ανεξάρτητα. Κατά τη λήψη των αποφάσεών τους δεν δεσμεύονται από οδηγίες.

3. Τα μέλη των τμημάτων προσφυγών δεν επιτρέπεται να ασκούν άλλα καθήκοντα στο πλαίσιο του οργανισμού. Τα καθήκοντα των μελών των τμημάτων προσφυγών μπορεί να είναι μερικής απασχόλησης.

4. Τα μέλη των τμημάτων προσφυγών δεν μπορούν να απαλλάσσονται των καθηκόντων τους ούτε να διαγράφονται από τον κατάλογο κατά τη διάρκεια της θητείας τους, εκτός αν συντρέχουν σοβαροί λόγοι προς τούτο, και η Επιτροπή, μετά από γνωμοδότηση του διοικητικού συμβουλίου, λάβει σχετική απόφαση.

Άρθρο 34

Αποκλεισμός και εξαίρεση

1. Τα μέλη των τμημάτων προσφυγών δεν μπορούν να συμμετέχουν στην εκδίκαση προσφυγής στην οποία έχουν προσωπικό συμφέρον ή στην οποία είχαν προηγουμένως παρέμβει ως αντιπρόσωποι ενός διαδίκου ή εάν συνέπραξαν στην απόφαση κατά της οποίας στρέφεται η προσφυγή.

2. Εάν μέλος τμήματος προσφυγών κρίνει ότι δεν θα πρέπει να συμμετάσχει στην εκδίκαση προσφυγής για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ή για οποιοδήποτε άλλο λόγο, ενημερώνει σχετικά το τμήμα προσφυγών.

3. Οιοσδήποτε διάδικος στη διαδικασία προσφυγής μπορεί να ζητεί την εξαίρεση μελών των τμημάτων προσφυγών για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ή αν εγείρουν υπόνοια μεροληψίας. Η αίτηση εξαίρεσης είναι απαράδεκτη εάν ο συγκεκριμένος διάδικος προχώρησε σε διαδικαστικές πράξεις μολονότι γνώριζε ήδη τον λόγο εξαίρεσης. Η αίτηση εξαίρεσης δεν είναι δυνατόν να βασίζεται στην ιθαγένεια των μελών.

4. Τα τμήματα προσφυγών αποφασίζουν για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στις περιπτώσεις των παραγράφων 2 και 3, χωρίς τη συμμετοχή του ενδιαφερόμενου μέλους. Για τη λήψη της απόφασης αυτής, το οικείο μέλος αντικαθίσταται στο τμήμα προσφυγών από τον αναπληρωτή ή την αναπληρώτρια του.

Άρθρο 35

Αποφάσεις που υπόκεινται σε προσφυγή

1. Σε προσφυγή υπόκεινται οι αποφάσεις του οργανισμού οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με τα άρθρα 15, 46 ή 53.

2. Προσφυγή που ασκείται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα. Ωστόσο, ο οργανισμός μπορεί να αναστέλλει την εφαρμογή της προσβαλλόμενης απόφασης, εάν κρίνει ότι το επιτρέπουν οι περιστάσεις.

3. Προσφυγή κατ' αποφάσεως η οποία δεν περαιώνει διαδικασία όσον αφορά ένα από τα μέρη μπορεί να ασκείται μόνον σε συνδυασμό με προσφυγή κατά της τελικής αποφάσεως, εκτός εάν η απόφαση επιτρέπει χωριστή προσφυγή.

Άρθρο 36

Πρόσωπα που νομιμοποιούνται να ασκήσουν προσφυγή

Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί να ασκεί προσφυγή εναντίον απόφασης που απευθύνεται στο ίδιο ή εναντίον απόφασης η οποία, μολονότι απευθύνεται σε άλλο πρόσωπο, αφορά άμεσα και ατομικά το πρώτο. Οι διάδικοι στη διαδικασία μπορούν να καθίστανται διάδικοι στη διαδικασία προσφυγής.

Άρθρο 37

Προθεσμία και τύπος

Η προσφυγή, μαζί με το υπόμνημα που εκθέτει τους λόγους της, υποβάλλεται εγγράφως στον οργανισμό εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση του μέτρου στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο ή, ελλείψει αυτής, από την ημέρα που το εν λόγω πρόσωπο έλαβε γνώση του εν λόγω μέτρου, ανάλογα με την περίπτωση.

Άρθρο 38

Προδικαστική αναθεώρηση

1. Αν ο εκτελεστικός διευθυντής κρίνει την προσφυγή παραδεκτή και βάσιμη, διορθώνει την απόφαση. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται όταν, κατά τη διαδικασία προσφυγής, υφίσταται αντιδικία.

2. Αν η απόφαση δεν διορθωθεί εντός ενός μηνός από την παραλαβή του υπομνήματος που εκθέτει τους λόγους της προσφυγής, ο οργανισμός αποφασίζει αμέσως κατά πόσον θα αναστείλει την εφαρμογή της απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγρα-

φος 2 δεύτερη φράση και παραπέμπει την προσφυγή στο τμήμα προσφυγών.

Άρθρο 39

Εξέταση των προσφυγών

1. Εφόσον η προσφυγή είναι παραδεκτή, το τμήμα προσφυγών εξετάζει αν είναι βάσιμη.

2. Κατά την εξέταση της προσφυγής το τμήμα προσφυγών ενεργεί ταχέως. Καλεί τους διαδίκους, όποτε είναι αναγκαίο, να υποβάλουν, εντός καθορισμένης προθεσμίας, παρατηρήσεις επί των κοινοποιήσεων που τους έχει απευθύνει ή επί των ανακοινώσεων που προέρχονται από τους λοιπούς διαδίκους. Οι διάδικοι στη διαδικασία προσφυγής μπορούν να ακούγονται προφορικά.

Άρθρο 40

Αποφάσεις επί της προσφυγής

Το τμήμα προσφυγών μπορεί να ασκεί τις εξουσίες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του οργανισμού ή να αναπέμπει την υπόθεση στο αρμόδιο τμήμα του οργανισμού, το οποίο δεσμεύεται από την απόφαση του τμήματος προσφυγών.

Άρθρο 41

Προσφυγές στο Δικαστήριο

1. Μπορεί να ασκείται προσφυγή ενώπιον του Δικαστηρίου κατά των αποφάσεων των τμημάτων προσφυγών, υπό τις συνθήκες και προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 230 της συνθήκης.

2. Εάν ο οργανισμός δεν λάβει απόφαση, μπορεί να κινηθεί διαδικασία επί παραλείψει ενώπιον του Δικαστηρίου, υπό τις συνθήκες και προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 232 της συνθήκης.

3. Ο οργανισμός υποχρεούται να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί με την απόφαση του Δικαστηρίου.

Άρθρο 42

Απευθείας προσφυγή

Τα κράτη μέλη και τα όργανα της Κοινότητας μπορούν να καταθέτουν απευθείας προσφυγή στο Δικαστήριο κατά αποφάσεων του οργανισμού.

ΤΜΗΜΑ III

ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Άρθρο 43

Διαδικασίες για την κατάρτιση γνώμών, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης

1. Το συντομότερο δυνατόν μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει διαφανείς διαδικασίες για την κατάρτιση γνώμών, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης, όπως αναφέρονται στο άρθρο 13 στοιχεία α) και β).

Στις διαδικασίες αυτές:

- α) χρησιμοποιείται η εμπειρογνομosύνη που διαθέτουν οι ρυθμιστικές αρχές πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών·
 - β) συμμετέχουν, όποτε απαιτείται, κατάλληλοι εμπειρογνώμονες από σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη·
 - γ) εξασφαλίζεται ότι ο οργανισμός δημοσιεύει έγγραφα και διαβουλεύεται ευρέως με τους ενδιαφερομένους, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα και διαδικασία όπου περιλαμβάνεται υποχρέωση του οργανισμού να απαντά εγγράφως στη διαδικασία διαβούλευσης.
2. Όταν ο οργανισμός καταρτίζει, σύμφωνα με το άρθρο 14, γνώμες, προδιαγραφές πιστοποίησης και υλικό καθοδήγησης προς εφαρμογή από τα κράτη μέλη, θεσπίζει διαδικασία για τη διαβούλευση με τα κράτη μέλη. Προς το σκοπό αυτόν, μπορεί να συγκροτεί ομάδα εργασίας στην οποία κάθε κράτος μέλος έχει δικαίωμα να ορίζει έναν εμπειρογνώμονα.
3. Τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 13 στοιχεία α) και β), και οι διαδικασίες που θεσπίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, δημοσιεύονται σε επίσημη έκδοση του οργανισμού.
4. Θεσπίζονται ειδικές διαδικασίες για την ανάληψη άμεσης δράσης εκ μέρους του οργανισμού, προκειμένου να αντιμετωπίζεται ένα πρόβλημα ασφάλειας και να ενημερώνονται τα ενδιαφερόμενα μέρη ως προς τα μέτρα που πρέπει να λάβουν.

Άρθρο 44

Διαδικασίες λήψης αποφάσεων

1. Το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει διαφανείς διαδικασίες για τη λήψη ατομικών αποφάσεων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 13 στοιχείο γ).

Οι διαδικασίες αυτές:

- α) εξασφαλίζουν την ακρόαση του φυσικού ή νομικού προσώπου στο οποίο απευθύνεται η απόφαση, καθώς και οποιουδήποτε άλλου προσώπου το οποίο αφορά άμεσα και ατομικά·
 - β) προβλέπουν την κοινοποίηση μιας απόφασης σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο και τη δημοσίευσή της·
 - γ) εξασφαλίζουν την ενημέρωση του φυσικού ή νομικού προσώπου στο οποίο απευθύνεται μια απόφαση καθώς και οποιουδήποτε άλλου μέρους ενεχομένου στη διαδικασία για τα ένδικα μέσα που έχει στη διάθεσή του το εν λόγω πρόσωπο στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού·
 - δ) εξασφαλίζουν ότι η απόφαση είναι αιτιολογημένη.
2. Το διοικητικό συμβούλιο θεσπίζει επίσης διαδικασίες που καθορίζουν τους όρους υπό τους οποίους κοινοποιούνται οι αποφάσεις, λαμβάνοντας παράλληλα δέοντως υπόψη τη διαδικασία προσφυγής.
3. Θεσπίζονται ειδικές διαδικασίες για την ανάληψη άμεσης δράσης εκ μέρους του οργανισμού προκειμένου να αντιμετωπιστεί

ένα πρόβλημα ασφάλειας και να ενημερωθούν τα ενδιαφερόμενα μέρη ως προς τα μέτρα που πρέπει να λάβουν.

Άρθρο 45

Επιθεωρήσεις των κρατών μελών

1. Με την επιφύλαξη των εκτελεστικών εξουσιών που παρέχει η συνθήκη στην Επιτροπή, ο οργανισμός επικουρεί την Επιτροπή στον έλεγχο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, με τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων τυποποίησης στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, όπως ορίζεται στο άρθρο 16 παράγραφος 1.

2. Οι υπάλληλοι του οργανισμού που έχουν εξουσιοδοτηθεί για τη διενέργεια αυτών των επιθεωρήσεων ασκούν τις εξουσίες τους επιδεικνύοντας έγγραφη εξουσιοδότηση που ορίζει το αντικείμενο και το σκοπό της επιθεώρησης, καθώς και την προγραμματισμένη ημερομηνία έναρξής της. Εγκαίρως πριν από την επιθεώρηση, ο οργανισμός ενημερώνει το οικείο κράτος μέλος για την επιθεώρηση και για την ταυτότητα των εξουσιοδοτημένων υπαλλήλων.

3. Το οικείο κράτος μέλος συγκατατίθεται να υποβληθεί σε αυτές τις επιθεωρήσεις και εξασφαλίζει ότι οι ενεχόμενοι φορείς ή πρόσωπα συγκατατίθενται επίσης να υποβληθούν σε επιθεωρήσεις.

4. Όταν, για μια επιθεώρηση που διενεργείται υπό τους όρους του παρόντος άρθρου, απαιτείται επιθεώρηση μιας επιχείρησης ή ένωσης επιχειρήσεων, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 46. Όταν μια επιχείρηση αντιτίθεται σε αυτή την επιθεώρηση, το οικείο κράτος μέλος παρέχει την απαραίτητη βοήθεια στους εξουσιοδοτημένους από τον οργανισμό υπαλλήλους, ώστε να μπορέσουν να πραγματοποιήσουν την επιθεώρησή τους.

5. Οι εκθέσεις που καταρτίζονται κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου διατίθενται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες του κράτους μέλους, όπου διενεργήθηκε η επιθεώρηση.

Άρθρο 46

Έρευνα επιχειρήσεων

1. Για την εφαρμογή του άρθρου 15, ο οργανισμός μπορεί να διενεργεί ο ίδιος ή αναθέτει στις εθνικές αεροπορικές αρχές ή σε ειδικευμένους φορείς να διενεργούν όλες τις απαραίτητες έρευνες επιχειρήσεων. Οι έρευνες διεξάγονται τηρουμένων των νομικών διατάξεων των κρατών μελών όπου πρόκειται να λάβουν χώρα. Για το σκοπό αυτό, τα εξουσιοδοτημένα δυνάμει του παρόντος κανονισμού πρόσωπα μπορούν:

- α) να εξετάζουν τα σχετικά αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και κάθε άλλο υλικό που αφορά την εκτέλεση των καθηκόντων του οργανισμού·
- β) να λαμβάνουν αντίγραφα ή αποσπάσματα από αυτά τα αρχεία, τα δεδομένα, τις διαδικασίες και το λοιπό υλικό·
- γ) να ζητούν επιτόπου προφορικές εξηγήσεις·
- δ) να έχουν πρόσβαση σε όλες τις σχετικές εγκαταστάσεις, χώρους και μεταφορικά μέσα των επιχειρήσεων.

2. Τα πρόσωπα που έχουν εξουσιοδοτηθεί για τη διενέργεια αυτών των ερευνών ασκούν τις εξουσίες τους επιδεικνύοντας έγγραφη εξουσιοδότηση που ορίζει το αντικείμενο και το σκοπό της έρευνας.

3. Εγκαιρώς πριν από την έρευνα, ο οργανισμός ενημερώνει το οικείο κράτος μέλος στην επικράτεια του οποίου πρόκειται να πραγματοποιηθεί η έρευνα, για την έρευνα και για την ταυτότητα των εξουσιοδοτημένων προσώπων. Υπάλληλοι του οικείου κράτους μέλους επικουρούν, κατόπιν αιτήματος του οργανισμού, τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Άρθρο 47

Διαφάνεια και επικοινωνία

1. Κατά τη διεκπεραίωση αιτήσεων πρόσβασης σε έγγραφα που κατέχει, ο οργανισμός υπόκειται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001.

2. Ο οργανισμός μπορεί να προβαίνει εξ ίδιας πρωτοβουλίας σε ανακοινώσεις σε τομείς που εμπίπτουν στη σφαίρα των καθηκόντων του. Εξασφαλίζει ιδίως ότι, επιπλέον της δημοσίευσης που προβλέπεται στο άρθρο 43 παράγραφος 3, το κοινό και κάθε ενδιαφερόμενος λαμβάνει γρήγορα αντικειμενικές, αξιόπιστες και κατανοητές πληροφορίες σχετικά με το έργο του οργανισμού.

3. Οι πρακτικές ρυθμίσεις για την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 καθορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο.

4. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δικαιούται να απευθύνεται εγγράφως στον οργανισμό σε οποιαδήποτε από τις γλώσσες που μνημονεύονται στο άρθρο 314 της συνθήκης, και να λαμβάνει απάντηση στην ίδια γλώσσα.

ΤΜΗΜΑ IV

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 48

Προϋπολογισμός

1. Τα έσοδα του οργανισμού συνίστανται:

- α) σε εισφορά της Κοινότητας και κάθε ευρωπαϊκής τρίτης χώρας με την οποία η Κοινότητα έχει συνάψει τις συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 55·
- β) στα τέλη που καταβάλλουν οι αιτούντες και οι κάτοχοι πιστοποιητικών και εγκρίσεων που εκδίδει ο οργανισμός και
- γ) στα δικαιώματα για τις δημοσιεύσεις, την κατάρτιση και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχει ο οργανισμός.

2. Οι δαπάνες του οργανισμού περιλαμβάνουν τις δαπάνες για το προσωπικό, τις διοικητικές δαπάνες, καθώς και τις δαπάνες υποδομής και λειτουργίας.

3. Ο εκτελεστικός διευθυντής καταρτίζει μια κατάσταση προβλεπόμενων εσόδων και εξόδων του οργανισμού για το επόμενο

οικονομικό έτος και την υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο, μαζί με ένα οργανόγραμμα.

4. Τα έσοδα και οι δαπάνες πρέπει να ισοσκελίζονται.

5. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει, το αργότερο ως τις 31 Μαρτίου, το σχέδιο προβλέψεων, όπου συμπεριλαμβάνεται το σχέδιο προσωρινής εγκατάστασης μαζί με το προκαταρκτικό πρόγραμμα εργασιών, και το διαβιβάζει στην Επιτροπή και στα κράτη με τα οποία η Κοινότητα έχει συνάψει τις συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 55.

Βάσει του σχεδίου προϋπολογισμού η Επιτροπή καθορίζει τις σχετικές προβλέψεις στο προσχέδιο γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που υποβάλλεται στο Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 272 της συνθήκης. Το πεδίο εφαρμογής των εγκριμένων δημοσιονομικών προοπτικών της Κοινότητας για τα επόμενα έτη πρέπει τα τηρείται.

Τα κράτη που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, αφού λάβουν το σχέδιο προϋπολογισμού, καταρτίζουν το δικό τους προσχέδιο προϋπολογισμού.

6. Μετά την έγκριση του γενικού προϋπολογισμού από την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή, το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει τον οριστικό προϋπολογισμό του οργανισμού και το πρόγραμμα των εργασιών του, προσαρμόζοντάς τα, εφόσον απαιτείται, στην κοινοτική εισφορά, και τα διαβιβάζει αμελλητί στην Επιτροπή και στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή.

7. Για κάθε τροποποίηση του προϋπολογισμού, συμπεριλαμβανομένου του οργανογράμματος, ακολουθείται η διαδικασία της παραγράφου 5.

Άρθρο 49

Εκτέλεση και έλεγχος του προϋπολογισμού

1. Ο προϋπολογισμός του οργανισμού εκτελείται από τον εκτελεστικό διευθυντή.

2. Ο έλεγχος της ανάληψης υποχρεώσεων και της πληρωμής όλων των δαπανών καθώς και ο έλεγχος της βεβαίωσης και της εισπραξής όλων των εσόδων του οργανισμού ασκούνται από τον δημοσιονομικό ελεγκτή της Επιτροπής.

3. Το αργότερο έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους, ο εκτελεστικός διευθυντής υποβάλλει στην Επιτροπή, το διοικητικό συμβούλιο και το Ελεγκτικό Συνέδριο τους λεπτομερείς λογαριασμούς όλων των εσόδων και δαπανών του προηγούμενου οικονομικού έτους.

Το Ελεγκτικό Συνέδριο εξετάζει αυτούς τους λογαριασμούς σύμφωνα με το άρθρο 248 της συνθήκης και δημοσιεύει κάθε χρόνο έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητες του οργανισμού.

4. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κατόπιν συστάσεως του Συμβουλίου, χορηγεί στον εκτελεστικό διευθυντή του οργανισμού απαλλαγή για την εκτέλεση του προϋπολογισμού.

Άρθρο 50

Καταπολέμηση της απάτης

1. Για την καταπολέμηση της απάτης, της διαφθοράς και άλλων παράνομων πράξεων, εφαρμόζονται, χωρίς κανένα περιορισμό, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) ⁽¹⁾.

2. Ο οργανισμός προσχωρεί στη διοργανική συμφωνία της 25ης Μαΐου 1999 σχετικά με τις εσωτερικές έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) ⁽²⁾ και θεσπίζει αμελλητί τις κατάλληλες διατάξεις, οι οποίες ισχύουν για όλους τους υπαλλήλους του οργανισμού.

3. Οι αποφάσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση, καθώς και οι συμφωνίες και τα μέσα εφαρμογής που απορρέουν από αυτές, προβλέπουν ρητά ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο και η OLAF μπορούν να διεξάγουν, εφόσον είναι αναγκαίο, επιτόπιους ελέγχους μεταξύ των αποδεκτών των πόρων του οργανισμού και των υπαλλήλων που είναι αρμόδιοι για τη διανομή τους.

Άρθρο 51

Αξιολόγηση

1. Εντός τριών ετών από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του οργανισμού, και κατόπιν ανά πενταετία, το διοικητικό συμβούλιο αναθέτει τη διεξαγωγή ανεξάρτητης εξωτερικής αξιολόγησης της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

2. Η αξιολόγηση εξετάζει πόσο αποτελεσματικά εκτελεί ο οργανισμός την αποστολή του. Αποτιμά επίσης τη συμβολή του παρόντος κανονισμού, του οργανισμού και των μεθόδων εργασίας του στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Η αξιολόγηση λαμβάνει υπόψη τις γνώμες των ενδιαφερόμενων μερών, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

3. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει τα πορίσματα της αξιολόγησης και εκδίδει συστάσεις σχετικά με αλλαγές στον παρόντα κανονισμό, στον οργανισμό και τις μεθόδους εργασίας του προς την Επιτροπή, η οποία μπορεί να τις διαβιβάζει προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, μαζί με τη δική της γνώμη και τις κατάλληλες προτάσεις. Εφόσον κρίνεται απαραίτητο, περιλαμβάνεται σε αυτές σχέδιο δράσης με χρονοδιάγραμμα. Τόσο τα πορίσματα της αξιολόγησης όσο και οι συστάσεις δημοσιοποιούνται.

Άρθρο 52

Δημοσιονομικές διατάξεις

Το διοικητικό συμβούλιο, αφού λάβει τη συγκατάθεση της Επιτροπής και τη γνώμη του Ελεγκτικού Συνεδρίου, θεσπίζει το δημοσιονομικό κανονισμό του οργανισμού, ο οποίος καθορίζει, μεταξύ άλλων, τη διαδικασία κατάρτισης και εκτέλεσης του προϋπολογισμού του οργανισμού, σύμφωνα με το άρθρο 142 του δημοσιονο-

⁽¹⁾ ΕΕ L 136 της 31.5.1999, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 136 της 31.5.1999, σ. 15.

μικού κανονισμού που εφαρμόζεται στο γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Άρθρο 53

Κανονισμός περί τελών και δικαιωμάτων

1. Ο κανονισμός περί τελών και δικαιωμάτων εκδίδεται από την Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3 και μετά από διαβούλευση με το διοικητικό συμβούλιο.

2. Ο κανονισμός περί τελών και δικαιωμάτων καθορίζει ιδίως τα θέματα για τα οποία οφείλονται τέλη και δικαιώματα δυνάμει του άρθρου 48 παράγραφος 1, το ύψος των τελών και δικαιωμάτων και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να καταβάλλονται.

3. Επιβάλλονται τέλη και δικαιώματα για:

- α) την έκδοση και την ανανέωση πιστοποιητικών, καθώς και για τα σχετικά καθήκοντα συνεχούς επιτήρησης·
- β) την παροχή υπηρεσιών, οπότε οφείλουν να αντικατοπτρίζουν το πραγματικό κόστος της συγκεκριμένης παρεχόμενης υπηρεσίας·
- γ) τη διαδικασία προσφυγής.

Όλα τα τέλη και δικαιώματα εκφράζονται και καταβάλλονται σε ευρώ.

4. Τα τέλη και τα δικαιώματα πρέπει να καθορίζονται σε επίπεδο που να διασφαλίζει ότι τα σχετικά έσοδα επαρκούν κατ' αρχήν για την κάλυψη του συνολικού κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η εισφορά που αναφέρεται στο άρθρο 48 παράγραφος 1 μπορεί να καλύπτει, για μεταβατική περίοδο που λήγει στις 31 Δεκεμβρίου του τέταρτου έτους μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τις δαπάνες για το αρχικό στάδιο λειτουργίας του οργανισμού. Η περίοδος αυτή είναι δυνατόν να παραταθεί, εν ανάγκη, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 54 παράγραφος 3, αλλά όχι για περισσότερο από ένα έτος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 54

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένου του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.
3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένου του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

Η προδεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, καθορίζεται σε ένα μήνα.

4. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

Πριν λάβει την απόφασή της, η Επιτροπή συμβουλευέται την επιτροπή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 6 στοιχείο β) της απόφασης 1999/468/ΕΚ, καθορίζεται σε τρεις μήνες.

Όταν η απόφαση της Επιτροπής φέρεται ενώπιον του Συμβουλίου από κράτος μέλος, το Συμβούλιο, ενεργώντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί να λάβει διαφορετική απόφαση εντός τριμήνου.

5. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 55

Συμμετοχή ευρωπαϊκών τρίτων χωρών

Στον οργανισμό μπορούν να συμμετέχουν οι ευρωπαϊκές τρίτες χώρες οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Σικάγου και οι οποίες έχουν συνάψει συμφωνίες με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στο πλαίσιο των οποίων έχουν υιοθετήσει και εφαρμόζουν το κοινοτικό δίκαιο στο πεδίο που καλύπτει ο παρών κανονισμός και οι εκτελεστικοί κανόνες του.

Βάσει των σχετικών διατάξεων αυτών των συμφωνιών, θεσπίζονται ρυθμίσεις που καθορίζουν, μεταξύ άλλων, τη φύση και τον βαθμό καθώς και τους λεπτομερείς κανόνες συμμετοχής αυτών των χωρών στις εργασίες του οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων σχετικά με τις οικονομικές εισφορές και το προσωπικό.

Άρθρο 56

Έναρξη λειτουργίας του οργανισμού

1. Ο οργανισμός αναλαμβάνει τα καθήκοντα πιστοποίησης που του ανατίθενται σύμφωνα με το άρθρο 15 από τις [...] (*). Μέχρι την ημερομηνία αυτή, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να εφαρμόζουν τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.

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

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

2. Κατά τη διάρκεια πρόσθετης μεταβατικής περιόδου πέντε ετών, από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν την έκδοση πιστοποιητικών και εγκρίσεων κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις των άρθρων 5, 6, 9 και 15, υπό τους όρους που ορίζει η Επιτροπή στους εκτελεστικούς κανόνες που θεσπίζει για την εφαρμογή τους. Όταν τα κράτη μέλη εκδίδουν, εν προκειμένω, πιστοποιητικά βάσει πιστοποιητικών εκδοθέντων από τρίτες χώρες, στους εκτελεστικούς κανόνες της Επιτροπής λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι αρχές που τίθενται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ).

3. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του άρθρου 43 και μέχρις ότου θεσπιστούν οι βασικές απαιτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 7, η άσκηση των αντίστοιχων καθηκόντων από τον οργανισμό μπορεί να υπόκειται σε διαδικασίες εργασίας που έχουν συμφωνηθεί με το σύνδεσμο αρχών πολιτικής αεροπορίας.

Άρθρο 57

Κατάργηση

1. Η οδηγία 80/51/ΕΟΚ και το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 καταργούνται από τις [...] (**).

2. Οι διατάξεις του άρθρου 8 εφαρμόζονται στα προϊόντα, τα εξαρτήματα, τον εξοπλισμό, τους φορείς και τα πρόσωπα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 58

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Τα άρθρα 5 και 6 εφαρμόζονται από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στους εκτελεστικούς κανόνες.

(*) Δώδεκα μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(**) Ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 5

1. Ακεραιότητα προϊόντος

Η ακεραιότητα του προϊόντος πρέπει να εξασφαλίζεται για το σύνολο των προβλεπόμενων συνθηκών πτήσης για την επιχειρησιακή ζωή του αεροσκάφους. Η συμμόρφωση με όλες τις απαιτήσεις πρέπει να καταδεικνύεται με εκτιμήσεις ή αναλύσεις, επιβεβαιωνόμενες, όπου χρειάζεται, με δοκιμές.

1.α. Δομικά στοιχεία και υλικά

Πρέπει να εξασφαλίζεται η ακεραιότητα της δομής για το σύνολο, και επαρκώς πέραν αυτού, του επιχειρησιακού φακέλου πτήσης του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένου του προωστικού του συστήματος, και η διατήρησή της για ολόκληρη την επιχειρησιακή ζωή του.

1.α.1. Όλα τα μέρη του αεροσκάφους, τυχόν αστοχία των οποίων μπορεί να μειώσει τη δομική ακεραιότητα, πρέπει να συμμορφούνται προς τους ακόλουθους όρους χωρίς βλαπτική παραμόρφωση ή αστοχία. Περιλαμβάνονται όλα τα τμήματα αξιόλογης μάζας, καθώς και τα μέσα συγκράτησής τους.

1.α.1.α. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι συνδυασμοί φορτίου που ευλόγως αναμένεται να προκύψουν εντός των βαρών, του εύρους του κέντρου βάρους, του επιχειρησιακού φακέλου πτήσης και της ζωής ενός αεροσκάφους. Αυτό περιλαμβάνει φορτία που οφείλονται σε ριπές ανέμου, ελιγμούς, συμπίεση, κινητές επιφάνειες, συστήματα ελέγχου και πρόωσης τόσο εν πτήσει όσο και στο έδαφος.

1.α.1.β. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα φορτία και οι πιθανές αστοχίες που οφείλονται σε αναγκαστικές προσγειώσεις ή προσθαλασώσεις.

1.α.1.γ. Τα δυναμικά φαινόμενα πρέπει να καλύπτονται στη δομική ανταπόκριση προς αυτά τα φορτία.

1.α.2. Το αεροσκάφος δεν πρέπει να πάσχει από αεροελαστική αστάθεια και υπερβολικούς κραδασμούς.

1.α.3. Η κατασκευή, οι διαδικασίες και τα υλικά που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του αεροσκάφους πρέπει να καταλήγουν σε γνωστές και αναπαραγωγίμες δομικές ιδιότητες. Οποιαδήποτε αλλαγή των επιδόσεων που αφορά το επιχειρησιακό περιβάλλον πρέπει να λαμβάνεται υπόψη.

1.α.4. Τα αποτελέσματα της κυκλικής φόρτωσης, η περιβαλλοντική υποβάθμιση, οι φθορές από τυχαίες και διακριτές πηγές και άλλες ευλόγως πιθανές αστοχίες δεν πρέπει να περιορίζουν τη δομική ακεραιότητα κάτω από ένα αποδεκτό επίπεδο υπολειπόμενης ισχύος. Πρέπει να κοινοποιούνται σχετικά όλες οι εν προκειμένω απαραίτητες οδηγίες για τη διασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας.

1.β. Πρόωση

Η ακεραιότητα του προωστικού συστήματος (δηλαδή του κινητήρα και, αν υπάρχουν, των ελίκων) πρέπει να αποδεικνύεται σε ολόκληρο τον επιχειρησιακό φάκελό του και αρκετά πέραν αυτού και να διατηρείται για το σύνολο της επιχειρησιακής ζωής του προωστικού συστήματος.

1.β.1. Το προωστικό σύστημα πρέπει να παράγει, εντός των ορίων των προδιαγραφών του, την ώση ή ισχύ που του ζητείται υπό όλες τις απαιτούμενες συνθήκες πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις περιβαλλοντικές συνέπειες και συνθήκες.

1.β.2. Η διαδικασία κατασκευής και τα υλικά που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του προωστικού συστήματος πρέπει να οδηγούν σε γνωστή και αναπαραγωγίμη δομική συμπεριφορά. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οποιεσδήποτε αλλαγές στις επιδόσεις των υλικών που αφορούν το επιχειρησιακό περιβάλλον.

1.β.3. Τα αποτελέσματα της κυκλικής φόρτωσης, η περιβαλλοντική και η επιχειρησιακή υποβάθμιση και οι ενδεχόμενες επακόλουθες αστοχίες εξαρτημάτων δεν πρέπει να μειώνουν την ακεραιότητα του προωστικού συστήματος κάτω από τα αποδεκτά επίπεδα. Πρέπει να κοινοποιούνται σχετικά όλες οι απαραίτητες οδηγίες για τη διασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας.

1.β.4. Πρέπει να κοινοποιούνται όλες οι απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και προδιαγραφές για την ασφαλή και ορθή διασύνδεση μεταξύ του προωστικού συστήματος και του αεροσκάφους.

1.γ. Συστήματα και εξοπλισμός

1.γ.1. Το αεροσκάφος δεν πρέπει να περιλαμβάνει σχεδιαστικά στοιχεία ή λεπτομέρειες που η πείρα έχει αποδείξει ότι είναι επικίνδυνα ή αναξιόπιστα.

- 1.γ.2. Το αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων, των εξαρτημάτων και του εξοπλισμού του που απαιτούνται για την πιστοποίηση τύπου, ή από τους επιχειρησιακούς κανόνες, πρέπει να λειτουργεί όπως προβλέπεται υπό οποιοδήποτε προβλεπτές επιχειρησιακές συνθήκες σε όλο το φάσμα και επαρκώς πέραν του επιχειρησιακού φακέλου πτήσης του αεροσκάφους, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το επιχειρησιακό περιβάλλον του συστήματος, εξαρτήματος ή εξοπλισμού. Τα λοιπά συστήματα, εξαρτήματα και εξοπλισμός που δεν απαιτούνται για την πιστοποίηση τύπου, ή από τους επιχειρησιακούς κανόνες, είτε λειτουργούν ορθά ή όχι, δεν πρέπει να περιορίζουν την ασφάλεια, ούτε να επηρεάζουν αρνητικά την ορθή λειτουργία των υπόλοιπων συστημάτων, εξαρτημάτων ή εξοπλισμού. Η χρήση των συστημάτων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού πρέπει να είναι δυνατή χωρίς ασυνήθιστη επιδεξιότητα ή δύναμη.
- 1.γ.3. Τα συστήματα, τα εξαρτήματα και ο εξοπλισμός του αεροσκάφους, εξεταζόμενα μεμονωμένα και σε συνδυασμό μεταξύ τους, πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε από μια και μόνη αστοχία, (η οποία δεν έχει αποδειχθεί τελείως απίθανη), να μην προκύπτουν προϋποθέσεις καταστροφικής αστοχίας, πρέπει δε να υφίσταται αντίστροφη σχέση μεταξύ της πιθανότητας συνθηκών αστοχίας και της σοβαρότητας των συνεπειών της στο αεροσκάφος και τους επιβαίνοντες αυτού. Σε σχέση με το παραπάνω κριτήριο της μιας και μόνης αστοχίας, πρέπει να γίνεται δεκτό ότι πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το μέγεθος και ο βασικός διασχηματισμός του αεροσκάφους, και ότι αυτά μπορούν να οδηγούν στη μη τήρηση του κριτηρίου της μιας και μόνης αστοχίας για ορισμένα μέρη και συστήματα ελικοπτέρων και μικρών αεροπλάνων.
- 1.γ.4. Πρέπει να παρέχονται, κατά περίπτωση, στο πλήρωμα ή το προσωπικό συντήρησης οι πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης, καθώς και πληροφορίες για ανασφαλείς συνθήκες, με σαφή, συνεπή και μη διφορούμενο τρόπο. Τα συστήματα, ο εξοπλισμός και τα χειριστήρια, συμπεριλαμβανομένων των ενδείξεων και των αγγελιών, πρέπει να σχεδιάζονται και να τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται τα σφάλματα που μπορούν να οδηγήσουν στην πρόκληση κινδύνων.
- 1.γ.5. Πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις κατά το σχεδιασμό για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων για το αεροσκάφος και τους επιβαίνοντες από ευλόγως πιθανές απειλές, τόσο από ενδογενείς όσο και από εξωγενείς προς το αεροσκάφος αιτίες, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας από την πιθανότητα σημαντικής αστοχίας ή δυσλειτουργίας οποιουδήποτε εξοπλισμού του αεροσκάφους.

1.δ. Διαρκής αξιοπλοία

- 1.δ.1. Πρέπει να καταρτίζονται οδηγίες διαρκούς αξιοπλοίας για να εξασφαλίζεται ότι το επίπεδο αξιοπλοίας του πιστοποιητικού τύπου του αεροσκάφους διατηρείται καθόλη τη διάρκεια ζωής του αεροσκάφους.
- 1.δ.2. Πρέπει να παρέχονται μέσα για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων, προσαρμογών, λίπανσης, αφαίρεσης ή αντικατάστασης εξαρτημάτων και εξοπλισμού, εφόσον απαιτούνται για τη διαρκή αξιοπλοία.
- 1.δ.3. Οι οδηγίες διαρκούς αξιοπλοίας πρέπει να έχουν τη μορφή εγχειριδίου ή εγχειριδίων, ανάλογα με την ποσότητα των παρασχετέων στοιχείων. Τα εγχειρίδια πρέπει να καλύπτουν τις οδηγίες συντήρησης και επισκευής, πληροφορίες για την τακτική συντήρηση, διαδικασίες εντοπισμού προβλημάτων και επιθεώρησης, σε μορφή που να επιτρέπει εύχρηστη διάταξη.
- 1.δ.4. Οι οδηγίες διαρκούς αξιοπλοίας πρέπει να περιέχουν περιορισμούς αξιοπλοίας όπου να δίνονται όλοι οι χρόνοι υποχρεωτικής αντικατάστασης, τα διαστήματα επιθεώρησης και οι συναφείς διαδικασίες επιθεώρησης.

2. Πτυχές αξιοπλοίας της λειτουργίας αεροσκάφους ή προϊόντος

- 2.α. Πρέπει να αποδεικνύεται ότι έχουν εξεταστεί τα κατωτέρω για τη διασφάλιση ικανοποιητικού επιπέδου ασφάλειας για τους επιβαίνοντες καθώς και για τα άτομα στο έδαφος κατά τη λειτουργία του προϊόντος:
- 2.α.1. Πρέπει να καθορίζονται οι τρόποι λειτουργίας για τους οποίους έχει λάβει έγκριση το αεροσκάφος, καθώς και οι περιορισμοί και οι πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών περιορισμών και επιδόσεων.
- 2.α.2. Το αεροσκάφος πρέπει να μπορεί να ελέγχεται και να ελίσσεται με ασφάλεια υπό όλες τις προσδοκώμενες επιχειρησιακές συνθήκες, ακόμα και μετά από αστοχία ενός ή, ενδεχομένως, περισσότερων προωστικών συστημάτων. Πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη η δύναμη των πιλότων, το περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, ο φόρτος εργασίας των πιλότων και ο ανθρώπινος παράγοντας και η φάση της πτήσης και η διάρκειά της.
- 2.α.3. Πρέπει να είναι δυνατή η ομαλή μετάβαση από τη μία φάση της πτήσης στην άλλη χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη κυβερνητική επιδεξιότητα, αυτοσυγκέντρωση, δύναμη ή φόρτος εργασίας υπό οποιοδήποτε πιθανές επιχειρησιακές συνθήκες.

- 2.α.4. Το αεροσκάφος πρέπει να παρουσιάζει σταθερότητα σε βαθμό που να εξασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις από τον κυβερνήτη δεν είναι υπερβολικές λαμβάνοντας υπόψη τη φάση της πτήσης και τη διάρκεια της.
- 2.α.5. Πρέπει να θεσπίζονται διαδικασίες για τις κανονικές ενέργειες, την αστοχία και τις καταστάσεις επείγουσας ανάγκης.
- 2.α.6. Πρέπει να εγκαθίστανται προειδοποιητικά ή άλλα αποτρεπτικά συστήματα, ανάλογα με τον τύπο, για την πρόληψη της υπέρβασης του κανονικού φακέλου πτήσης.
- 2.α.7. Τα χαρακτηριστικά του αεροσκάφους και των συστημάτων του πρέπει να επιτρέπουν την ασφαλή επάνοδο του από τις ακραίες καταστάσεις του φακέλου πτήσης που μπορεί να συναντήσει το αεροσκάφος.
- 2.β. Οι επιχειρησιακοί περιορισμοί και οι λοιπές πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία πρέπει να παρέχονται στο πλήρωμα με οδηγίες χρήσης, εγχειρίδια, σήματα και πινακίδες ανάλογα με την περίπτωση.
- 2.γ. Η λειτουργία των προϊόντων πρέπει να προστατεύεται από κινδύνους που προκύπτουν από δυσμενείς εξωτερικές και εσωτερικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών συνθηκών.
 - 2.γ.1. Ιδιαίτερα, δεν πρέπει να προκύπτουν ανασφαλείς συνθήκες από έκθεση σε φαινόμενα όπως (αλλά όχι μόνο) δυσμενείς καιρικές συνθήκες, αστραπές, πρόσκρουση πτηνών, πεδία ακτινοβολίας υψηλής συχνότητας, όζον κ.λπ.
 - 2.γ.2. Τα διαμερίσματα των επιβατών πρέπει να εξασφαλίζουν στους επιβάτες κατάλληλες συνθήκες μεταφοράς και επαρκή προστασία από κάθε αναμενόμενο κίνδυνο που προκύπτει από τους χειρισμούς της πτήσης ή τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, όπως πυρκαϊά, καπνό, τοξικά αέρια και κινδύνους ταχείας αποσυμπίεσης. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ώστε να παρέχεται στους επιβαίνοντες κάθε εύλογη πιθανότητα αποφυγής σοβαρού τραυματισμού και ταχείας εγκατάλειψης του αεροσκάφους καθώς και προστασία από τα αποτελέσματα των δυνάμεων επιβράδυνσης σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης ή προσθαλάσσωσης. Πρέπει να παρέχονται σαφή και μη διφορούμενα σήματα ή αγγελίες, ανάλογα με την περίπτωση, για να ενημερώνονται οι επιβαίνοντες για την κατάλληλη συμπεριφορά ασφαλείας και τη θέση και την ορθή χρήση του εξοπλισμού ασφαλείας. Ο απαιτούμενος εξοπλισμός ασφαλείας πρέπει να είναι άμεσα προστός.
 - 2.γ.3. Τα διαμερίσματα του πληρώματος πρέπει να είναι διαρρυθμισμένα κατά τρόπον ώστε να διευκολύνονται οι χειρισμοί της πτήσης, με μέσα που να επιτρέπουν επίγνωση των καταστάσεων, καθώς και η αντιμετώπιση κάθε αναμενόμενης κατάστασης και κατάστασης έκτακτης ανάγκης. Το περιβάλλον των διαμερισμάτων του πληρώματος δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα του πληρώματος να εκτελεί τα καθήκοντά του, και ο σχεδιασμός του πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να μην προκαλεί περιστασιμούς κατά τη λειτουργία ούτε να επιτρέπει την κακή χρήση των οργάνων ελέγχου.
3. Φορείς, συμπεριλαμβανομένων φυσικών προσώπων που επιδίδονται σε δραστηριότητες σχεδιασμού, κατασκευής ή συντήρησης
 - 3.α. Οι εγκρίσεις φορέων εκδίδονται εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - 3.α.1. Ο φορέας πρέπει να διαθέτει όλα τα απαραίτητα μέσα για το εύρος των εργασιών του. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, χωρίς η απαρίθμηση να είναι εξαντλητική, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό, εργαλεία και υλικά, τεκμηρίωση εκτελεστέων εργασιών, ευθυνών και διαδικασιών, πρόσβαση σε δεδομένα με σημασία και καταγραφή στοιχείων.
 - 3.α.2. Ο φορέας πρέπει να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τις παρούσες βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας, και να επιδιώκει τη συνεχή βελτίωση του συστήματος αυτού.
 - 3.α.3. Ο φορέας πρέπει να καθορίζει διακανονισμούς με άλλους οικείους φορείς, εφόσον απαιτείται, για τη διασφάλιση της διαρκούς συμμόρφωσης προς τις παρούσες βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας.
 - 3.α.4. Ο φορέας πρέπει να εφαρμόζει σύστημα αναφοράς και/ή χειρισμού συμβάντων, που εξαρτάται από το σύστημα διαχείρισης του σημείου 3.α.2. και τους διακανονισμούς του σημείου 3.α.3. προκειμένου να συμβάλλει στο στόχο της διαρκούς βελτίωσης της ασφάλειας των προϊόντων.
 - 3.β. Οι προϋποθέσεις των σημείων 3.α.3 και 3.α.4 δεν ισχύουν για τους φορείς κατάρτισης συντήρησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 4 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

Τα αεροσκάφη στα οποία δεν εφαρμόζεται το άρθρο 4 παράγραφος 1 είναι τα αεροσκάφη για τα οποία δεν έχει εκδοθεί πιστοποιητικό τύπου ή πιστοποιητικό αξιοπιστίας βάσει του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, και τα οποία υπάγονται σε μία από τις παρακάτω κατηγορίες:

- α) αεροσκάφη με σαφή ιστορική σημασία, η οποία σχετίζεται με:
- i) συμμετοχή σε αξιοσημείωτο ιστορικό συμβάν ή
 - ii) σημαντικό βήμα στην εξέλιξη της αεροπορίας ή
 - iii) σημαντικό ρόλο στις ένοπλες δυνάμεις ενός κράτους μέλους,
- και τα οποία πληρούν ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω κριτήρια:
- i) Είναι γνωστό ότι ο αρχικός σχεδιασμός του είναι άνω των 40 ετών·
 - ii) η παραγωγή του έπαυσε πριν από περισσότερα από 25 έτη·
 - iii) λιγότερα από 50 αεροσκάφη του ίδιου βασικού σχεδιασμού είναι ακόμη νηολογημένα στα κράτη μέλη·
- β) αεροσκάφη τα οποία έχουν σχεδιαστεί ή τροποποιηθεί ειδικά για ερευνητικούς, πειραματικούς ή επιστημονικούς σκοπούς, και εάν είναι πιθανόν να παράγονται σε πολύ περιορισμένο αριθμό·
- γ) αεροσκάφη των οποίων το 51 % τουλάχιστον έχει κατασκευαστεί από ερασιτέχνη ή μη κερδοσκοπικό σύλλογο ερασιτεχνών, για το δικό τους σκοπό και χωρίς εμπορικό στόχο·
- δ) αεροσκάφη των οποίων ο αρχικός σχεδιασμός προοριζόταν μόνον για στρατιωτικούς σκοπούς·
- ε) αεροπλάνα με το πολύ δύο θέσεις, του οποίου η ταχύτητα απώλειας στήριξης ή η κατώτατη ταχύτητα σταθερής πτήσης σε διαμόρφωση προσγείωσης δεν υπερβαίνει τους 35 κόμβους διορθωμένης ταχύτητας αέρος (CAS), και του οποίου η μέγιστη μάζα κατά την απογείωση (MTOM) δεν υπερβαίνει:
- i) τα 300 kg για μονοθέσιο αεροσκάφος ξηράς ή
 - ii) τα 450 kg για διθέσιο αεροσκάφος ξηράς ή
 - iii) τα 330 kg για μονοθέσιο αμφίβιο αεροσκάφος ή υδροπλάνο ή
 - iv) τα 495 kg για διθέσιο αμφίβιο αεροσκάφος ή υδροπλάνο με πλωτήρες, υπό την προϋπόθεση ότι, όταν λειτουργεί ταυτόχρονα ως υδροπλάνο με πλωτήρες και ως αεροσκάφος ξηράς, δεν υπερβαίνει κανένα από τα όρια MTOM, ανάλογα με την περίπτωση·
- στ) ανεμόπτερα με δομική μάζα μικρότερη των 80 kg για τα μονοθέσια και των 100 kg για τα διθέσια, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των οποίων η απογείωση γίνεται με τα πόδια·
- ζ) αεροσκάφη χωρίς πλήρωμα με μάζα λειτουργίας κατώτερη των 150 kg·
- η) κάθε άλλο αεροσκάφος του οποίου η ολική μάζα, χωρίς κυβερνήτη, δεν υπερβαίνει τα 70 kg.

ΔΙΠΛΩΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στις 5 Δεκεμβρίου 2000, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο την πρότασή της για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών ⁽¹⁾. Η εν λόγω πρόταση, η οποία βασίζεται στο άρθρο 80 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, εμπίπτει στη διαδικασία συναπόφασης που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή έδωσε τη γνώμη της στις 30 Μαΐου 2001 ⁽²⁾.

Ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών, η οποία όμως αποφάσισε να μην γνωμοδοτήσει σχετικά.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έδωσε τη γνώμη του στις 5 Σεπτεμβρίου 2001 ⁽³⁾.

Στις 19 Δεκεμβρίου 2001, το Συμβούλιο υιοθέτησε την κοινή του θέση κατ' εφαρμογή του άρθρου 251 παράγραφος 2 της συνθήκης.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

1. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990, οι συζητήσεις μεταξύ των μερών που ενδιαφέρονται για την ασφάλεια της αεροπορίας, ήτοι των παραγωγών αεροσκαφών, αφενός, και των αεροπορικών εταιρειών, αφετέρου, κατέδειξαν το ενδιαφέρον για την ύπαρξη αυστηρών μηχανισμών πιστοποίησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όλους τους τομείς που άπτονται της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Πράγματι, από τις συζητήσεις αυτές είχε προκύψει ότι ορισμένα καθήκοντα που επιτελούνται με επιτυχία σε εθνικό επίπεδο, θα μπορούσαν να καταστούν αποτελεσματικότερα σε ευρωπαϊκή κλίμακα.

Έχοντας ως στόχο να υπάρξει ανταπόκριση σε αυτές τις απαιτήσεις, η κατεύθυνση που δόθηκε, σε ένα πρώτο στάδιο, ήταν η διαπραγμάτευση μιας πανευρωπαϊκής σύμβασης για τη σύσταση μιας αρχής για την ασφάλεια των αερομεταφορών, ως διεθνούς οργανισμού.

Ωστόσο, κατά τη διάρκεια των συζητήσεων διεφάνη ότι μια τέτοια κατεύθυνση ενείχε τον κίνδυνο να δημιουργήσει προβλήματα τόσο σε επίπεδο κρατών μελών όσο και σε επίπεδο Κοινότητας. Επρόκειτο κυρίως για τις διατάξεις με τις οποίες ανετίθετο στην αρχή η εξουσία να θεσπίζει κανόνες δεσμευτικούς για τα συμβαλλόμενα μέρη, καθώς και για το σχέδιο δημιουργίας δικαστηρίου. Εξάλλου, οι πολύ μακρές προθεσμίες επικύρωσης δεν έδιναν την εντύπωση ότι ανταποκρίνονται στις προσδοκίες της αεροναυπηγικής βιομηχανίας, η οποία επιθυμεί τη δημιουργία ενός μέσου πιστοποίησης των αεροναυτικών προϊόντων σε ευρωπαϊκό επίπεδο το συντομότερο δυνατό. Για τους λόγους αυτούς προσανατολισθήκαμε στη συνέχεια προς τη σύσταση ενός κοινοτικού οργανισμού: του ΕΟΑΑ.

Μετά από έντονο προβληματισμό το Συμβούλιο, στη σύνοδό του στις 26 Ιουνίου 2000, εκτίμησε ότι για να επιτευχθούν οι στόχοι της ταχείας λήψεως αποφάσεων, της αποτελεσματικότητας και του πανευρωπαϊκού χαρακτήρα της δράσης, η δημιουργία ενός κοινοτικού οργανισμού θα αποτελούσε τη βέλτιστη επιλογή.

2. Μετά από σχετική πρόσκληση του Συμβουλίου, η Επιτροπή υπέβαλε πάλι το 2000 πρόταση κανονισμού για τη σύσταση ενός τέτοιου οργανισμού.

Κύριος στόχος υπήρξε η δημιουργία και διατήρηση ενός υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας των αερομεταφορών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη, με τη σύσταση ενός ευρωπαϊκού οργανισμού ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την πιστοποίηση των αεροναυτικών προϊόντων, διασφαλίζοντας την τήρηση βασικών απαιτήσεων ασφάλειας και αξιοπιστίας, με βάση κοινά πρότυπα και διαδικασίες. Στο πλαίσιο της λειτουργίας του, ο εν λόγω οργανισμός θα κληθεί επίσης να εγγυάται την εφαρμογή των προτύπων που έχουν οριστεί για το αεροναυπηγικό υλικό στο πεδίο του σεβασμού του περιβάλλοντος, τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας, καθώς και να επικουρεί τα κράτη μέλη στην εκπλήρωση των δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου υποχρεώσεών τους, με βάση κοινή ερμηνεία της. Θα μπορεί επίσης να συμβάλει στην ανά τον κόσμο προώθηση των κοινοτικών απόψεων επί των προτύπων και των κανόνων ασφάλειας των αερομεταφορών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας μέσω της καθιέρωσης κατάλληλων μορφών συνεργασίας με τις τρίτες χώρες και τους διεθνείς οργανισμούς.

⁽¹⁾ ΕΕ C 154 E της 29.5.2001, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ C 221 της 7.8.2001, σ. 38.

⁽³⁾ ΕΕ C ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

3. Ο μηχανισμός που καθιστά δυνατή την υλοποίηση αυτών των στόχων διαρθρώνεται με βάση τους ακόλουθους άξονες:
- οι βασικές απαιτήσεις ασφαλείας όσον αφορά την αξιοπλοία τις οποίες ο νομοθέτης επιθυμεί να τηρούνται στην Ένωση, καθορίζονται στον ίδιο τον κανονισμό,
 - οι διαδικαστικοί κανόνες που ακολουθεί ο οργανισμός κατά την εκτέλεση της αποστολής πιστοποίησης που του ανατίθεται, θα αποφασισθούν από την Επιτροπή στο πλαίσιο διαδικασίας επιτροπολογίας,
 - ο οργανισμός διαθέτει εξουσία να εκδίδει πιστοποιητικά τύπου τα οποία εγγυώνται τη συμμόρφωση, σε σχέση προς τις βασικές απαιτήσεις, του μοντέλου αεροσκάφους και των εγκατεστημένων επ' αυτού προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και να εγκρίνει τους οργανισμούς που συμμετέχουν σε αυτά τα καθήκοντα. Τα εν λόγω πιστοποιητικά και εγκρίσεις — για τα οποία θα εισπράττονται τέλη — ισχύουν σε όλα τα κράτη μέλη. Ο οργανισμός μπορεί επίσης να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις στα κράτη μέλη και να διενεργεί έρευνες στις επιχειρήσεις,
 - το πιστοποιητικό αξιοπλοίας για έκαστο αεροσκάφος είναι δυνατό να χορηγείται από τις εθνικές αρχές όταν καταδεικνύεται ότι το συγκεκριμένο αεροσκάφος είναι σύμφωνο προς τον εγκεκριμένο τύπο.
4. Εξετάζοντας την πρόταση της Επιτροπής, το Συμβούλιο προσπάθησε να λάβει όσο το δυνατό περισσότερο υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, καθώς και τις τροπολογίες που επέφερε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στην πρώτη ανάγνωση. Όσον αφορά τις τροπολογίες αυτές, το Συμβούλιο δέχθηκε, εξ ολοκλήρου ή επί της ουσίας, τις τροπολογίες αριθ. 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 13, 14, 16, 20, 22, 23, 26, 27, 30, 31, 34, 35, 36 και 68/αναθ., 39, 40, 46, 50, 51, 72/αναθ., 52, 53, 56, 57, 58, 59 και 61. Ωστόσο, δεν κατέστη δυνατό να γίνει δεκτό το σύνολο των τροπολογιών του Κοινοβουλίου. Άλλωστε, το αρχικό κείμενο υπέστη σημαντική τροποποίηση.
5. Στη συνέχεια υπενθυμίζονται τα σημαντικότερα σημεία του σκεπτικού του Συμβουλίου:
- όσον αφορά τις βασικές απαιτήσεις για την αξιοπλοία, το Συμβούλιο έκρινε σκόπιμο να μην περιοριστεί σε αναφορά των απαιτήσεων της σύμβασης του Σικάγου (ΔΟΠΑ), αλλά να θεσπίσει δικές του απαιτήσεις για τις ανάγκες του κανονισμού. Συντάσσοντας τις απαιτήσεις αυτές, το Συμβούλιο επεδίωξε να επιτύχει ένα βαθμό λεπτομέρειας τέτοιο, ώστε να εξισορροπείται η επίτευξη ενός σαφούς κανονιστικού πλαισίου, το οποίο όμως θα είναι παράλληλα επαρκώς γενικό ώστε να παρέχεται στον οργανισμό η δυνατότητα να εργάζεται αποτελεσματικά,
 - όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, το Συμβούλιο εξέφρασε την άποψη ο παρών κανονισμός να εφαρμόζεται σε ολόκληρη τη διαδικασία σχεδιασμού, παραγωγής, συντήρησης και εκμετάλλευσης αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και στο προσωπικό και στους οργανισμούς που συμμετέχουν σε αυτές τις δραστηριότητες. Εν ολίγοις, ο κανονισμός αποσκοπεί να επιτρέπεται μόνο η πιστοποίηση των αεροσκαφών και των αεροναυτικών προϊόντων καθώς και η έγκριση των οργανισμών που συμμετέχουν σε αυτή τη διαδικασία. Η δυνατότητα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού σε άλλες δραστηριότητες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, είναι θέμα το οποίο θα τεθεί ενδεχομένως στο μέλλον,
 - τα αεροσκάφη που πρέπει να ανταποκρίνονται στους κανόνες του κανονισμού είναι, κατά κύριο λόγο, εκείνα που κατασκευάζονται στην Ένωση, εκείνα που νηολογούνται σε κράτος μέλος και εκείνα που — παρότι έχουν νηολογηθεί σε τρίτη χώρα — τα εκμεταλλεύεται κοινοτικός φορέας εκμετάλλευσης. Όσον αφορά τα αεροσκάφη που έχουν νηολογηθεί σε τρίτη χώρα και τα εκμεταλλεύεται εξωκοινοτικός φορέας εκμετάλλευσης, ο κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των διεθνών συμβάσεων και κυρίως της σύμβασης του Σικάγου,
 - παράλληλα, προβλέπεται ότι ορισμένα αεροσκάφη αποκλείονται από την εφαρμογή αυτών των κανόνων. Πρόκειται, για παράδειγμα, για τα αεροσκάφη που παρουσιάζουν έκδηλο ιστορικό ενδιαφέρον, τα αεροσκάφη που κατασκευάζονται από ερασιτέχνες ή για πειραματικούς σκοπούς, τα αεροσκάφη που έχουν αρχικά σχεδιασθεί αποκλειστικά για στρατιωτικούς σκοπούς, τα πολύ μικρά αεροσκάφη, τα ανεμόπτερα και τα δελταπλάνα,

- το προσωπικό του οργανισμού αποτελείται από αυστηρά περιορισμένο αριθμό υπαλλήλων τοποθετημένων ή αποσπασμένων από την Επιτροπή ή τα κράτη μέλη για να εκτελούν διοικητικά καθήκοντα. Το υπόλοιπο προσωπικό αποτελείται από άλλους υπαλλήλους που προσλαμβάνονται από τον οργανισμό, ανάλογα με τις ανάγκες, για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Ο οργανισμός διαθέτει διοικητικό συμβούλιο, αποτελούμενο από έναν αντιπρόσωπο για κάθε κράτος μέλος και για την Επιτροπή, τα καθήκοντα του οποίου περιγράφονται στο άρθρο 24. Ειδικότερα, το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει τις ακολουθητέες από τον εκτελεστικό διευθυντή κατευθυντήριες γραμμές και διαδικασίες όσον αφορά την πιστοποίηση. Ο εκτελεστικός διευθυντής διορίζεται επίσης από το διοικητικό συμβούλιο και οι αρμοδιότητες και οι εξουσίες του απαριθμούνται στο άρθρο 29,
 - στο πλαίσιο του συστήματος προσφυγών κατά των αποφάσεων του οργανισμού, έχει προβλεφθεί η σύσταση τμημάτων προσφυγών κατ' αντιστοιχία των τμημάτων που έχουν δημιουργηθεί για το Γραφείο Εναρμόνισης στην Εσωτερική Αγορά (σήματα, σχέδια και υποδείγματα) στο Αλικάντε (άρθρο 31 κ.ε.). Εξυπακούεται ότι πρόκειται για ένα λεπτό σημείο του κοινοτικού δικαίου το οποίο θα ήταν σκόπιμο να επανεξετασθεί σε συνάρτηση με τη μελλοντική εξέλιξη των βασικών του κανόνων,
 - όσον αφορά το γλωσσικό καθεστώς, το Συμβούλιο συμφώνησε να μην προβλέπεται στον κανονισμό γλώσσα εργασίας του οργανισμού. Αντίθετα, υπό τον τίτλο «Δημοσίευση εγγράφων» παρατίθεται κατάλογος εγγράφων τα οποία παράγονται σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Κοινότητας (άρθρο 23). Το διοικητικό συμβούλιο έχει την εξουσία, εφόσον προκύπτει σχετική ανάγκη, να συμπληρώνει αυτόν τον κατάλογο,
 - προκειμένου ο μηχανισμός πιστοποίησης να μπορέσει λάβει πανευρωπαϊκό χαρακτήρα, ειδική διάταξη θα επιτρέψει τη συμμετοχή τρίτων ευρωπαϊκών χωρών στον οργανισμό. Στόχος είναι να διασφαλισθεί υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο ασφάλειας στον τομέα των αερομεταφορών της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη. Εξυπακούεται ότι για τον σκοπό αυτόν πρέπει να ενταθούν οι επαφές με τις χώρες αυτές ούτως ώστε να συμφωνηθούν, όταν έρθει η στιγμή, οι όροι σύνδεσής τους,
 - Ο οργανισμός προβλέπεται να αναλάβει την αποστολή πιστοποίησης που του ανατίθεται δώδεκα μήνες μετά από την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Εξάλλου, και με σκοπό να υπάρξουν εγγυήσεις για την ομαλή μετάβαση, έχει επίσης προβλεφθεί ότι για πρόσθετο διάστημα πέντε ετών τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να εκδίδουν — υπό τους όρους που θα θέσει η Επιτροπή στους εκτελεστικούς κανόνες — ορισμένα από τα πιστοποιητικά και τις εγκρίσεις που θα υπάγονται κανονικά στην ευθύνη του οργανισμού και τα οποία θα αναγνωρίζονται σε όλα τα κράτη μέλη.
-