ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 7.12.2015
COM(2015) 613 final

2015/0277 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2015) 262 final}
{SWD(2015) 263 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η παρούσα πρωτοβουλία εντάσσεται στη «Στρατηγική αερομεταφορών για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του αεροπορικού τομέα της ΕΕ» του 2015 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στόχος της είναι η προετοιμασία του κανονιστικού πλαισίου για την αεροπορική ασφάλεια της ΕΕ προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι προκλήσεις των επόμενων δέκα έως δεκαπέντε ετών και με τον τρόπο αυτό να συνεχισθεί η εξασφάλιση για τους επιβάτες και το ευρύ κοινό ασφαλών, προστατευμένων και φιλικών προς το περιβάλλον αεροπορικών μεταφορών. Η πρωτοβουλία αυτή στηρίζεται σε περισσότερα από δώδεκα έτη πείρας από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008[1] και του προηγούμενου κανονισμού[2].

Η ασφάλεια και η μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για έναν ανταγωνιστικό αεροπορικό τομέα. Καθώς η εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη προβλέπεται ότι το 2035 θα ανέλθει σε 14,4 εκατομμύρια πτήσεις (50% περισσότερες από το 2012), ο στόχος της Επιτροπής είναι να διασφαλισθεί ότι το σύστημα θα εξακολουθήσει να διατηρεί τον αριθμό ατυχημάτων στα σημερινά χαμηλά επίπεδα, επιτρέποντας στον αεροπορικό τομέα της ΕΕ να αναπτυχθεί με ασφάλεια στο μέλλον και συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στο ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα. Για τον σκοπό αυτό, με την παρούσα πρωτοβουλία προτείνεται να καθιερωθεί μια προσέγγιση βάσει κινδύνων και επιδόσεων στην κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας, να καλυφθούν τα υφιστάμενα κενά στην ασφάλεια, καθώς και να ληφθούν περισσότερο υπόψη οι αλληλεξαρτήσεις της αεροπορικής ασφάλειας με άλλους τεχνικούς τομείς κανονιστικής ρύθμισης, όπως η προστασία από έκνομες ενέργειες ή η προστασία του περιβάλλοντος.

Παρότι η ασφάλεια της αεροπορίας είναι ο κύριος στόχος της παρούσας πρότασης, δεν είναι και ο μοναδικός. Η παρούσα πρόταση πρέπει επίσης να εξεταστεί στο πλαίσιο των προτεραιοτήτων της Επιτροπής για την προαγωγή της απασχόλησης και της οικονομικής μεγέθυνσης, της ανάπτυξης της εσωτερικής αγοράς και της ενίσχυσης του ρόλου της Ευρώπης ως παγκόσμιου παράγοντα. Στόχος της παρούσας πρωτοβουλίας είναι να συμβάλει σε έναν ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό αεροπορικό κλάδο και κατασκευή αεροναυτικών προϊόντων που θα δημιουργεί θέσεις εργασίας υψηλής αξίας και θα προωθεί την τεχνολογική καινοτομία. Θα δημιουργήσει αποτελεσματικό κανονιστικό πλαίσιο στο οποίο θα μπορούν να ενσωματωθούν νέα επιχειρηματικά μοντέλα και αναδυόμενες τεχνολογίες. Ειδικότερα, με την παρούσα πρωτοβουλία προτείνεται η δημιουργία ενός πλαισίου της Ένωσης για την ασφαλή ένταξη των μη επανδρωμένων αεροσκαφών στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.

---

[1] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008). Ο εν λόγω κανονισμός τροποποιήθηκε μετέπειτα από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 με επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ώστε να καλυφθεί η ασφάλεια των αεροδρομίων και πτυχές ασφάλειας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

[2] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας, (ΕΕ L 240 της 7.9.2002).

Η παρούσα πρόταση ανταποκρίνεται επίσης στις εκκλήσεις των κρατών μελών, του κλάδου και των χρηστών του εναέριου χώρου για περισσότερο αναλογική και ευέλικτη προσέγγιση στην κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας και για την κατάργηση των κανονιστικών ρυθμίσεων που καταπνίγουν την επιχειρηματικότητα με υπερβολικά περιοριστικές απαιτήσεις. Προτείνεται κυρίως η θέσπιση ενός κλιμακούμενου πλαισίου το οποίο να αναγνωρίζει τις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των διαφόρων πεδίων της πολιτικής αεροπορίας και των κινδύνων που αυτά ενέχουν. Η εν λόγω προσέγγιση αναμένεται ότι θα ωφελήσει το σύνολο του αεροπορικού τομέα στην Ένωση και θα είναι ειδικά προσαρμοσμένη στις ανάγκες των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ).

Με τη μετάβαση σε μια προσέγγιση βάσει κινδύνων και επιδόσεων στην κανονιστική ρύθμιση και την εποπτεία, τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EASA) θα πρέπει να αναπτύξουν νέες δεξιότητες και ικανότητες, καθώς και να παρακολουθούν συνεχώς τις πλέον πρόσφατες τεχνολογίες που αναπτύσσει η βιομηχανία. Η παρούσα πρωτοβουλία στηρίζει την επίτευξη των στόχων αυτών προτείνοντας καλύτερες ρυθμίσεις για τον συντονισμό και την ανάπτυξη της αεροπορικής έρευνας και εκπαίδευσης.

Τέλος, η παρούσα πρόταση ανταποκρίνεται στις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν ορισμένες εθνικές αρχές όσον αφορά τη διατήρηση και τη χρηματοδότηση των αναγκαίων πόρων που απαιτούνται για τη διεξαγωγή των εργασιών πιστοποίησης και εποπτείας. Για τον σκοπό αυτό, η παρούσα πρωτοβουλία προτείνει ένα πλαίσιο για τη συγκέντρωση και κοινή χρήση τεχνικών πόρων μεταξύ των εθνικών αρχών και του Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EASA), το οποίο θα περιλαμβάνει επίσης τη δυνατότητα μεταβίβασης αρμοδιοτήτων για την εφαρμογή της νομοθεσίας της Ένωσης σε εθελοντική βάση.

- **Συνοχή με ισχύουσες διατάξεις στο πολιτικό πεδίο**

Η παρούσα πρωτοβουλία στηρίζεται στις υφιστάμενες διατάξεις της Ένωσης που αφορούν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, όπως περιλαμβάνονται επί του παρόντος στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Η πρόταση συνάδει με την πρωτοβουλία της Επιτροπής του 2013 για την επίσπευση της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (πρωτοβουλία ΕΕΟ ΙΙ+)[3]. Κατά την εκπόνηση της παρούσας πρότασης η Επιτροπή έλαβε υπόψη την πρόταση COM(2013)409 της Επιτροπής της 11.6.2013 και τα αποτελέσματα των μέχρι στιγμής συζητήσεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 για τον ΕΕΟ ΙΙ+. Προκειμένου να αποφευχθεί η εκ παραλλήλου συζήτηση δύο νομοθετικών προτάσεων που σχετίζονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και δεδομένου ότι η παρούσα πρόταση είναι η πληρέστερη, οι προτεινόμενες τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 για τον ΕΕΟ ΙΙ+ ενσωματώθηκαν στην παρούσα νέα πρόταση και, ταυτόχρονα, προσαρμόσθηκαν στη νέα δομή και το ύφος

[3] Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Επίσπευση της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού» της 11.6.2013, COM(2013)408 final, η οποία συνοδεύεται από πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, COM(2013)409 final και από πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, COM(2013)410 final.

διατύπωσης της παρούσας πρότασης. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν θα συνεχίσει πλέον τη συζήτηση με αντικείμενο την πρόταση COM(2013)409 της 11.6.2013 που είχε υποβληθεί στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας ΕΕΟ II+.

Όπου οι αλλαγές που προτείνονται από την παρούσα πρωτοβουλία επηρεάζουν άλλη νομοθεσία της Ένωσης που έχει εκδοθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές (όπως συμβαίνει στην περίπτωση της διερεύνησης ατυχημάτων, της αναφοράς περιστατικών και της αδειοδότησης αερομεταφορέων), προτείνονται κατάλληλες τροποποιήσεις άλλων πράξεων της Ένωσης προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή της προσέγγισης.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρωτοβουλία συνδέεται και συνάδει πλήρως με τους στρατηγικούς στόχους της Επιτροπής για την περίοδο 2014-2019 όσον αφορά την προαγωγή της «απασχόλησης και της ανάπτυξης» και μιας «βαθύτερης και δικαιότερης εσωτερικής αγοράς με ενισχυμένη βιομηχανική βάση».

Η παρούσα πρόταση συνάδει επίσης με την «κοινή προσέγγιση για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς» που συμφωνήθηκε το 2012 μεταξύ της Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και εναρμονίζει, όπου απαιτείται, τις διατάξεις που αφορούν τον Οργανισμό Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις συνήθεις ρήτρες που προτείνονται στην εν λόγω κοινή προσέγγιση.

Η πρωτοβουλία αποσκοπεί επίσης να καταστεί ο σχεδιασμός και οι λειτουργίες των μη επανδρωμένων αεροσκαφών περισσότερο συμβατές με το ευρύτερο πλαίσιο για την πολιτική αεροπορία. Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη θα αποτελέσουν έναν άλλο τύπο εναέριων οχημάτων για την παροχή φάσματος νέων υπηρεσιών στην ευρωπαϊκή αγορά αεροπορικών μεταφορών στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα. Καθώς τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη λειτουργούν στον ίδιο εναέριο χώρο με άλλα αεροσκάφη, η ασφάλεια των λειτουργιών τους πρέπει να παραμείνει σύμφωνη με τη συνολική ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Τέλος, τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη πράξεις πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανόνες της εναέριας κυκλοφορίας όπως καθορίζονται στους κοινούς κανόνες αέρος[4].

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η πρόταση βασίζεται στο άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αποτελεί τη νομική βάση για τη θέσπιση μέτρων της Ένωσης για τις αεροπορικές μεταφορές.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008, η Ένωση είναι πλέον αρμόδια για την αξιοπλοΐα και την περιβαλλοντική συμβατότητα των αεροναυτικών προϊόντων, τις πτητικές λειτουργίες, την αδειοδότηση των ιπτάμενων πληρωμάτων, τα αεροδρόμια και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες

[4] Εκτελεστικός κανονισμός αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας.

αεροναυτιλίας (ATM/ANS), καθώς και για την ασφάλεια των φορέων εκμετάλλευσης από τρίτες χώρες. Επομένως, η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας έχει ρυθμισθεί σε επίπεδο Ένωσης για περισσότερο από μια δεκαετία. Αυτό απορρέει από το γεγονός ότι οι αεροπορικές μεταφορές και η παραγωγή αεροναυτικών προϊόντων αποτελούν σε μεγάλο βαθμό δραστηριότητες διακρατικού χαρακτήρα, η θεώρηση των οποίων μπορεί να πραγματοποιηθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης.

Στο πλαίσιο της παρούσας πρωτοβουλίας, προτείνεται να προστεθεί περιορισμένος αριθμός συγκεκριμένων πεδίων αρμοδιότητας στο παρόν συνολικό πλαίσιο αεροπορικής ασφάλειας της Ένωσης και, συγκεκριμένα, τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη, η ασφάλεια των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και πτυχές του σχεδιασμού αεροσκαφών και αεροπορικών συστημάτων που άπτονται της προστασίας από έκνομες ενέργειες, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας στον κυβερνοχώρο.

Η κατασκευή μη επανδρωμένων αεροσκαφών έχει διασυνοριακή διάσταση, διότι η αγορά πολλών μη επανδρωμένων αεροσκαφών γίνεται μέσω του διαδικτύου, εισάγονται ή τουλάχιστον περιέχουν εισαγόμενα εξαρτήματα. Η αμοιβαία αναγνώριση στην εσωτερική αγορά είναι δύσκολο να επιτευχθεί λόγω λεπτομερών και αποκλινόντων εθνικών προτύπων και κανόνων. Όσον αφορά, επίσης, τα δρομολόγια των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, πολλοί φορείς εκμετάλλευσης αναπτύσσουν διασυνοριακές δραστηριότητες. Για παράδειγμα, οι επιθεωρήσεις των υποδομών, από τις εξέδρες άντλησης πετρελαίου έως τις σιδηροδρομικές γραμμές, διοργανώνονται σε διεθνές επίπεδο. Ακόμη και αν οι λειτουργίες είναι περιορισμένης έκτασης, οι φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν τα ίδια μη επανδρωμένα αεροσκάφη και τις ίδιες απαιτήσεις λειτουργίας με τον ίδιο χειριστή σε διαφορετικούς τόπους εντός της Ένωσης προκειμένου να αναπτύξουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες, ιδίως εάν δραστηριοποιούνται σε εξειδικευμένες αγορές. Μεγάλες επιχειρήσεις υπηρεσιών παράδοσης έχουν εκφράσει την πρόθεσή τους να οργανώσουν τις υπηρεσίες τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο, πράγμα που απαιτεί κοινούς κανόνες. Η επικουρικότητα εφαρμόζεται στο επίπεδο εφαρμογής των κοινών επιχειρησιακών κανόνων, π.χ. οι αρχές των κρατών μελών θα διενεργούν τοπικές αξιολογήσεις κινδύνου και θα αποφασίζουν ποιο τμήμα του εναέριου χώρου θα είναι ανοικτό ή κλειστό για λειτουργίες μη επανδρωμένων αεροσκαφών, καθώς και με ποιους όρους. Οι περισσότερες λειτουργίες των ελαφρών μη επανδρωμένων αεροσκαφών έχουν τοπική διάσταση και πρέπει να εναπόκειται στις τοπικές αρχές να αξιολογούν το επίπεδο κινδύνου και να εξουσιοδοτούν τον καθορισμένο τύπο πτητικής λειτουργίας.

Όσον αφορά τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, η ανάληψη δράσης σε επίπεδο Ένωσης είναι αναγκαία διότι τα ατυχήματα που σχετίζονται με την επίγεια εξυπηρέτηση αποτελούν την τέταρτη μεγαλύτερη κατηγορία ατυχημάτων τα τελευταία δέκα έτη, ενώ οι εθελοντικές πρωτοβουλίες σε επίπεδο κρατών μελών δεν έχουν αποφέρει μέχρι στιγμής ικανοποιητικά αποτελέσματα για την αντιμετώπιση του κινδύνου αυτού. Επί του παρόντος δεν προβλέπονται απαιτήσεις ασφάλειας σε επίπεδο Ένωσης που να εστιάζονται άμεσα στους παρόχους επίγειας εξυπηρέτησης. Δεδομένου ότι η επίγεια εξυπηρέτηση αποτελεί μέρος του συνολικού αεροπορικού συστήματος και είναι αλληλένδετη με άλλους τομείς που καλύπτονται από την αρμοδιότητα της Ένωσης (όπως τα αεροδρόμια και οι πτητικές λειτουργίες), η ρύθμισή της σε επίπεδο Ένωσης θα διασφαλίσει συνεκτική προσέγγιση σε όλα τα κράτη μέλη. Προκειμένου να διασφαλιστεί αναλογική προσέγγιση, προτείνεται να μην απαιτείται η πιστοποίηση των παρόχων υπηρεσιών ως προϋπόθεση για την έναρξη δραστηριοτήτων. Η Επιτροπή είναι επίσης της άποψης ότι οι κοινές απαιτήσεις για την επίγεια εξυπηρέτηση πρέπει να βασίζονται σε αναγνωρισμένα πρότυπα και σε βέλτιστες πρακτικές του κλάδου. Ταυτόχρονα, πρέπει να παρασχεθούν στα κράτη μέλη τα απαραίτητα

κανονιστικά εργαλεία για να εξασφαλισθεί αποτελεσματική εποπτεία των παρόχων τέτοιου είδους υπηρεσιών.

Όσον αφορά τις πτυχές του σχεδιασμού αεροσκαφών και συστημάτων που άπτονται της αεροπορικής ασφάλειας, πρέπει να επισημανθεί ότι η Ένωση ήδη ασχολείται με ορισμένα από αυτά τα ζητήματα. Η αλληλεπίδραση μεταξύ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002[5], αφενός, και του ισχύοντος κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, αφετέρου, δεν είναι ωστόσο πάντοτε σαφής, μεταξύ άλλων και όσον αφορά τον ρόλο του Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με την παρούσα πρωτοβουλία προτείνεται να διευκρινισθεί εν προκειμένω ο ρόλος της Ένωσης, με βάση το γεγονός ότι οι προαναφερόμενες πτυχές προστασίας από έκνομες ενέργειες είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τις πτυχές ασφάλειας που άπτονται του σχεδιασμού αεροσκαφών και των πτητικών λειτουργιών, για τις οποίες η Ένωση είναι ήδη αρμόδια δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

- **Αναλογικότητα**

Η αναλογικότητα συνιστά έναν από τους πρωταρχικούς στόχους της παρούσας πρωτοβουλίας, και τα μέτρα που αποβλέπουν να καταστεί περισσότερο αναλογικό το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια της αεροπορίας αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο της προτεινόμενης τελικής δέσμης μέτρων πολιτικής, όπως διευκρινίζεται στη συνοδευτική έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων (κεφάλαιο 6.6). Με την παρούσα πρωτοβουλία προτείνεται, ιδίως, η καθιέρωση προσέγγισης βάσει κινδύνων στην κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας της αεροπορίας, η οποία αναμένεται να ωφελήσει ολόκληρο τον αεροπορικό τομέα και θα είναι ειδικά προσαρμοσμένη στη ρύθμιση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

- **Επιλογή μέσου**

Η παρούσα πρόταση δεν μεταβάλλει το είδος του μέσου που χρησιμοποιείται. Από το 2002 όταν εκδόθηκε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση ρυθμίζεται με κανονισμούς. Η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι υπάρχει λόγος μεταβολής.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις/έλεγχοι καταλληλότητας της υφιστάμενης νομοθεσίας**

Άνευ αντικειμένου

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η Επιτροπή και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας πραγματοποίησαν παράλληλες διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Οι δύο διαβουλεύσεις ήταν συμπληρωματικές. Επιπλέον, οι υπηρεσίες της Επιτροπής διεξήγαγαν ορισμένες συνεδριάσεις με τα κράτη μέλη και ενδιαφερόμενα μέρη του αεροπορικού τομέα προς συμπλήρωση των δημόσιων διαβουλεύσεων με την παροχή πρόσθετων πληροφοριών. Η περίληψη των

[5] ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72.

αποτελεσμάτων της δημόσιας διαβούλευσης της Επιτροπής έχει δημοσιευθεί στον δικτυακό τόπο Europa. Τα κύρια πορίσματα της δημόσιας διαβούλευσης είναι τα εξής:

– Οι συμμετέχοντες στη διαβούλευση συμφωνούν σε μεγάλο βαθμό ότι η Ένωση έχει επιτύχει πολύ υψηλό επίπεδο ασφάλειας. Άνω του 90% των συμμετεχόντων συμφώνησαν ή συμφώνησαν απόλυτα δηλώνοντας ότι, επί του παρόντος, η αεροπορική μεταφορά είναι ασφαλής στην ΕΕ.

– Ταυτόχρονα, αναγνωρίστηκε ότι, σε ό,τι αφορά την ασφάλεια, δεν υπάρχουν περιθώρια εφησυχασμού. Άνω του 70% των κρατών μελών και των φορέων του κλάδου που απάντησαν στη διαδικτυακή έρευνα της Επιτροπής πιστεύουν ότι πρέπει να βελτιωθεί η ικανότητα εντοπισμού και μετριασμού των κινδύνων ασφαλείας.

– Πέραν της διατήρησης των σημερινών επιδόσεων ασφάλειας, το κύριο μέλημα των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων μερών είναι η αποδοτικότητα και η αναλογικότητα του παρόντος συστήματος. Η συντριπτική πλειονότητα των φορέων που απάντησαν στη διαδικτυακή έρευνα της Επιτροπής (82%), και ειδικότερα οι ΜΜΕ, ισχυρίζονται ότι οι ισχύοντες κανόνες είναι υπερβολικά λεπτομερείς και περιοριστικοί και ότι το τρέχον επίπεδο ασφάλειας θα μπορούσε να διατηρηθεί με χαμηλότερο κόστος συμμόρφωσης (83%). Την άποψη αυτή συμμερίζονται σε μεγάλο βαθμό και τα κράτη μέλη.

– Μεταξύ των κρατών μελών και του κλάδου επικρατεί ανησυχία ότι ο τρόπος με τον οποίο χρησιμοποιούνται επί του παρόντος οι τεχνικοί πόροι από τις αεροπορικές αρχές δεν αποδίδουν και ότι ορισμένες εθνικές αεροπορικές αρχές αντιμετωπίζουν ελλείψεις πόρων. Στην πλειονότητά τους (63%), τα κράτη μέλη και οι φορείς που υπέβαλαν απαντήσεις στη διαδικτυακή έρευνα της Επιτροπής πιστεύουν ότι οι εθνικές αεροπορικές αρχές δεν διαθέτουν επαρκείς χρηματοδοτικούς ή ανθρώπινους πόρους για την εκτέλεση των καθηκόντων τους όσον αφορά την εποπτεία.

– Η αεροναυπηγική βιομηχανία τάχθηκε υπέρ ενός περισσότερο ενεργού ρόλου της ΕΕ στην προώθηση των ευρωπαϊκών προτύπων ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία σε διεθνή κλίμακα, μεταξύ άλλων και στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), και εξέφρασε την ανησυχία της σχετικά με τη μακροπρόθεσμη διαθεσιμότητα πόρων στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) για την πιστοποίηση προϊόντων·

– το 73% των φορέων που απάντησαν στη διαδικτυακή έρευνα της Επιτροπής επισήμαναν πιθανές ασυνέπειες, κενά και αλληλεπικαλύψεις στην εφαρμογή της νομοθεσίας, που οφείλονται ιδίως στις διαφορετικές ερμηνείες της νομοθεσίας εκ μέρους των κρατών μελών.

Οι κοινωνικοί εταίροι της Ένωσης (τόσο εκπρόσωποι των εργοδοτών όσο και των εργαζομένων) συνέβαλαν στις διαβουλεύσεις που πραγματοποίησαν η Επιτροπή και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας. Οι φορείς που εκπροσωπούν το προσωπικό της αεροπορίας τόνισαν ιδίως το γεγονός ότι η προσέγγιση για την ασφάλεια της αεροπορίας βάσει επιδόσεων πρέπει να συμπληρώνει, αλλά όχι να αντικαταστήσει το ισχύον σύστημα περιοριστικών ρυθμίσεων. Οι φορείς εκπροσώπησης των εργαζομένων εξέφρασαν επίσης ανησυχία για τη διάθεση πόρων από τα κράτη μέλη για την εποπτεία της ασφάλειας και τόνισαν την ανάγκη να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου εκπαίδευσης και ικανοτήτων του προσωπικού τόσο σε επίπεδο αρχών όσο και του αεροπορικού τομέα εν γένει. Οι φορείς εκπροσώπησης των χειριστών εξέφρασαν ιδίως την ανησυχία τους για πιθανές αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια που απορρέουν από

ορισμένες πρακτικές απασχόλησης των αεροπορικών εταιρειών και άλλων καινοτόμων επιχειρηματικών μοντέλων.

Από την άλλη πλευρά, οι φορείς εκπροσώπησης των εργοδοτών επέστησαν την προσοχή της Επιτροπής στις διαφορές που παρατηρούνται στην εφαρμογή της νομοθεσίας από τα κράτη μέλη, τις υπερβολικές ρυθμίσεις και την αναποτελεσματική χρήση των πόρων που προορίζονται για την πιστοποίηση και την εποπτεία. Οι εργοδότες επισήμαναν ιδίως το γεγονός ότι, ενώ ο αεροπορικός κλάδος λειτουργεί ελεύθερα εντός της εσωτερικής αγοράς, η εποπτεία εξακολουθεί να είναι οργανωμένη με βάση την αρχή της ευθύνης του εκάστοτε κράτους μέλους. Οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, η τυποποίηση και η σταθερότητα στην εφαρμογή των κανόνων είναι ιδιαίτερης σημασίας για τους εργοδότες. Ορισμένοι φορείς εκπροσώπησης των εργοδοτών υποστήριξαν τη σύσταση ενιαίας αρχής πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση.

Η Επιτροπή συμφωνεί εν γένει με τα αποτελέσματα των δημόσιων διαβουλεύσεων και τα έλαβε υπόψη στη διατύπωση της παρούσας πρότασης. Η ικανότητα της Ένωσης να εντοπίζει και να μετριάζει τους κινδύνους ασφαλείας θα πρέπει να ενισχυθεί με τις διατάξεις της πρότασης που αφορούν τη διαχείριση της ασφάλειας, με το ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας και τα εθνικά προγράμματα ασφάλειας. Η καθιέρωση προσέγγισης βάσει κινδύνων και επιδόσεων στην κανονιστική ρύθμιση θα επιτρέψει τη διαμόρφωση περισσότερο αναλογικού κανονιστικού πλαισίου, στο οποίο θα συνυπολογίζονται καλύτερα οι διαφορές μεταξύ των διαφόρων τύπων αεροπορικών δραστηριοτήτων και οι κίνδυνοι που ενέχουν. Το προτεινόμενο πλαίσιο για τη συγκέντρωση και κοινή χρήση πόρων μεταξύ των εθνικών αεροπορικών αρχών και του Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναμένεται ότι θα αυξήσει την αποδοτικότητα της χρήσης των πόρων.

Για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη διοργανώθηκε χωριστή δημόσια διαβούλευση, κατά την οποία υποστηρίχθηκε ότι είναι αναγκαία επείγουσα δράση σε επίπεδο Ένωσης για να αξιοποιηθεί το δυναμικό των μη επανδρωμένων αεροσκαφών. Επιβεβαιώθηκε η συμβολή των τεχνολογιών αυτών στην ανάπτυξη και την απασχόληση. Κατά τη διαβούλευση επιβεβαιώθηκε η άποψη ότι είναι έτοιμη η κατασκευή πλήρους φάσματος μη επανδρωμένων αεροσκαφών και ότι η νομική και η τεχνολογική αβεβαιότητα εμποδίζει την ταχεία διάδοσή τους. Οι ειδικές εξουσιοδοτήσεις και ο κατακερματισμός αποτελούν πραγματικό βάρος. Οι ερωτηθέντες επεσήμαναν την ασφάλεια και την ιδιωτική ζωή ως τα σημαντικότερα προβλήματα, των οποίων ο χειρισμός θα μπορούσε να αποτελέσει το αντικείμενο κατάλληλου κανονιστικού πλαισίου, με τήρηση κανόνων ανάλογων του κινδύνου και με ισχυρό ρόλο για τις εθνικές αρχές.

Η ισχύουσα κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών όσον αφορά τη ρύθμιση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών που στηρίζεται σε κατώτατο όριο 150 kg κρίνεται γενικώς πεπαλαιωμένη. Οι κανόνες για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη πρέπει να εξελιχθούν σε μια προσέγγιση με επίκεντρο τη λειτουργία τους, εφόσον ο κίνδυνος συγκεκριμένης πτητικής λειτουργίας εξαρτάται από σειρά παραγόντων. Σχετικά με τις πτυχές λειτουργιών των μη επανδρωμένων αεροσκαφών που αφορούν την προστασία και την ιδιωτική ζωή, κατά τη διαβούλευση δεν επισημάνθηκε η ανάγκη για νέους κανόνες, αλλά περισσότερο η καλύτερη εφαρμογή των υφιστάμενων κανόνων, με στενότερη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας και των εθνικών αρχών προστασίας των δεδομένων.

- **Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η Επιτροπή ζήτησε γνώμη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, η οποία εκδόθηκε στις 16 Μαρτίου 2015. Η γνώμη βασίζεται σε περισσότερες από 6.000 παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν από κράτη μέλη και ενδιαφερόμενα μέρη και προτείνει ποικίλες αλλαγές στα διάφορα πεδία των τεχνικών κανονιστικών ρυθμίσεων της αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένης της αεροπορικής ασφάλειας, της προστασίας από έκνομες ενέργειες, της έρευνας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της αποδοτικής χρήσης των πόρων στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού συστήματος ασφάλειας της αεροπορίας.

Η Επιτροπή στηρίχθηκε επίσης στις ακόλουθες πηγές εμπειρογνωσίας και συμβουλών:

1. Ανατέθηκε η εκπόνηση δύο μελετών προς υποστήριξη της διαδικασίας εκτίμησης επιπτώσεων:

– Στην πρώτη μελέτη αναλύθηκε η διαθεσιμότητα, η αποδοτικότητα της χρήσης και η εξέλιξη των ανθρώπινων πόρων των αρχών πολιτικής αεροπορίας, καθώς και η χρηματοδότηση του ευρωπαϊκού συστήματος ασφάλειας της αεροπορίας (υποστηρικτική μελέτη για τους πόρους). Η μελέτη αυτή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι πόροι δεν αντιστοιχούν στον φόρτο εργασίας τα τελευταία δέκα έτη. Επιπλέον, σύμφωνα με τη μελέτη, θα μπορούσε να γίνεται καλύτερη κατανομή των πόρων στο σύνολο του συστήματος. Ελλείψεις διαπιστώθηκαν επίσης όσον αφορά τα προσόντα του προσωπικού. Στη μελέτη διατυπώνεται η άποψη ότι οι πτυχές αυτές, συνδυαστικά, εμποδίζουν τις αεροπορικές αρχές να αποδώσουν στο μέγιστο των δυνατοτήτων τους. Τέλος, η μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι διαφορές στις μεθόδους εργασίας μεταξύ των εθνικών αεροπορικών αρχών και οι διαφορές στον τρόπο με τον οποίο οι αρχές αυτές χρηματοδοτούνται έχουν αντίκτυπο στους ισότιμους όρους ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς αερομεταφορών.

– Στη δεύτερη μελέτη, σχετικά με τους μηχανισμούς επιδόσεων και την προσέγγιση βάσει επιδόσεων, διερευνήθηκαν οι δυνατότητες ενσωμάτωσης στοιχείων επιδόσεων στη διαχείριση της ασφάλειας της αεροπορίας (υποστηρικτική μελέτη για τις επιδόσεις). Η μελέτη αυτή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας είναι εφικτή, με την προειδοποίηση όμως ότι δεν πρέπει να γίνει απότομα για ορισμένους τεχνικούς λόγους. Όσον αφορά την υιοθέτηση προσέγγισης βάσει επιδόσεων στην κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας της αεροπορίας, η μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω προσέγγιση αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια της αεροπορίας και στην καινοτομία, αλλά ο αντίκτυπός της μπορεί να περιγραφεί μόνο με ποιοτικούς όρους και εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τους συγκεκριμένους κανόνες, οι οποίοι θα μετατραπούν από κανόνες ρυθμιστικού χαρακτήρα σε κανόνες βάσει επιδόσεων. Αυτό καθιστά αδύνατο να υπολογιστούν ποσοτικά εκ των προτέρων τα οφέλη μιας προσέγγισης βάσει επιδόσεων για τη ρύθμιση της ασφάλειας στον αεροπορικό τομέα. Η μελέτη αυτή αποτέλεσε επίσης αντικείμενο αξιολόγησης από ομότιμους εμπειρογνώμονες του κλάδου και των κρατών μελών.

2. Η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις συστάσεις της υποομάδας για το μέλλον του κανονιστικού συστήματος της αεροπορίας της ΕΕ, η οποία συστάθηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας και απαρτιζόταν από τους γενικούς διευθυντές πολιτικής αεροπορίας 14 χωρών της

ΕΕ/ΕΖΕΣ, καθώς και από εκπροσώπους του EASA και της Επιτροπής[6]. Τέλος, έλαβε υπόψη τα αποτελέσματα της ανεξάρτητης εξωτερικής αξιολόγησης που διενεργήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 62 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 σχετικά με την εφαρμογή του συγκεκριμένου κανονισμού (αξιολόγηση βάσει του άρθρου 62)[7]. Και στις δύο αυτές αξιολογήσεις συστάθηκε, μεταξύ άλλων, να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 σε ορισμένα σημεία. Η περίληψη των συστάσεων που διατυπώθηκαν στις προαναφερόμενες αξιολογήσεις περιλαμβάνεται στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση συνοδεύεται από τις δύο εκθέσεις εκτίμησης επιπτώσεων, η οποία διατίθεται στη διεύθυνση [σύνδεσμος]. Η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων σχετικά με την επανεξέταση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 αξιολογήθηκε από την επιτροπή εκτίμησης επιπτώσεων, η οποία εξέδωσε θετική γνώμη [σύνδεσμος] στις 19 Ιουνίου 2015. Η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου εξέτασε την έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων σχετικά με την ασφαλή ανάπτυξη των λειτουργιών των μη επανδρωμένων αεροσκαφών στην ΕΕ και εξέδωσε θετική γνώμη [σύνδεσμος] στις 5 Νοεμβρίου 2015.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Από την πρόταση εξαιρούνται τα επανδρωμένα αεροσκάφη πολύ απλού σχεδιασμού ή εκείνα που εκτελούν κυρίως τοπικά δρομολόγια, καθώς και εκείνα που είναι εγχώριας κατασκευής ή ιδιαίτερα σπάνια ή ολιγάριθμα. Από την πρωτοβουλία εξαιρούνται επίσης τα αεροδρόμια τα οποία δεν διατίθενται για δημόσια χρήση, δεν εξυπηρετούν τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές ή δεν πληρούν ορισμένα ελάχιστα τεχνικά χαρακτηριστικά ως προς το μέγεθος ή το πεδίο λειτουργιών.

Οι πολύ μικρές επιχειρήσεις και οι ΜΜΕ δεν εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της πρότασης, όπως ακριβώς και στην περίπτωση του ισχύοντος κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Ωστόσο, με την πρόταση καθιερώνεται περισσότερο αναλογικό και κλιμακούμενο καθεστώς που θα επιτρέπει να λαμβάνονται περισσότερο υπόψη οι διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των διαφορετικών μεγεθών επιχειρήσεων. Η καθιέρωση ενός τέτοιου κλιμακούμενου καθεστώτος είναι ένας από τους πρωταρχικούς στόχους της παρούσας πρότασης. Ειδικότερα, όσον αφορά τις ΜΜΕ και τα ελαφρά αεροσκάφη, με ορισμένα μέτρα θα μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους εν λόγω τομείς και η ρύθμιση θα καταστεί περισσότερο ευνοϊκή για τους μικρούς επιχειρηματίες. Όσον αφορά την έγκριση σχεδιασμού αεροσκαφών, προτείνεται εναλλακτική διαδικασία πιστοποίησης του τύπου για τα ελαφρά αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται σε λειτουργίες χαμηλού κινδύνου. Οι κατασκευαστές των υπερελαφρών αεροσκαφών που συνήθως εξαιρούνται από τους κανόνες της ΕΕ, θα έχουν επίσης τη δυνατότητα - εφόσον το επιθυμούν - να υπαγάγουν τα προϊόντα τους στη νομοθεσία της ΕΕ και, ως εκ τούτου, να ωφελούνται από την ελεύθερη κυκλοφορία εντός της εσωτερικής αγοράς. Οι αερολέσχες και ειδικευμένες ενώσεις της ελαφράς αεροπορίας επιτρέπεται να ενεργούν - υπό καθορισμένες προϋποθέσεις - ως ειδικευμένοι φορείς εξ ονόματος των εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας.

[6] Υποομάδα του διοικητικού συμβουλίου του EASA, Τελική έκθεση (2015), http://easa.europa.eu/the-agency/governance/management-board/meetings/mb-032014.

[7] Αξιολόγηση βάσει του άρθρου 62, Τελική έκθεση (2013), http://easa.europa.eu/system/files/dfu/Article%2062%20Report.pdf.

Η πρόταση θα διευκολύνει επίσης την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών και την περαιτέρω ενσωμάτωση ψηφιακών τεχνολογιών. Η Επιτροπή προτείνει, ιδίως, τη δημιουργία ηλεκτρονικού αποθετηρίου πληροφοριών σχετικών με τις δραστηριότητες πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής, στο οποίο θα έχουν πρόσβαση όλες οι αεροπορικές αρχές των κρατών μελών και ο EASA. Ορισμένες πληροφορίες που θα συλλέγονται στο αποθετήριο θα είναι επίσης διαθέσιμες και στο ευρύ κοινό. Προτείνεται να ανατεθεί στον Οργανισμό η αρμοδιότητα να συνάπτει συμφωνίες με επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων σχετικά με τη συγκέντρωση, ανταλλαγή και ανάλυση δεδομένων, που θα προετοιμάσουν το έδαφος για την καθιέρωση των τεχνολογιών μαζικών δεδομένων στην ανάλυση της ασφάλειας της αεροπορίας.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η παρούσα πρόταση δεν έχει άμεσες συνέπειες στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων, εκτός από τα συγκεκριμένα άρθρα που αφορούν τις λειτουργίες των μη επανδρωμένων αεροσκαφών. Οι κανόνες που εκπονήθηκαν για ασφαλείς λειτουργίες των μη επανδρωμένων αεροσκαφών θα συμβάλουν στην αποτελεσματικότερη εφαρμογή των υφιστάμενων κανόνων που αφορούν την προστασία της ιδιωτικής ζωής και την προστασία των δεδομένων. Θα συμβάλει επίσης η απαίτηση ασφάλειας για τον εξοπλισμό των μη επανδρωμένων αεροσκαφών με συσκευή αναγνώρισης εν είδει ηλεκτρονικής μικροπλακέτας αναγνώρισης, και θα διευκολύνει την ανίχνευση προσώπων που δεν τηρούν τους κανόνες για την ιδιωτική ζωή ή την προστασία των δεδομένων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις όσον αφορά τον προϋπολογισμό του Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης που καθορίζεται στο κονδύλιο 06 02 02 του προϋπολογισμού της ΕΕ, όπως επεξηγείται στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο.

Με την πρόταση καθιερώνονται ορισμένα νέα καθήκοντα για τον Οργανισμό, τα οποία έχουν συνέπειες στην ανάγκη του για θέσεις απασχόλησης χρηματοδοτούμενες από τη συνεισφορά της Ένωσης. Οι ανάγκες για πρόσθετο προσωπικό αφορούν κυρίως 1) τον συντονισμό της συγκέντρωσης, ανταλλαγής και ανάλυσης δεδομένων και πληροφοριών σε επίπεδο Ένωσης («μαζικά δεδομένα»), 2) τη δημιουργία και διαχείριση ευρωπαϊκού αποθετηρίου πληροφοριών σχετικών με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή, 3) νέα καθήκοντα θέσπισης κανόνων και εφαρμογής στα πεδία της επίγειας εξυπηρέτησης, του περιβάλλοντος και της προστασίας από έκνομες ενέργειες, καθώς και 4) τη δημιουργία πλαισίου για τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού συστήματος ασφάλειας της αεροπορίας με στόχο την καλύτερη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων σε επίπεδο Ένωσης.

Οι προσδιορισθείσες ανάγκες ανθρώπινων πόρων θα καλυφθούν εν μέρει με ανακατανομή του υπάρχοντος προσωπικού, ώστε να μειωθούν οι ανάγκες του Οργανισμού για πρόσθετο προσωπικό χρηματοδοτούμενο από τον προϋπολογισμό που συνδέεται με τη συνεισφορά της Ένωσης σε 5 θέσεις και σε 4 συμβασιούχους.

Στο παράρτημα Χ της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων διατυπώνεται πρόταση, η οποία βασίζεται στην ανακατανομή των τελών που καταβάλλει ο Eurocontrol στον Οργανισμό για τα καθήκοντα που εκτελεί ως αρμόδια αρχή της ATM/ANS, χωρίς να αυξηθεί το κόστος για τους φορείς εκμετάλλευσης. Εάν ο Οργανισμός ήταν σε θέση να χρηματοδοτεί από τα τέλη αυτά τις δραστηριότητές του που σχετίζονται με τα καθήκοντα που εκτελεί ως αρμόδια αρχή της ATM/ANS, ο προϋπολογισμός από την συνεισφορά της Ένωσης θα μπορούσε να διατεθεί για τη χρηματοδότηση πρόσθετων θέσεων. Για τον λόγο αυτόν, στο άρθρο 109 παράγραφος 1 στοιχείο στ) του προτεινόμενου κανονισμού τα τέλη διαδρομής καθιερώνονται ως έσοδα του

Οργανισμού. Για την ανακατανομή των τελών διαδρομής στον EASA θα απαιτηθεί περαιτέρω τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού 391/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

Επιπλέον, η πρόταση αποσκοπεί στην εισαγωγή μηχανισμού ο οποίος θα επιτρέπει καλύτερη προσαρμογή των επιπέδων στελέχωσης του Οργανισμού που θα χρηματοδοτείται από τα τέλη και τα δικαιώματα στις ανάγκες που έχουν προσδιοριστεί.

Εν προκειμένω, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι ο Οργανισμός Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι οργανισμός της Ένωσης, ο οποίος εν μέρει αυτοχρηματοδοτείται από την είσπραξη τελών και δικαιωμάτων. Η συνεισφορά της ΕΕ σε συνδυασμό με τις συνεισφορές τρίτων χωρών αντιστοιχεί περίπου στο ένα τρίτο του προϋπολογισμού του Οργανισμού, ενώ τα δύο τρίτα περίπου προκύπτουν από την είσπραξη τελών και δικαιωμάτων από τον αεροπορικό κλάδο για υπηρεσίες πιστοποίησης και άλλες υπηρεσίες. Ο προϋπολογισμός από τη συνεισφορά της Ένωσης είναι χωριστός από τον προϋπολογισμό που προέρχεται από τα τέλη και τα δικαιώματα, και στο λογιστικό σύστημα του Οργανισμού γίνεται αυστηρή διάκριση μεταξύ των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη συνεισφορά της Ένωσης και των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τα τέλη και τα δικαιώματα, ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε διασταυρούμενη χρηματοδότηση. Συνεπώς, στην περίπτωση του Οργανισμού, η συνεισφορά της Ένωσης δεν συνιστά «αντισταθμιστική» συνεισφορά, όπως συμβαίνει στην περίπτωση άλλων εν μέρει αυτοχρηματοδοτούμενων οργανισμών, με βάση την απόφαση του νομοθέτη ότι τα τέλη και τα δικαιώματα πρέπει να αντικατοπτρίζουν το πραγματικό κόστος.

Η Επιτροπή προτείνει να εξετάσει τη δυνατότητα να προβλεφθεί μεγαλύτερη ευελιξία για την αναπροσαρμογή του πίνακα προσωπικού του Οργανισμού που σχετίζεται με τα τέλη και τα δικαιώματα του κλάδου για την πιστοποίηση και άλλες υπηρεσίες, με βάση τις διακυμάνσεις στον κλάδο για τη ζήτηση υπηρεσιών. Η ευελιξία αυτή πρέπει, ωστόσο, να εξαρτηθεί από τον καθορισμό ισχυρών δεικτών μέτρησης του φόρτου εργασίας και της αποδοτικότητας του Οργανισμού. Σκοπός είναι να διασφαλισθεί ότι η αυξημένη ευελιξία δεν οδηγεί σε πρόσθετη επιβάρυνση για τον κλάδο. Στους εν λόγω δείκτες θα μπορούσαν να λαμβάνονται υπόψη στοιχεία όπως ο μέσος χρόνος έγκαιρης περάτωσης των δραστηριοτήτων πιστοποίησης, ο χρόνος απόκρισης σε εφαρμογές του κλάδου, η μέση προσπάθεια ανά πιστοποιητικό και το ποσοστό των γενικών εξόδων ως προς τις συνολικές δαπάνες των δραστηριοτήτων. Σε περίπτωση μείωσης της ζήτησης, ο Οργανισμός πρέπει να προσαρμόζει προς τα κάτω τα επίπεδα στελέχωσής του με προσωπικό χρηματοδοτούμενο από τα τέλη. Η αναγκαία μείωση του προσωπικού θα επιτευχθεί με τη χρήση συμβάσεων ορισμένου χρόνου και φυσική εναλλαγή στις θέσεις εργασίας, η οποία θα υποστηριχθεί με ορθό σχεδιασμό των μελλοντικών καθηκόντων.

Υπάρχουν ορισμένοι παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την ανάγκη για προσωπικό χρηματοδοτούμενο από τα τέλη. Παράγοντες που μπορεί να επηρεάσουν τη ζήτηση της αγοράς για τα επόμενα πέντε χρόνια είναι:

- Η ζήτηση νέων αεροσκαφών με εστία την περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού, όπου ο στόλος αναμένεται να τριπλασιαστεί. Η εν λόγω ζήτηση θα καλυφθεί εν μέρει με νέους τύπους αεροσκαφών από κατασκευαστές της εν λόγω περιοχής, οι οποίοι θα υπόκεινται επίσης στη διαδικασία πιστοποίησης του EASA.

- Η παγκόσμια κυκλοφορία, η οποία αναμένεται ότι θα αυξηθεί με ετήσιο ρυθμό 3%, θα έχει άμεσο αντίκτυπο στις δραστηριότητες διαρκούς αξιοπλοΐας του Οργανισμού (κρίσιμη για την ασφάλεια εποπτεία), καθώς οι εργασίες ανά τύπο πιστοποιητικού είναι ευθέως ανάλογες της χρήσης του εκάστοτε τύπου από τις αεροπορικές εταιρείες.

- Νέες τεχνολογίες όπως η ανάπτυξη των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, των ηλεκτρικών αεροσκαφών ή η νέα τεχνολογία αερόπλοιων.

Παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάσουν την ανάπτυξη νέων καθηκόντων του Οργανισμού είναι:

- Έργο ανάλυσης μαζικών δεδομένων
- Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων από τα κράτη μέλη στον Οργανισμό σύμφωνα με τα προτεινόμενα άρθρα 53, 54 και 55 με βάση σύστημα χρηματοδοτούμενο από τα τέλη.
- Απειλές κατά της προστασίας, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας του κυβερνοχώρου, που ενδέχεται να απαιτήσουν νέες προσεγγίσεις για την πιστοποίηση.

Η Επιτροπή προτίθεται να συζητήσει τα πλεονεκτήματα της υιοθέτησης νέου μοντέλου ευελιξίας για την αντιμετώπιση των διακυμάνσεων του φόρτου εργασίας στον κλάδο, με παράλληλη εξασφάλιση της αποδοτικότητας με τη χρήση δεικτών, με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στο πλαίσιο της διοργανικής ομάδας εργασίας (IIWG) για τους πόρους των αποκεντρωμένων οργανισμών, της οποίας η επόμενη συνεδρίαση έχει προγραμματιστεί για τον Μάρτιο του 2016.

Παράλληλα, από κοινού με τον Οργανισμό, η Επιτροπή θα συνεχίσει να εργάζεται για μια δέσμη δεικτών μέτρησης του φόρτου εργασίας και της αποδοτικότητας του Οργανισμού σε συνάρτηση με τα τέλη και τα δικαιώματα, με σκοπό να προσδιορισθεί αναλυτικά πώς θα μπορούσε να λειτουργεί στην πράξη ένα ευέλικτο σύστημα θέσεων εργασίας που θα χρηματοδοτούνται από τα τέλη και τα δικαιώματα, και ποιες θα είναι οι σχετικές επιπτώσεις στον πίνακα προσωπικού του Οργανισμού.

Το αίτημα για αυξημένη ευελιξία στην προσαρμογή των επιπέδων στελέχωσης θέσεων εργασίας χρηματοδοτούμενων από τα τέλη και τα δικαιώματα συνδέεται στενά με την προτεραιότητα που αποδίδει η Επιτροπή στην τόνωση της απασχόλησης, της ανάπτυξης και των επενδύσεων. Όσον αφορά τις δραστηριότητες που θα χρηματοδοτούνται από τέλη και δικαιώματα, ο κλάδος αναμένει έγκαιρη ανταπόκριση της αγοράς στις ανάγκες του, τις οποίες κρίνει βασικές για την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού αεροπορικού κλάδου.

5. ΑΛΛΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Το πλαίσιο παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων για την παρούσα πρωτοβουλία περιγράφεται στο κεφάλαιο 7 της συνοδευτικής έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων. Υπάρχουν ήδη πολλοί μηχανισμοί παρακολούθησης και αξιολόγησης που μπορούν να χρησιμοποιηθούν, καθώς στο πεδίο της ασφάλειας της αεροπορίας η παρακολούθηση των επιδόσεων αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο του κανονιστικού πλαισίου της Ένωσης. Η αποτελεσματικότητα του προτεινόμενου μέτρου, όταν εγκριθεί, θα υπόκειται σε υποχρεωτική αξιολόγηση ανά πενταετία, όπως και στην περίπτωση με βάση τον ισχύοντα κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Άνευ αντικειμένου

- **Αναλυτική επεξήγηση των ειδικών διατάξεων της πρότασης**

Ολόκληρο το κείμενο του προτεινόμενου κανονισμού υποβλήθηκε σε ενδελεχή έλεγχο ποιότητας της νομοθεσίας και συνεπεία αυτού η Επιτροπή προτείνει νέα και σαφέστερη δομή

για τον κανονισμό και τυποποιημένη γλώσσα, ιδίως στο κεφάλαιο III, το οποίο πραγματεύεται τα διάφορα πεδία της ασφάλειας της αεροπορίας.

Όλες οι διατάξεις που πραγματεύονται τις δραστηριότητες των εθνικών αρμοδίων αρχών και του Οργανισμού για την άσκηση των καθηκόντων πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής από πλευράς τους συγκεντρώθηκαν στο κεφάλαιο IV. Το κεφάλαιο III του προτεινόμενου κανονισμού περιέχει αποκλειστικά διατάξεις εφαρμοστέες στα νομικά και φυσικά πρόσωπα που υπόκεινται στις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού (ήτοι χειριστές, φορείς αρμόδιοι για την κατασκευή αεροσκαφών, φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων, κ.λ.π.).

Κεφάλαιο Ι «Αρχές»:

Άρθρο 1: Στον προτεινόμενο κανονισμό προστίθενται επιπλέον στόχοι και μέσα για την επίτευξής τους, σε σύγκριση με τον ισχύοντα κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Άρθρο 2: Το άρθρο αυτό αποτελεί συγχώνευση των άρθρων 1 και 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Το κείμενο έχει απλουστευθεί. Η κυριότερη αλλαγή είναι ότι εισάγεται η δυνατότητα για τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν ορισμένες διατάξεις του νέου κανονισμού για δραστηριότητες και υπηρεσίες που εκτελούνται με κρατικά αεροσκάφη, όπως τελωνειακές, αστυνομικές, πυροσβεστικές, λιμενικές ή παρόμοιες δραστηριότητες ή υπηρεσίες, δραστηριότητες ή υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, καθώς και οι υπηρεσίες ATM/ANS που παρέχονται από τον στρατό. Η ρήτρα προαιρετικής υπαγωγής εφαρμόζεται τμηματικά, δηλαδή, για παράδειγμα, ένα κράτος μέλος μπορεί να τη χρησιμοποιήσει για μία ή περισσότερες από τις σχετικές δραστηριότητες ή υπηρεσίες. Εναπόκειται επίσης στο εκάστοτε κράτος μέλος να αποφασίσει σε ποια πεδία της κανονιστικής ρύθμισης της αεροπορίας (αξιοπλοΐα, ιπτάμενα πληρώματα, πτητικές λειτουργίες κ.λ.π.) επιθυμεί να χρησιμοποιήσει την εν λόγω ρήτρα. Όταν ένα κράτος μέλος κάνει χρήση της ρήτρας προαιρετικής υπαγωγής για μια δραστηριότητα, θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις συναφείς διατάξεις του νέου κανονισμού και των πράξεων που θα εκδοθούν βάσει αυτού. Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αποφασίσουν ανά πάσα στιγμή να διακόψουν την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού στα κρατικά αεροσκάφη ή τις υπηρεσίες ATM/ANS που παρέχονται από το στρατό, με την προϋπόθεση ότι θα προβλέψουν κατάλληλη μεταβατική περίοδο.

Πέραν αυτού, ο κατάλογος των αεροσκαφών που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (παράρτημα Ι αεροσκάφη) αναθεωρήθηκε (για παράδειγμα προστέθηκαν τα μικρά αεροσκάφη με ηλεκτρικούς κινητήρες). Προτείνεται επίσης να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να προσαρμόζει με κατ' εξουσιοδότηση πράξη τα όρια βάρους και άλλα τεχνικά κριτήρια των αεροσκαφών που παρατίθενται στο παράρτημα Ι. Τέλος, προτείνεται οι κατασκευαστές αεροσκαφών που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ να μπορούν να ζητήσουν την υπαγωγή μεμονωμένων τύπων των εν λόγω αεροσκαφών στις διατάξεις του κανονισμού. Η συγκεκριμένη ρήτρα προαιρετικής υπαγωγής μελετήθηκε ειδικά για αεροσκάφη μαζικής παραγωγής, τα οποία θα μπορούσαν να ωφεληθούν από την ελεύθερη κυκλοφορία στην ενιαία αγορά και σύμφωνα με κοινές απαιτήσεις.

Σε όλες τις περιπτώσεις, οι εν λόγω δυνατότητες υπαγωγής ή μη υπόκεινται σε ορισμένες προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων είναι η εκ των προτέρων απόφαση της Επιτροπής, με σκοπό να διασφαλισθεί, ιδίως, η ορθή εφαρμογή του νέου κανονισμού, η τήρηση των στόχων που περιέχει το άρθρο 1 και η διαφάνεια και η ασφάλεια δικαίου για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Άρθρο 3: Τροποποιούνται κάποιοι ορισμοί και προστίθενται νέοι που είναι απαραίτητοι λόγω των αλλαγών στις ουσιαστικές διατάξεις του προτεινόμενου κανονισμού. Οι ορισμοί των όρων «σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος» και «εμπορική δραστηριότητα» αφαιρέθηκαν με βάση την προσέγγιση βάσει κινδύνων. Τα ειδικά κριτήρια στα οποία παραπέμπουν οι εν λόγω ορισμοί μπορούν να καθορισθούν καλύτερα στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Προστέθηκαν μεταβατικές διατάξεις στο τέλος του προτεινόμενου κανονισμού (άρθρο 126), προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση σε περίπτωση που έχει μεταβληθεί ή αφαιρεθεί κάποιος ορισμός.

Άρθρο 4: Προστέθηκε νέο άρθρο που αφορά τις βασικές αρχές, σε σύγκριση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Στο άρθρο αυτό εισάγεται ιδίως η αρχή της αναλογικότητας, ώστε να αντικατοπτρίζεται και η θέση που υιοθέτησε το Συμβούλιο σχετικά με την πρωτοβουλία ΕΕΟΙΙ+ την οποία είχε προτείνει προηγουμένως η Επιτροπή, και τα κριτήρια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη διεξαγωγή αξιολογήσεων κινδύνων που οδηγούν στη διαμόρφωση και την εφαρμογή μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του νέου κανονισμού.

Κεφάλαιο ΙΙ «Διαχείριση της αεροπορικής ασφάλειας»:

Άρθρα 5-8: Εισάγεται νέο κεφάλαιο σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας, για την οποία απαιτείται η έγκριση του ευρωπαϊκού προγράμματος αεροπορικής ασφάλειας και του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας, και ενσωματώνονται τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές του παραρτήματος 19 του ΔΟΠΑ σχετικά με τα κρατικά προγράμματα ασφάλειας. Το άρθρο 6, το οποίο πραγματεύεται το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας, εισάγει την έννοια του αποδεκτού επιπέδου επιδόσεων ασφαλείας σε επίπεδο Ένωσης. Η προσθήκη της έννοιας αυτής δεν έχει, ωστόσο, ως αποτέλεσμα τον καθορισμό τυχόν δεσμευτικών στόχων ασφάλειας για την Ένωση ή τα κράτη μέλη της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ «Ουσιαστικές απαιτήσεις»:

Άρθρα 9-18: Οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 που αφορούν την αξιοπλοΐα αναθεωρήθηκαν με βάση την υπάρχουσα πείρα και με σκοπό να ανταποκρίνονται στη νέα έννοια του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού. Επεκτάθηκε επίσης το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων που αφορούν την πιστοποίηση της αξιοπλοΐας, ώστε να καλυφθεί η περιβαλλοντική συμβατότητα των αεροναυτικών προϊόντων. Τα περιβαλλοντικά πρότυπα για τα προϊόντα πρέπει να συνεχίσουν να βασίζονται στο παράρτημα 16 του ΔΟΠΑ, αλλά η Ένωση θα διαθέτει πλέον την ευελιξία να προσαρμόζει τα πρότυπα του ΔΟΠΑ στις δικές της συγκεκριμένες ανάγκες, όπως ήδη ισχύει για την ασφάλεια. Τέλος, για τις λειτουργίες χαμηλού κινδύνου, προτείνεται να είναι δυνατή η αξιολόγηση της αξιοπλοΐας και της περιβαλλοντικής συμβατότητας του σχεδιασμού αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού χωρίς να χρειάζεται η έκδοση πιστοποιητικού σχεδιασμού τύπου. Η δυνατότητα αυτή θα μπορούσε να εφαρμόζεται ιδίως για ορισμένα αεροσκάφη της γενικής αεροπορίας. Αναμένεται επίσης ότι οι κατασκευαστές αεροσκαφών που παρατίθενται στο παράρτημα Ι του κανονισμού θα κάνουν χρήση της ευελιξίας αυτής όταν επιλέγουν την υπαγωγή στο κανονιστικό σύστημα της Ένωσης δυνάμει του άρθρου 2.

Η περιβαλλοντική συμβατότητα των προϊόντων, όπως ορίζεται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ρυθμίζεται πλέον από τα άρθρα 9-18 του προτεινόμενου κανονισμού (αξιοπλοΐα και προστασία του περιβάλλοντος). Προστέθηκαν επίσης νέες διατάξεις σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος στο άρθρο 75.

Άρθρα 19-25: Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 αναδιαρθρώθηκε στα άρθρα 19 έως 25. Το πεδίο εφαρμογής των άρθρων επεκτάθηκε ώστε να περιληφθούν οι διατάξεις για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και οι συναφείς διατάξεις για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 μεταφέρθηκαν στην ενότητα αυτή. Το κείμενο σχετικά με το πτυχίο χειριστή αεροσκάφους αναψυχής απλουστεύθηκε και το κείμενο για τον γενικό ιατρό μεταφέρθηκε στο κεφάλαιο IV που αφορά τις δραστηριότητες πιστοποίησης.

Άρθρα 26-28: Το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 αναδιαρθρώθηκε στα άρθρα 26 έως 28. Η απαίτηση πιστοποίησης περιορίζεται πλέον στις εμπορικές δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών. Άλλα είδη δραστηριοτήτων που θα υπόκεινται σε απαίτηση πιστοποίησης ή δήλωσης πρόκειται να καθοριστούν στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βάσει αξιολόγησης κινδύνων.

Άρθρα 29-34: Το άρθρο 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 αναδιαρθρώθηκε στα άρθρα 29 έως 34. Στο πεδίο εφαρμογής της ενότητας αυτής προστέθηκε η επίγεια εξυπηρέτηση. Προτείνεται επίσης να επιτρέπεται στους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης χώρων στάθμευσης, αντί να πιστοποιούνται, να δηλώνουν τη συμμόρφωσή τους με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.

Άρθρα 35-39: Το άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 αναδιαρθρώθηκε στα άρθρα 35 έως 39. Το κείμενο βασίζεται στον συμβιβασμό που επιτεύχθηκε στο Συμβούλιο σχετικά με την πρωτοβουλία ΕΕΟ II+. Συγκεκριμένα, προστέθηκαν οι διατάξεις που αφορούν τις δηλώσεις των φορέων που μετέχουν στον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση των συστημάτων ATM/ANS και των συστατικών στοιχείων τους.

Άρθρα 40-44: Το άρθρο 8γ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 αναδιαρθρώθηκε στα άρθρα 40 έως 44. Η ουσία των διατάξεων δεν μεταβλήθηκε σε σύγκριση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Άρθρα 45-47: Τα άρθρα αυτά δημιουργούν τη νομική βάση για να προβλεφθούν λεπτομερέστεροι κανόνες σχετικά με τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη, λόγω της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του προτεινόμενου κανονισμού.

Πιο συγκεκριμένα:

Το άρθρο 45 παραπέμπει στο σχετικό παράρτημα IX το οποίο περιλαμβάνει τις βασικές απαιτήσεις για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών που πρέπει να τηρούνται για την εξασφάλιση ασφαλούς λειτουργίας.

Το άρθρο 46 περιγράφει σειρά μέσων για να αποδεικνύεται η τήρηση των βασικών απαιτήσεων. Καθώς τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη μπορούν να εκτελούν λειτουργίες μη εφικτές με επανδρωμένα αεροσκάφη, είναι πολύ ευρύ το φάσμα των κινδύνων που συνδέονται με τις λειτουργίες των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, το οποίο κυμαίνεται από τις συνήθεις λειτουργίες υψηλού κινδύνου παρόμοιου με τους «κινδύνους των επανδρωμένων αεροσκαφών» έως τις λειτουργίες πολύ χαμηλού κινδύνου. Για να παραμείνουν οι κανόνες και οι διαδικασίες ανάλογοι του κινδύνου της λειτουργίας, είναι αναγκαίο να υπάρξει στροφή προς μια προσέγγιση εστιασμένη στη λειτουργία, με την οποία αξιολογείται ο ακριβής κίνδυνος μιας λειτουργίας ή ενός τύπου λειτουργιών.

Για μαζικής παραγωγής μη επανδρωμένα αεροσκάφη που ενέχουν χαμηλό κίνδυνο, προτείνεται η χρήση υφιστάμενων μηχανισμών εποπτείας της αγοράς που διέπονται από τον κανονισμό 765/2008 και την απόφαση 768/2008, οι οποίοι έχουν διαμορφωθεί ειδικώς για την παραγωγή και την εμπορία των εν λόγω προϊόντων. Ωστόσο, ακόμη και σε αυτή την περίπτωση, οι αρχές πολιτικής αεροπορίας εξακολουθούν να εμπλέκονται έμμεσα, διότι οι περιορισμοί επιχειρησιακής ικανότητας που θα μπορούσαν να επιβληθούν (π.χ. τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη δεν πρέπει να ίπτανται, για παράδειγμα, άνω των 50 m ώστε οι κίνδυνοι να είναι χαμηλοί) πρέπει να απορρέουν απευθείας από τις συνήθεις αεροπορικές απαιτήσεις. Ο Οργανισμός δεν θα είναι υπεύθυνος για την εποπτεία των μηχανισμών εποπτείας της αγοράς, η Επιτροπή όμως έχει πάντοτε το δικαίωμα να ελέγχει εάν τα κράτη μέλη εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους. Επιπλέον, ο μηχανισμός εποπτείας της αγοράς στηρίζεται σε αιτιολογημένες καταγγελίες που προέβησαν πολίτες και επιχειρήσεις για την κυκλοφορία μη σύμφωνων προϊόντων. Περιπτώσεις μη συμμόρφωσης σε συγκεκριμένο κράτος μέλος θα κοινοποιούνται σε όλη την κοινή αγορά.

Άρθρα 48-50: Το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 αναδιαρθρώθηκε στα άρθρα 48 έως 50. Η απαίτηση άδειας περιορίζεται πλέον στους φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών που εκτελούν εμπορικές αεροπορικές μεταφορές. Άλλες κατηγορίες δραστηριοτήτων τρίτων χωρών που θα υπόκεινται σε απαίτηση άδειας ή δήλωσης πρόκειται να καθοριστούν στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βάσει αξιολόγησης κινδύνων. Διευκρινίσθηκε επίσης, σύμφωνα με την τρέχουσα πρακτική, ότι η απαίτηση άδειας φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας δεν ισχύει για τις υπερπτήσεις.

Κεφάλαιο IV «Κοινό σύστημα εποπτείας και επιβολής»:

Άρθρο 51: Όλες οι διατάξεις του ισχύοντος κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 σχετικά με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την εκτέλεση των καθηκόντων επιβολής των αρμόδιων εθνικών αρχών και του Οργανισμού συγκεντρώθηκαν πλέον σε αυτό το άρθρο. Πέραν αυτού, προτείνεται σαφής νομική βάση για να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει, με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, απαιτήσεις όσον αφορά τα συστήματα διαχείρισης των αρμοδίων αρχών, τα προσόντα των επιθεωρητών, τους όρους διεξαγωγής των επιθεωρήσεων και άλλων εποπτικών δραστηριοτήτων, τις επιθεωρήσεις διαδρόμου και την απαγόρευση απογείωσης αεροσκαφών σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

Άρθρα 52-54: Προστέθηκε σειρά νέων διατάξεων σε σύγκριση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 που αφορούν τη συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, της Επιτροπής και του Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή. Καθιερώνεται μηχανισμός συγκέντρωσης και κοινής χρήσης επιθεωρητών της αεροπορίας και άλλων εμπειρογνωμόνων, μαζί με ειδικό χρηματοδοτικό μηχανισμό για την παροχή συνδρομής στα κράτη μέλη που μετέχουν σε συλλογική εποπτεία. Επιπλέον, επεκτείνεται η δυνατότητα μεταβίβασης αρμοδιοτήτων από τα κράτη μέλη στην Οργανισμό (η οποία ισχύει σήμερα για τις εγκαταστάσεις παραγωγής και τις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης) σε όλα τα είδη δραστηριοτήτων. Ομοίως, εισάγεται πλαίσιο για τις μεταβιβάσεις αρμοδιοτήτων μεταξύ κρατών μελών. Το άρθρο 54 προβλέπει τη δυνατότητα για τους φορείς που δραστηριοποιούνται σε πολυεθνική κλίμακα να επιλέξουν ως αρμόδια αρχή τον Οργανισμό. Τα περισσότερα από τα μέτρα που προτείνονται δυνάμει των άρθρων αυτών είναι εθελοντικού χαρακτήρα.

Άρθρο 55: Προτείνεται νέα διάταξη για τον μετριασμό των ενδεχόμενων συστημικών ανεπαρκειών εποπτείας της ασφάλειας που διαπιστώνονται σε κράτη μέλη. Αυτός ο

εποπτικός μηχανισμός έκτακτης ανάγκης θα χρησιμοποιείται ως έσχατο προσωρινό μέτρο και προτείνεται η ενεργοποίηση/απενεργοποίησή του να μπορεί να πραγματοποιείται με απόφαση της Επιτροπής με βάση σαφή θεσμοθετημένα κριτήρια.

Άρθρο 56: Στο πεδίο εφαρμογής της διάταξης αυτής προστίθενται οι δηλώσεις.

Άρθρο 57: Στο άρθρο αυτό προστίθεται η δυνατότητα αποδοχής αλλοδαπών πιστοποιητικών και παρόμοιων εγγράφων με βάση όρους καθορισμένους σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Προτείνεται επίσης να διαγραφούν οι διατάξεις του ισχύοντος κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 σχετικά με εθνικές διμερείς συμφωνίες περί ασφάλειας της αεροπορίας.

Άρθρο 58: Οι διατάξεις σχετικά με τη διαπίστευση ειδικευμένων φορέων αποσαφηνίσθηκαν. Προτείνεται να χορηγηθεί στους ειδικευμένους φορείς το δικαίωμα να εκδίδουν, να ανακαλούν και να αναστέλλουν πιστοποιητικά εξ ονόματος του Οργανισμού ή εθνικής αρμόδιας αρχής. Καθιερώνεται η αρχή της αναγνώρισης των διαπιστεύσεων ειδικευμένων φορέων. Η διάταξη αυτή ισχύει με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των κρατών μελών να αποφασίζουν σε ποιον ειδικευμένο φορέα επιθυμούν να αναθέσουν καθήκοντα πιστοποίησης και εποπτείας. Προτείνεται επίσης τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα από κοινού διαπίστευσης ειδικευμένου φορέα.

Άρθρα 59 και 60: Το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 χωρίσθηκε σε δύο άρθρα. Το άρθρο 59 αφορά τα έκτακτα μέτρα, ενώ το άρθρο 60 αφορά τα μέτρα ευελιξίας. Σύμφωνα με την προσέγγιση βάσει κινδύνων, προτείνεται ότι ο Οργανισμός και η Επιτροπή να αξιολογούν μόνο τα μέτρα που διαρκούν περισσότερο από μία περίοδο προγραμματισμού των αεροπορικών εταιρειών (οκτώ μήνες).

Άρθρα 61-63: Τα άρθρα αυτά αφορούν τις πληροφορίες, καθώς και τα δεδομένα που σχετίζονται με την εφαρμογή του προτεινόμενου νέου κανονισμού. Τα νέα στοιχεία αφορούν τον ρόλο του Οργανισμού στον συντονισμό της συγκέντρωσης, ανταλλαγής και ανάλυσης και πληροφοριών σε επίπεδο Ένωσης. Οι διατάξεις σχετικά με την προστασία των πληροφοριών και των πηγών πληροφοριών εναρμονίζονται με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 για την αναφορά περιστατικών. Δημιουργείται νομική βάση για νέο αποθετήριο πληροφοριών σχετικών με τις δραστηριότητες πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής, το οποίο θα τελεί υπό τη διαχείριση του Οργανισμού. Το αποθετήριο αυτό προτείνεται να χρησιμοποιείται και από τα κράτη μέλη, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση της υγείας των χειριστών.

Κεφάλαιο V «Ο Οργανισμός Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης»:

Άρθρα 64-65: Στο άρθρο 64 προστέθηκαν τρία νέα καθήκοντα του Οργανισμού (παροχή συνδρομής στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, υποστήριξη της Επιτροπής στην εφαρμογή μηχανισμών επιδόσεων της αεροπορίας και συνεργασία με άλλους φορείς της Ένωσης, όπως ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων ή ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας σε τεχνικά θέματα που σχετίζονται με την πολιτική αεροπορία). Τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 για τα μέτρα που λαμβάνει ο Οργανισμός συγχωνεύθηκαν στο άρθρο 65.

Άρθρα 66-67: Τα άρθρα αυτά ευθυγραμμίστηκαν με τις αλλαγές που επέρχονται στις ενότητες Ι και ΙΙ του κεφαλαίου ΙΙΙ του προτεινόμενου κανονισμού. Η αρμοδιότητα του Οργανισμού να εγκρίνει φορείς μη εγκατεστημένους στην Ένωση περιορίσθηκε στους φορείς που βρίσκονται εκτός της επικράτειας στην οποία έχει δικαιοδοσία κράτος μέλος δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου. Διευκρινίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο ποια αρχή είναι αρμόδια για την

έγκριση φορέων που βρίσκονται σε υπερπόντιες χώρες και εδάφη κράτους μέλους. Αλλαγές επήλθαν επίσης, με βάση την αποκτηθείσα πείρα, όσον αφορά την αρμοδιότητα του Οργανισμού να εγκρίνει προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης.

Άρθρο 22 του κανονισμού 216/2008: Οι διατάξεις για τους περιορισμούς του χρόνου πτήσης προστέθηκαν στο άρθρο 28 παράγραφος 1 στοιχείο στ) και στο άρθρο 65 παράγραφος 7, οι δε διατάξεις για τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνει ο Οργανισμός σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης μεταφέρθηκαν στο άρθρο 65 παράγραφος 6.

Άρθρο 68: Οι αλλαγές βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στον συμβιβασμό που επιτεύχθηκε στο Συμβούλιο σχετικά με την πρωτοβουλία ΕΕΟ II+. Συγκεκριμένα, το παρόν άρθρο περιέχει την έννοια των δηλώσεων συμμόρφωσης. Για λόγους σαφήνειας, στο εν λόγω άρθρο προτείνεται νέα δομή, με βάση την οποία η παράγραφος 1 αφορά τους φορείς και η παράγραφος 2 τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους. Όσον αφορά τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους, η αρμοδιότητα του Οργανισμού είναι υπό όρους - ο Οργανισμός θα είναι υπεύθυνος για την πιστοποίηση των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους μόνον εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδει η Επιτροπή.

Άρθρο 69: Η αρμοδιότητα του Οργανισμού να εγκρίνει φορείς μη εγκατεστημένους στην Ένωση περιορίσθηκε στους φορείς που βρίσκονται εκτός της επικράτειας στην οποία έχει δικαιοδοσία κράτος μέλος δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου. Κατ' αυτόν τον τρόπο αποσαφηνίζεται ποια είναι η αρμόδια αρχή για την έγκριση φορέων που βρίσκονται σε υπερπόντιες χώρες και εδάφη κράτους μέλους.

Άρθρο 70: Σε σύγκριση με την αντίστοιχη διάταξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, προστέθηκε νέα παράγραφος που αφορά την παροχή συνδρομής από τον Οργανισμό στην Επιτροπή στην εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Άρθρο 71: Η εν λόγω διάταξη αντιστοιχεί στο άρθρο 55 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Η διατύπωση του άρθρου επικαιροποιήθηκε ώστε να ανταποκρίνεται στην πλέον πρόσφατη προσέγγιση της Επιτροπής για τις έρευνες που διεξάγουν τα θεσμικά όργανα και φορείς της Ένωσης στις επικράτειες των κρατών μελών. Πιο συγκεκριμένα, διευκρινίσθηκε ότι οι εξουσίες έρευνας του Οργανισμού πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας του κράτους μέλους στο οποίο διεξάγεται η έρευνα.

Άρθρο 72: Το άρθρο προσαρμόσθηκε με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί από την μέχρι στιγμής εφαρμογή. Πιο συγκεκριμένα, διευκρινίσθηκε ότι τα πρόστιμα πρέπει κατ' αρχήν να επιβάλλονται μόνο εάν άλλα μέτρα επιβολής κριθούν ακατάλληλα ή δυσανάλογα.

Άρθρο 73: Τα άρθρα 24 και 54 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 συγχωνεύθηκαν στο εν λόγω άρθρο. Η διατύπωση του άρθρου επικαιροποιήθηκε ώστε να ανταποκρίνεται στην πλέον πρόσφατη προσέγγιση της Επιτροπής για τις έρευνες που διεξάγουν τα θεσμικά όργανα και οι φορείς της ΕΕ στις επικράτειες των κρατών μελών. Πιο συγκεκριμένα, διευκρινίσθηκε ότι οι εξουσίες έρευνας του Οργανισμού πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας του κράτους μέλους στο οποίο διεξάγεται η έρευνα. Προστέθηκε επίσης διάταξη η οποία υποχρεώνει τον Οργανισμό να περιλαμβάνει στην ετήσια επισκόπηση ασφαλείας περίληψη των πληροφοριών σχετικά με την εφαρμογή από κάθε κράτος μέλος των διατάξεων του νέου κανονισμού και των λεπτομερών κανόνων που εγκρίνονται βάσει αυτού.

Άρθρο 74: Το ισχύον άρθρο επεκτάθηκε με την ανάθεση εντολής στον Οργανισμό να παρέχει συνδρομή στην Επιτροπή στον προσδιορισμό βασικών θεματικών πεδίων έρευνας σχετικών

με τα πεδία που καλύπτει ο κανονισμός. Επιπλέον, ανατίθεται στον Οργανισμό υποστηρικτικός ρόλος στην κατάρτιση και εφαρμογή ερευνητικών προγραμμάτων της Ένωσης. Επιπροσθέτως, με το άρθρο παρέχεται στον Οργανισμό η δυνατότητα να συμμετέχει σε ερευνητικά έργα της εμπειρογνωσίας του με βάση ειδικές επιχορηγήσεις δυνάμει του προγράμματος-πλαισίου της Ένωσης για την έρευνα και την καινοτομία ή άλλα χρηματοδοτικά προγράμματα.

Άρθρο 75: Προστέθηκε νέο άρθρο που αφορά την προστασία του περιβάλλοντος στην πολιτική αεροπορία. Παρότι δεν επεκτείνει το τρέχον πεδίο εφαρμογής της δράσης της Ένωσης, το άρθρο εστιάζεται στις αλληλεξαρτήσεις που ενδεχομένως υπάρχουν μεταξύ περιβαλλοντικών μέτρων (π.χ. απαγόρευση ορισμένων χημικών ουσιών) και άλλων τεχνικών πεδίων κανονιστικής ρύθμισης της αεροπορίας. Αναθέτει επίσης στον Οργανισμό την εντολή να παρέχει συνδρομή στην Επιτροπή στον καθορισμό και τον συντονισμό των πολιτικών προστασίας του περιβάλλοντος στην αεροπορία και δημιουργεί νομική βάση για την περιβαλλοντική εξέταση στον αεροπορικό τομέα, την οποία θα δημοσιεύει ο Οργανισμός ανά τριετία.

Άρθρο 76: Προστέθηκε νέο άρθρο σχετικά με τεχνικές πτυχές της προστασίας της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες που συνδέονται άμεσα με την ασφάλεια των πτήσεων. Το άρθρο αφορά καταρχάς τις αλληλεξαρτήσεις που υφίστανται ενδεχομένως μεταξύ των μέτρων προστασίας (π.χ. συστήματα κλειδώματος της πόρτας του θαλάμου διακυβέρνησης) και αεροπορικής ασφάλειας. Το άρθρο παρέχει επίσης στην Επιτροπή τη δυνατότητα να στηρίζεται στην εμπειρογνωσία του Οργανισμού στην εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008. Τέλος, στο άρθρο προτείνεται η καθιέρωση διαδικασίας που θα επιτρέπει στον Οργανισμό να λαμβάνει μέτρα εντός των αρμοδιοτήτων του, όπως οδηγίες αξιοπλοΐας ή πληροφοριακά δελτία ασφάλειας, για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες. Προτείνεται ο Οργανισμός να λαμβάνει τα εν λόγω μέτρα κατόπιν συμφωνίας με την Επιτροπή και έπειτα από διαβούλευση με τα κράτη μέλη. Προτού διατυπώσει τη σύμφωνη γνώμη της για μέτρο που προτείνει ο Οργανισμός, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής για την ασφάλεια της αεροπορίας που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008.

Άρθρο 77: Με τις νέες διατάξεις του άρθρου αυτού προτείνεται, στην παράγραφο 4 η δημιουργία αποθετηρίου πληροφοριών σχετικά με τις διαφορές μεταξύ των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ, αφενός, και των διατάξεων του παρόντος προτεινόμενου κανονισμού και των συναφών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που θα εκδίδονται βάσει αυτού, αφετέρου. Διάταξη σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ της Επιτροπής, του Οργανισμού και των εθνικών αρμοδίων αρχών μέσω δικτύου εμπειρογνωμόνων προτείνεται στην παράγραφο 5. Στην παράγραφο 6, τέλος, διευκρινίζεται η δυνατότητα του Οργανισμού να συνεργάζεται σε τεχνικά θέματα με τρίτες χώρες και να τους παρέχει συνδρομή με βάση ειδικές επιχορηγήσεις.

Άρθρα 78-80: Αυτά τα τρία νέα άρθρα που προτείνονται αφορούν τον ρόλο του Οργανισμού σε περιπτώσεις διαχείρισης κρίσεων, παροχή αεροπορικής εκπαίδευσης και της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Άρθρα: 81-103: Στις αλλαγές που προτείνονται ως προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ενσωματώνονται η μέχρι τώρα πείρα και οι τυποποιημένες ρήτρες για τους οργανισμούς της Ένωσης που καθιερώθηκαν με βάση την «κοινή προσέγγιση για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς» του 2012. Συγκεκριμένα, προτείνεται η σύσταση εκτελεστικού συμβουλίου που θα επικουρεί το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού. Η εγκατάσταση τοπικών

γραφείων αποφασίσθηκε ότι θα εξαρτάται από την έγκριση της Επιτροπής, του διοικητικού συμβουλίου και του εκάστοτε κράτους μέλους. Ακόμη, αποσαφηνίσθηκαν οι κανόνες για το τμήμα προσφυγών.

Άρθρα 104-105: Οι διατάξεις σχετικά με τις μεθόδους εργασίας του Οργανισμού αναθεωρήθηκαν λαμβανομένης υπόψη της υφιστάμενης πρακτικής.

Άρθρα 106-108: Στις αλλαγές που προτείνονται ως προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ενσωματώθηκαν η μέχρι τώρα πείρα και οι τυποποιημένες ρήτρες για τους οργανισμούς της Ένωσης που καθιερώθηκαν με βάση την «κοινή προσέγγιση για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς» του 2012, καθώς και στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1271/2013 της Επιτροπής, της 30ής Σεπτεμβρίου 2013, για τη θέσπιση του δημοσιονομικού κανονισμού-πλαισίου για τους οργανισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 208 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[8]. Επιπλέον, απλουστεύονται οι διατάξεις σχετικά με τη μετάφραση των εγγράφων του Οργανισμού (η μετάφραση θα πραγματοποιείται λαμβανομένης υπόψη της σημασίας του εγγράφου για την ασφάλεια).

Άρθρα 109-114: Στις αλλαγές που προτείνονται ως προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ενσωματώθηκαν η μέχρι τώρα πείρα και οι τυποποιημένες ρήτρες για τους οργανισμούς της Ένωσης που καθιερώθηκαν με βάση την «κοινή προσέγγιση για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς» του 2012, καθώς και στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1271/2013 της Επιτροπής. Επιπλέον, βάσει του άρθρου 109 παράγραφος 1, προτείνεται να εξουσιοδοτηθεί ο Οργανισμός να λαμβάνει ειδικές επιχορηγήσεις, με την καθιέρωση των επιχορηγήσεων ως πρόσθετης πηγής εσόδων του Οργανισμού. Τα αεροναυτιλιακά τέλη για τα καθήκοντα της αρχής σχετικά με τις ATM/ANS προσδιορίζονται ως περαιτέρω πηγή εσόδων. Αυτές οι δύο πρόσθετες πηγές χρηματοδότησης, καθώς και η δυνατότητα προσαρμογής των επιπέδων στελέχωσης με προσωπικό χρηματοδοτούμενο από τα τέλη και τα δικαιώματα ανάλογα με τη ζήτηση της αγοράς ήταν επίσης στοιχεία που προτάθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο πλαίσιο της συζήτησης με αντικείμενο την πρωτοβουλία ΕΕΟ II+ της Επιτροπής. Το άρθρο 109 παράγραφος 5 ορίζει ότι ο Οργανισμός πρέπει να έχει προγραμματισμό προσωπικού και να διαχειρίζεται τους πόρους από τέλη και δικαιώματα, ώστε να είναι σε θέση να αντιδρά γρήγορα στις διακυμάνσεις των εσόδων από τέλη και δικαιώματα. Αυτό πρέπει να νοείται σε συνδυασμό με το άρθρο 109 παράγραφος 6, το οποίο προβλέπει ότι το σχέδιο πίνακα προσωπικού για το προσωπικό του Οργανισμού που χρηματοδοτείται από τον σχετικό με τα τέλη και τα δικαιώματα προϋπολογισμό που προτείνει ο Οργανισμός με βάση δείκτες φόρτου εργασίας και απόδοσης, αντικατοπτρίζει τους πόρους που απαιτούνται για την αποτελεσματική και έγκαιρη κάλυψη της ζήτησης του κλάδου για πιστοποίηση και άλλες υπηρεσίες, ώστε να συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού αεροπορικού τομέα. Αυτή η προσέγγιση πρέπει επίσης να ισχύσει σε πιθανές μεταβιβάσεις αρμοδιοτήτων από τα κράτη μέλη στον Οργανισμό, όπως προτείνεται στα άρθρα 53 έως 55. Τέλος, κατά την προετοιμασία του σχεδίου γενικού προϋπολογισμού πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι πόροι που είναι αναγκαίοι για την κάλυψη της ζήτησης στην αγορά.

Άρθρο 115: Το άρθρο τροποποιήθηκε ώστε να περιγράφονται με μεγαλύτερη σαφήνεια οι δραστηριότητες που θα χρηματοδοτούνται από τέλη και δικαιώματα. Επιπλέον, στο άρθρο διευκρινίζεται ότι τα τέλη και τα δικαιώματα πρέπει να προσαρμόζονται όταν

8 [8]ΕΕ L 328 της 7.12.2013, σ. 42.

παρουσιάζονται επανειλημμένως σημαντικά θετικά ή αρνητικά αποτελέσματα του προϋπολογισμού.

Κεφάλαιο VI «Τελικές διατάξεις»:

Άρθρα 116-117: Οι διατάξεις αφορούν τις εξουσίες της Επιτροπής να εκδίδει τις αναγκαίες κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις βάσει του νέου κανονισμού και καθορίζουν τους όρους άσκησης της εν λόγω εξουσιοδότησης.

Άρθρο 118: Το άρθρο τροποποιήθηκε για να αποσαφηνιστεί η συμμετοχή ευρωπαϊκών τρίτων χωρών στις εργασίες του Οργανισμού, καθώς και ο ρόλος του Οργανισμού στον καθορισμό εργασιακών ρυθμίσεων με τις χώρες αυτές.

Άρθρο 119: Πρόκειται για νέο άρθρο που απορρέει από την «κοινή προσέγγιση για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς» του 2012, με το οποίο καθιερώνεται η απαίτηση σύναψης συμφωνίας σχετικά με την έδρα μεταξύ του Οργανισμού και του κράτους μέλους υποδοχής.

Άρθρο 120: Το άρθρο αφορά τις κυρώσεις που επιβάλλουν τα κράτη μέλη για παραβιάσεις των κανόνων και αντιστοιχεί στο άρθρο 68 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Άρθρο 121: Το άρθρο καθορίζει τους εφαρμοστέους κανόνες όσον αφορά την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Άρθρο 122: Το άρθρο καταργεί τον ισχύοντα κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Άρθρο 123: Με το άρθρο αυτό εισάγονται τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, οι οποίες είναι απαραίτητες για να καταστούν δυνατές οι μεταβιβάσεις αρμοδιοτήτων για τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα (AOC) μεταξύ κράτους μέλους και του Οργανισμού, καθώς και μεταξύ κρατών μελών. Επιπλέον, προτείνεται να αφαιρεθεί η απαίτηση για εκ των προτέρων έγκριση συμφωνιών πλήρους μίσθωσης στις οποίες δεν συμμετέχει φορέας εκμετάλλευσης τρίτης χώρας. Τέλος, με την τροποποίηση διευκρινίζεται ότι αεροσκάφος που χρησιμοποιεί αερομεταφορέας της Ένωσης μπορεί να είναι επίσης νηολογημένο σε τρίτη χώρα σε περίπτωση μίσθωσή του χωρίς πλήρωμα.

Άρθρο 124: Το άρθρο εισάγει τροποποιήσεις στους κανόνες της Ένωσης για τη διερεύνηση ατυχημάτων που περιέχει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010, ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να υποχρεώνονται οι αρμόδιοι φορείς να αρχίσουν πλήρη διερεύνηση ατυχήματος για ατύχημα μεταξύ μικρών μη επανδρωμένων αεροσκαφών, το οποίο δεν έχει επιπτώσεις σε επίπεδο συστήματος.

Άρθρο 125: Το άρθρο τροποποιεί τους κανόνες της Ένωσης σχετικά με την αναφορά περιστατικών που περιέχει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014, ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο συμβάντα με μη επανδρωμένα αεροσκάφη που έχουν αμελητέες επιπτώσεις στην ασφάλεια του συστήματος πολιτικής αεροπορίας να δημιουργήσουν συμφόρηση στις διαύλους υποβολής αναφορών για περιστατικά.

Άρθρο 126: Το παρόν άρθρο προβλέπει μεταβατικές ρυθμίσεις όσον αφορά τους ορισμούς που αφαιρούνται ή τροποποιούνται από τον κανονισμό που προτείνεται τώρα, αλλά τις οποίες εξακολουθούν να περιέχουν οι εκτελεστικοί κανονισμοί που έχουν εκδοθεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Παράρτημα I: Προτείνεται να προστεθούν στο πεδίο εφαρμογής του παραρτήματος τα ελαφρά ηλεκτρικά αεροσκάφη (η μεταβολή του συστήματος πρόωσης και η προσθήκη συσσωρευτών αυξάνουν τη μάζα του αεροσκάφους για ισοδύναμο τύπο αεροσκάφους). Προτείνεται επίσης να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του νέου κανονισμού τα μικρά μονοθέσια αερόστατα θερμού αέρα και να προσαρμοστούν τα όρια βάρους για τα ανεμοπλάνα. Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη μεταφέρθηκαν στο παράρτημα IX.

Παράρτημα II: Η κυριότερη αλλαγή ως προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 αφορά τη διευκρίνιση ότι οι πτυχές που άπτονται της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στον σχεδιασμό των αεροσκαφών (1.3.5). Επιπλέον, συνεκτιμάται η πείρα που έχει αποκτηθεί από την πρακτική εφαρμογή του κανονισμού αυτού και εισάγεται η έννοια του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού (συμπεριλαμβανομένων των βασικών απαιτήσεων για μη εγκατεστημένο εξοπλισμό).

Παράρτημα III: Προστέθηκε νέο παράρτημα με τις βασικές απαιτήσεις περιβαλλοντικής συμβατότητας των προϊόντων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 9.

Παράρτημα IV: Η κυριότερη αλλαγή αφορά την εισαγωγή πρόσθετων βασικών απαιτήσεων για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών. Επιπλέον, συνεκτιμάται η πείρα που έχει αποκτηθεί από την πρακτική εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Παράρτημα V: Οι πτυχές περιβαλλοντικής συμβατότητας περιλαμβάνονται στην ενότητα 6. Διαγράφηκαν οι βασικές απαιτήσεις για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών που περιλαμβάνονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, καθώς αναλύονται πλέον διεξοδικά στο παράρτημα IV του νέου κανονισμού. Η ενότητα 8 σχετικά με τις πρόσθετες βασικές απαιτήσεις για ορισμένες πιο σύνθετες κατηγορίες λειτουργιών ευθυγραμμίστηκε με τη διατύπωση που χρησιμοποιείται στο άρθρο 27 του νέου κανονισμού. Στην ενότητα 8.4 προστέθηκαν πτυχές που άπτονται της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο. Τέλος, συνεκτιμάται η πείρα που έχει αποκτηθεί από την πρακτική εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Παράρτημα VI: Προστέθηκε διευκρίνιση σχετικά με τους όρους υπό τους οποίους φορέας που έχει συσταθεί με στόχο την προώθηση του εναέριου αθλητισμού ή αναψυχής μπορεί να διαπιστευθεί ως ειδικευμένος φορέας. Οι όροι αυτοί αφορούν τη διαχείριση και την πρόληψη της σύγκρουσης συμφερόντων.

Παράρτημα VII: Προστέθηκαν βασικές απαιτήσεις για την επίγεια εξυπηρέτηση (ενότητα 4). Επιπλέον, συνεκτιμήθηκε η πείρα που έχει αποκτηθεί από την πρακτική εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Παράρτημα VIII: Προστέθηκαν πτυχές που άπτονται της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο στις βασικές απαιτήσεις σχετικά με τις αεροναυτικές πληροφορίες και δεδομένα (σημείο 2.1.3) και την ακεραιότητα των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους (σημείο 3.3). Επιπλέον, οι αλλαγές αποτυπώνουν τον συμβιβασμό που επιτεύχθηκε στο Συμβούλιο σχετικά με την πρωτοβουλία ΕΕΟ II+ που είχε προτείνει προηγουμένως η Επιτροπή.

Παράρτημα IX: Το παράρτημα αυτό, που παραπέμπει στα άρθρα 45, 46 και 47, περιέχει τις βασικές απαιτήσεις για την κάλυψη των μη επανδρωμένων αεροσκαφών όσον αφορά την αξιοπλοΐα, τις λειτουργίες και τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις. Οι βασικές απαιτήσεις αποτελούν επίσης τη βάση για την ανάπτυξη πιο λεπτομερών κανόνων που θα αποτελούν την «κοινοτική νομοθεσία εναρμόνισης» κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

Παράρτημα X: Ο πίνακας αντιστοιχίας περιλαμβάνει την αντιστοιχία μεταξύ των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και των διατάξεων που περιλαμβάνονται στην παρούσα πρόταση νέου κανονισμού.

2015/0277 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[9],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[10],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Πρέπει να διασφαλίζεται πάντοτε υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και προστασίας του περιβάλλοντος με την έκδοση κοινών κανόνων ασφαλείας και με μέτρα που εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση προϊόντων, προσώπων και φορέων εμπλεκόμενων στην πολιτική αεροπορία εντός της Ένωσης με τους εν λόγω κανόνες και τους κανόνες προστασίας του περιβάλλοντος.

(2) Επιπλέον, τα αεροσκάφη τρίτων χωρών που εκτελούν πτήσεις προς, από ή εντός του εδάφους όπου εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ) και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) («οι Συνθήκες»), πρέπει να υπόκεινται σε δέουσα εποπτεία σε επίπεδο Ένωσης εντός των ορίων που καθορίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 («σύμβαση του Σικάγου»), της οποίας όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη.

(3) Δεν θα ήταν σκόπιμο να υπόκεινται σε κοινούς κανόνες όλα τα αεροσκάφη. Συγκεκριμένα, τα αεροσκάφη απλού σχεδιασμού ή εκείνα που εκτελούν κυρίως τοπικά δρομολόγια, καθώς και εκείνα που είναι εγχώριας κατασκευής ή ιδιαίτερα σπάνια ή ολιγάριθμα, λόγω του περιορισμένου κινδύνου που παρουσιάζουν για την πολιτική αεροπορία, πρέπει να παραμείνουν υπό τον κανονιστικό έλεγχο των κρατών

9 [9]ΕΕ C , , σ. .

10 [10]ΕΕ C , , σ. .

μελών, χωρίς τα άλλα κράτη μέλη να υποχρεούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού να αναγνωρίζουν τις εν λόγω εθνικές ρυθμίσεις.

(4) Ωστόσο, πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του παρόντος κανονισμού σε ορισμένους τύπους αεροσκαφών που εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, ιδίως αεροσκάφη βιομηχανικής παραγωγής που θα μπορούσαν να ωφεληθούν από την ελεύθερη κυκλοφορία εντός της Ένωσης. Συνεπώς, οι φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό των εν λόγω αεροσκαφών πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν από την Επιτροπή να αποφασίσει εάν οι απαιτήσεις της Ένωσης για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση αεροσκαφών εφαρμόζονται στους νέους τύπους αεροσκαφών που πρόκειται να διατεθούν στην αγορά από τους φορείς αυτούς.

(5) Δεν θα ήταν σκόπιμο να υπόκεινται σε κοινούς κανόνες όλα τα αεροδρόμια. Αεροδρόμια τα οποία δεν είναι ανοιχτά στην επιβατική κίνηση και αεροδρόμια που χρησιμοποιούνται κυρίως για πτήσεις αναψυχής ή εξυπηρετούν εμπορικές αεροπορικές μεταφορές άλλες από εκείνες που εκτελούνται με διαδικασίες πτήσης με όργανα και με επιστρωμένους διαδρόμους μήκους κάτω των 800 μέτρων πρέπει να παραμείνουν υπό τον κανονιστικό έλεγχο των κρατών μελών, χωρίς ο παρών κανονισμός να επιβάλει στα άλλα κράτη μέλη την υποχρέωση να αναγνωρίζουν τις εν λόγω εθνικές ρυθμίσεις.

(6) Τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξαιρούν από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού αεροδρόμια με χαμηλό όγκο κίνησης, με βάση εκ των προτέρων έγκριση της Επιτροπής, υπό τον όρο, ωστόσο, ότι τα συγκεκριμένα αεροδρόμια πληρούν τους ελάχιστους κοινούς στόχους ασφάλειας που καθορίζονται στις σχετικές βασικές απαιτήσεις. Όταν κράτος μέλος χορηγεί τέτοιου είδους εξαιρέσεις, οι εξαιρέσεις αυτές πρέπει να ισχύουν και για τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο και για τους παρόχους επίγειας εξυπηρέτησης και τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης χώρων στάθμευσης που δραστηριοποιούνται στα εξαιρούμενα αεροδρόμια. Οι εξαιρέσεις που έχουν χορηγήσει κράτη μέλη για αεροδρόμια, πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν και, παράλληλα, να διασφαλισθεί η διάθεση των πληροφοριών στο κοινό σχετικά με τις εξαιρέσεις.

(7) Τα κράτη μέλη δύνανται να κρίνουν ότι ενδείκνυται, ιδίως με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας, της διαλειτουργικότητας ή της αποδοτικότητας, να εφαρμόζουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, αντί της εθνικής τους νομοθεσίας, για τα κρατικά αεροσκάφη και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας («ANS») που παρέχει ο στρατός. Τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν αυτή τη δυνατότητα. Πρέπει να δοθούν στην Επιτροπή οι απαραίτητες εκτελεστικές εξουσίες προκειμένου να αποφασίζει σχετικά με τέτοιου είδους αιτήματα. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση αυτής της δυνατότητας πρέπει να συνεργάζονται με τον Οργανισμό Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ο Οργανισμός»), και ιδίως να παρέχουν όλες τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την επιβεβαίωση ότι αεροσκάφος και δραστηριότητες είναι σύμφωνες με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

(8) Τα μέτρα που λαμβάνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για τη ρύθμιση της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, καθώς και οι κατ' εξουσιοδότηση και οι εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού, πρέπει να αντιστοιχούν και να αναλογούν στη φύση και τους κινδύνους που συνδέονται με τους διάφορους τύπους λειτουργιών και δραστηριοτήτων που αφορούν. Πρέπει, επίσης, κατά το δυνατόν, να

διατυπώνονται κατά τρόπο ώστε να εστιάζονται στους προς επίτευξη στόχους και, παράλληλα, να επιτρέπουν διάφορα μέσα για την επίτευξη των στόχων αυτών· Αυτό θα συμβάλει σε πιο αποδοτική ως προς το κόστος επίτευξη των απαιτούμενων επιπέδων ασφάλειας και στην τόνωση της τεχνικής και της επιχειρησιακής καινοτομίας. Πρέπει να γίνεται χρήση των αναγνωρισμένων προτύπων και πρακτικών του κλάδου όπου έχει διαπιστωθεί ότι διασφαλίζουν συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

(9) Η εφαρμογή ορθών αρχών διαχείρισης της ασφάλειας είναι ουσιώδους σημασίας για τη συνεχή βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, την πρόβλεψη αναδυόμενων κινδύνων ασφαλείας και τη βέλτιστη αξιοποίηση των περιορισμένων τεχνικών πόρων. Είναι, συνεπώς, απαραίτητο να διαμορφωθεί κοινό πλαίσιο για τον προγραμματισμό και την εκτέλεση δράσεων βελτίωσης της ασφάλειας. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να καταρτιστεί ευρωπαϊκό σχέδιο και ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας σε επίπεδο Ένωσης. Επίσης, κάθε κράτος μέλος πρέπει να καταρτίσει εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 19 της σύμβασης του Σικάγου. Το εν λόγω πρόγραμμα πρέπει να συνοδεύεται από σχέδιο στο οποίο να περιγράφονται τα μέτρα που οφείλει να λάβει το κράτος μέλος για τον μετριασμό διαπιστωθέντων κινδύνων ασφαλείας.

(10) Σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος 19 της σύμβασης του Σικάγου, τα κράτη μέλη οφείλουν να καθορίσουν αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων ασφαλείας για τις αεροπορικές δραστηριότητες υπό την ευθύνη τους. Το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροπορικής Ασφάλειας, για να συντελέσει στην εκπλήρωση της απαίτησης αυτής από τα κράτη μέλη με συντονισμένο τρόπο, πρέπει να καθορίζει αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων ασφαλείας για την Ένωση όσον αφορά τις διάφορες κατηγορίες αεροπορικών δραστηριοτήτων. Το εν λόγω αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων ασφαλείας δεν πρέπει να είναι δεσμευτικού χαρακτήρα αλλά να εκφράζει τη φιλοδοξία της Ένωσης και των κρατών μελών για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

(11) Η σύμβαση του Σικάγου προβλέπει ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και περιβαλλοντικής προστασίας στο συγκεκριμένο πεδίο. Οι βασικές απαιτήσεις της Ένωσης και οι περαιτέρω κανόνες που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό για την εφαρμογή τους πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με ομοιόμορφο τρόπο τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων έναντι τρίτων χωρών. Σε περιπτώσεις στις οποίες οι κανόνες της Ένωσης διαφέρουν από τα ελάχιστα πρότυπα που καθορίζει η σύμβαση του Σικάγου, τα κράτη μέλη πρέπει να ενημερώνουν σχετικά τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

(12) Σύμφωνα με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές που καθορίζονται στη σύμβαση του Σικάγου, πρέπει να καθορισθούν βασικές εφαρμοστέες απαιτήσεις για τα αεροναυτικά προϊόντα, τα εξαρτήματα, τον μη εγκατεστημένο εξοπλισμό, τα αεροδρόμια και την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS). Πέραν αυτού, πρέπει επίσης να καθορισθούν βασικές εφαρμοστέες απαιτήσεις για τα πρόσωπα και τους φορείς που εμπλέκονται στη λειτουργία αεροσκαφών, τη λειτουργία αεροδρομίων και την παροχή υπηρεσιών ATM/ANS, και βασικές απαιτήσεις για τα πρόσωπα και τα προϊόντα που υπεισέρχονται στην εκπαίδευση και την ιατρική εξέταση του ιπτάμενου προσωπικού και των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.

(13) Οι βασικές απαιτήσεις για την περιβαλλοντική συμβατότητα του σχεδιασμού αεροναυτικών προϊόντων πρέπει να αφορούν τόσο τον θόρυβο όσο και τις εκπομπές των αεροσκαφών, και να επιτρέπουν στην Ένωση να καθορίζει τα λεπτομερή τεχνικά πρότυπα που είναι αναγκαία για την προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας από τις επιβλαβείς συνέπειες των αεροπορικών δραστηριοτήτων. Στις εν λόγω απαιτήσεις πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές που καθορίζονται στη σύμβαση του Σικάγου.

(14) Η Ένωση πρέπει επίσης να καθορίσει βασικές απαιτήσεις για ασφαλή επίγεια εξυπηρέτηση.

(15) Λόγω της ολοένα αυξανόμενης στήριξης της πολιτικής αεροπορίας στις σύγχρονες τεχνολογίες της πληροφορίας και των επικοινωνιών, πρέπει να καθοριστούν βασικές απαιτήσεις για την κατοχύρωση της ασφάλειας των πληροφοριών που χρησιμοποιεί ο τομέας της πολιτικής αεροπορίας.

(16) Τα αεροναυτικά προϊόντα, τα εξαρτήματα και ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός, τα αεροδρόμια και ο εξοπλισμός τους, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και αεροδρομίων, τα συστήματα και οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS, καθώς και οι χειριστές και οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, και τα πρόσωπα, τα προϊόντα και οι φορείς που εμπλέκονται στην εκπαίδευση και την ιατρική εξέταση των προσώπων αυτών, πρέπει να πιστοποιούνται ή να αδειοδοτούνται, εφόσον διαπιστώνεται ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις ή, κατά περίπτωση, άλλες θεσμοθετημένες απαιτήσεις ή απαιτήσεις που θεσπίζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εγκρίνει τους λεπτομερείς κανόνες που είναι αναγκαίοι για την έκδοση των εν λόγω πιστοποιητικών και, κατά περίπτωση, των σχετικών προς τον σκοπό αυτό δηλώσεων, λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους του κανονισμού και τη φύση και τους κινδύνους της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

(17) Οι φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό και την κατασκευή αεροναυτικών προϊόντων και εξαρτημάτων πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να δηλώνουν τη συμμόρφωση του σχεδιασμού των προϊόντων και των εξαρτημάτων με τα σχετικά βιομηχανικά πρότυπα, εφόσον κρίνεται ότι εξασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας. Η δυνατότητα αυτή πρέπει να αφορά μόνον προϊόντα που χρησιμοποιούνται στην ελαφρά και την αθλητική αεροπορία και να υπόκειται σε κατάλληλους περιορισμούς και όρους για λόγους ασφαλείας.

(18) Επειδή τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη εκτελούν πτήσεις στον ίδιο εναέριο χώρο με τα συνήθη αεροσκάφη, ο παρών κανονισμός πρέπει να καλύπτει τα αεροσκάφη αυτά, ανεξαρτήτως της λειτουργικής μάζας τους. Οι τεχνολογίες μη επανδρωμένων αεροσκαφών επιτρέπουν πλέον ευρύ φάσμα λειτουργιών που είναι δυνατόν να υπόκεινται σε κανόνες ανάλογους των κινδύνων κάθε συγκεκριμένης λειτουργίας ή τύπου λειτουργίας.

(19) Οι κανόνες για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη πρέπει να συμβάλουν, κατά το δυνατόν, στην επίτευξη συμμόρφωσης με τα δικαιώματα που εγγυάται το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως το δικαίωμα σεβασμού της ιδιωτικής και οικογενειακής ζωής που προβλέπεται στο άρθρο 7 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και το δικαίωμα προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων και στο άρθρο 16 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ») και όπως ρυθμίζεται στην οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, σχετικά με την προστασία των φυσικών

προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών[11].

(20) Για ορισμένους τύπους μη επανδρωμένων αεροσκαφών, δεν είναι αναγκαία η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού σχετικά με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή, καθώς και των διατάξεων που αφορούν τον Οργανισμό, για την επίτευξη κατάλληλου επιπέδου ασφαλείας. Στις περιπτώσεις αυτές πρέπει να εφαρμόζονται οι μηχανισμοί εποπτείας της αγοράς που προβλέπονται από την ενωσιακή νομοθεσία περί εναρμόνισης για τα προϊόντα.

(21) Για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή, ο Οργανισμός και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών πρέπει, με την από κοινού χρήση των πόρων και τη συνεργασία τους, να ενεργούν ως ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας.

(22) Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές των κρατών μελών πρέπει να συνεργάζονται για τον καλύτερο εντοπισμό επισφαλών συνθηκών και τη λήψη διορθωτικών μέτρων όπου απαιτείται. Τα κράτη μέλη πρέπει ιδίως να είναι σε θέση να μεταβιβάζουν μεταξύ τους ή στον Οργανισμό τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό σχετικά με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή, ιδίως όταν αυτό είναι απαραίτητο για την ενίσχυση της ασφάλειας και την αποτελεσματικότερη χρήση των πόρων. Είναι επίσης απαραίτητο, αναλόγως της περίπτωσης, να υποστηριχθούν τα κράτη μέλη στην εκτέλεση αυτών των καθηκόντων, ιδίως στη διεξαγωγή συλλογικής και διασυνοριακής εποπτείας με τη δημιουργία αποδοτικού πλαισίου για τη συγκέντρωση και κοινή χρήση επιθεωρητών ασφάλειας πτήσεων και άλλων ειδικών με συναφή εμπειρογνωσία.

(23) Πρέπει να καθιερωθεί εποπτικός μηχανισμός έκτακτης ανάγκης, τον οποίο θα ενεργοποιεί η Επιτροπή όταν εξακριβωμένα στοιχεία καταδεικνύουν σοβαρή και διαρκή αδυναμία κράτους μέλους να διασφαλίσει αποτελεσματική άσκηση ορισμένων ή όλων των καθηκόντων πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Κατόπιν τούτου, εφόσον η κατάσταση αυτή θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια και δεν αντιμετωπίζεται με κατάλληλο τρόπο από το οικείο κράτος μέλος, ο Οργανισμός πρέπει να είναι σε θέση να ασκήσει προσωρινά την αρμοδιότητα άσκησης των εν λόγω καθηκόντων.

(24) Για να επιτευχθούν οι βασικοί στόχοι του παρόντος κανονισμού, καθώς και οι στόχοι που σχετίζονται με την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων, τα πιστοποιητικά που εκδίδονται και οι δηλώσεις που συντάσσονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού, πρέπει να ισχύουν χωρίς περαιτέρω απαιτήσεις ή αξιολόγηση σε όλα τα κράτη μέλη.

(25) Κατά την έκδοση πιστοποιητικών δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ενδέχεται να χρειασθεί να ληφθούν υπόψη πιστοποιητικά ή άλλα συναφή έγγραφα που βεβαιώνουν τη συμμόρφωση και έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις νομοθεσίες τρίτων χωρών. Αυτό επιτρέπεται εφόσον προβλέπεται στις διεθνείς διμερείς συμφωνίες που συνάπτει η Επιτροπή με τρίτες χώρες ή στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδει η Επιτροπή

[11] Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31).

βάσει του παρόντος κανονισμού, και σύμφωνα με τις εν λόγω συμφωνίες ή τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

(26) Με βάση τους κανόνες αποδοχής πιστοποιητικών και άλλων σχετικών εγγράφων βεβαίωσης της συμμόρφωσης που εκδίδονται σύμφωνα με τη νομοθεσία τρίτων χωρών, τα οποία προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, διεθνείς συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ κράτους μέλους και τρίτων χωρών πρέπει να λήξουν ή να προσαρμοστούν σε περίπτωση που οι συμφωνίες αυτές δεν είναι συμβιβάσιμες με τους κανόνες αυτούς.

(27) Πρέπει να προβλεφθεί κάποιος βαθμός ευελιξίας για την εφαρμογή των κανόνων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό ή εγκρίνονται βάσει αυτού, ώστε να καταστεί δυνατόν στα κράτη μέλη να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να μπορούν να ενεργήσουν αμέσως σε προβλήματα σχετικά με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας ή για να χορηγήσουν εξαιρέσεις σε περίπτωση ορισμένων έκτακτων και απρόβλεπτων περιστάσεων ή έκτακτων επιχειρησιακών αναγκών, υπό κατάλληλους όρους, ώστε να διασφαλίζεται, ιδίως, η αναλογικότητα, ο αμερόληπτος έλεγχος και η διαφάνεια. Για λόγους αναλογικότητας, ο Οργανισμός και η Επιτροπή πρέπει να αξιολογούν μόνον τα μέτρα ή τις εξαιρέσεις με σκοπό την έκδοση σύστασης ή τη λήψη απόφασης, αντιστοίχως, εφόσον η διάρκεια των μέτρων υπερβαίνει τη διάρκεια μιας περιόδου προγραμματισμού αεροπορικής εταιρείας, δηλαδή οκτώ μήνες, με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 258 της ΣΛΕΕ. Εφόσον ο Οργανισμός είναι η αρμόδια αρχή για την έκδοση ορισμένων πιστοποιητικών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, πρέπει επίσης να διαθέτει την εξουσία να χορηγεί τέτοιες εξαιρέσεις, στις ίδιες περιπτώσεις και υπό τους όρους που ισχύουν για τα κράτη μέλη. Εν προκειμένω πρέπει, επίσης, να προβλεφθεί διάταξη για πιθανές τροποποιήσεις, κατά περίπτωση, των σχετικών κανόνων που καθορίζονται σε κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει του παρόντος κανονισμού, ώστε να επιτραπούν ιδίως άλλα μέσα συμμόρφωσης και, παράλληλα, να εξασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση.

(28) Προκειμένου να εξασφαλισθεί η ορθή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και με βάση την ανάγκη εντοπισμού, αξιολόγησης και μετριασμού των κινδύνων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, η Επιτροπή, ο Οργανισμός και οι εθνικές αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν κάθε πληροφορία που αποκτούν στο πλαίσιο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Για τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός πρέπει να έχει τη δυνατότητα να οργανώνει δομημένη συνεργασία για τη συλλογή, την ανταλλαγή και την ανάλυση των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να έχει τη δυνατότητα να προβαίνει στις απαραίτητες διοικητικές ρυθμίσεις.

(29) Προκειμένου να διευκολυνθεί μεταξύ των κρατών μελών, της Επιτροπής και του Οργανισμού η ανταλλαγή πληροφοριών, καθώς και δεδομένων, σημαντικών για τις δραστηριότητες πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής, ο Οργανισμός πρέπει να συστήσει ηλεκτρονικό αποθετήριο των πληροφοριών αυτών το οποίο θα διαχειρίζεται σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

(30) Η οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου διέπει την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που διενεργείται κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν εξαιρέσεις και περιορισμούς για ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις που προβλέπονται στην οδηγία, ιδίως όσον αφορά την επεξεργασία ιατρικών δεδομένων και δεδομένων υγείας. Η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων, και ιδιαίτερα των ιατρικών δεδομένων και των δεδομένων υγείας, στο

πλαίσιο του αποθετηρίου σύμφωνα με το άρθρο 63 του παρόντος κανονισμού, είναι αναγκαία για την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών για την πιστοποίηση και την εποπτεία της κατάστασης της υγείας των χειριστών. Η ανταλλαγή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πρέπει να υπόκειται σε αυστηρούς όρους και να περιορίζεται στα απολύτως αναγκαία για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Με βάση τα ανωτέρω, οι αρχές που διατυπώνονται στην οδηγία 95/46/ΕΚ πρέπει να συμπληρωθούν ή να διευκρινιστούν στον παρόντα κανονισμό, όπου απαιτείται.

(31) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[12], και ιδίως οι διατάξεις του σχετικά με την εμπιστευτικότητα και την ασφάλεια της επεξεργασίας, ισχύουν για την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων από τον Οργανισμό κατά την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων του δυνάμει του παρόντος κανονισμού και πιο συγκεκριμένα στη διαχείριση του αποθετηρίου σύμφωνα με το άρθρο 63 του παρόντος κανονισμού. Με βάση τα ανωτέρω, οι αρχές που διατυπώνονται στην οδηγία 95/45/ΕΚ πρέπει να συμπληρωθούν ή να διευκρινιστούν στον παρόντα κανονισμό, όπου απαιτείται.

(32) Ο Οργανισμός ο οποίος ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[13] στο πλαίσιο της υφιστάμενης θεσμικής δομής και ισορροπίας εξουσιών της Ένωσης, είναι ανεξάρτητος σε τεχνικά ζητήματα και με νομική, διοικητική και δημοσιονομική αυτονομία. Ο Οργανισμός έχει λάβει περαιτέρω αρμοδιότητες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Πρέπει να επέλθει κάποια αναπροσαρμογή στη δομή και τη λειτουργία του, ώστε να φέρει σε πέρας καλύτερα τα νέα καθήκοντα που του ανατίθενται από τον παρόντα κανονισμό.

(33) Με βάση το θεσμικό σύστημα της Ένωσης, η εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης αποτελεί πρωτίστως ευθύνη των κρατών μελών. Τα καθήκοντα πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού, πρέπει, κατ' αρχήν, να εκτελούνται κυρίως σε εθνικό επίπεδο από μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Ωστόσο, σε ορισμένες σαφώς καθορισμένες περιπτώσεις, ο Οργανισμός πρέπει επίσης να εξουσιοδοτηθεί να εκτελεί τα καθήκοντα αυτά σύμφωνα με όσα ορίζει ο παρών κανονισμός. Στις περιπτώσεις αυτές, πρέπει να επιτραπεί στον Οργανισμό να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα σχετικά με τη λειτουργία αεροσκαφών, τα προσόντα των ιπτάμενων πληρωμάτων ή τη χρήση αεροσκαφών τρίτων χωρών, εφόσον είναι το καλύτερο μέσο για να εξασφαλισθεί ομοιομορφία και να διευκολυνθεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

(34) Ο Οργανισμός πρέπει να διαθέτει στην Επιτροπή τεχνικούς εμπειρογνώμονες κατά την εκπόνηση της αναγκαίας νομοθεσίας και να βοηθά, εφόσον χρειάζεται, τα κράτη μέλη και τον κλάδο στην εφαρμογή της. Πρέπει να είναι σε θέση να εκδίδει προδιαγραφές πιστοποίησης και καθοδηγητικό υλικό, να συντάσσει τεχνικές εκθέσεις και να εκδίδει πιστοποιητικά, δηλώσεις νηολογίου, όταν απαιτείται.

---

[12] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1).

[13] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΕ L 240 της 7.9.2002, σ. 1.).

(35) Τα παγκόσμια συστήματα δορυφορικής πλοήγησης, και ιδίως το ενωσιακό πρόγραμμα Galileo, θα διαδραματίσουν κομβικό ρόλο στην εφαρμογή ενός ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Εν προκειμένω, ο Οργανισμός πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να καταρτίσει τις απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές και να πιστοποιεί τους φορείς παροχής υπηρεσιών ATM/ANS σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, ώστε να διασφαλιστεί υψηλό και ενιαίο επίπεδο ασφαλείας, διαλειτουργικότητας και λειτουργικής αποδοτικότητας.

(36) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005[14] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επιβάλλει στον Οργανισμό το καθήκον να διαβιβάζει κάθε πληροφορία που θα μπορούσε να είναι σημαντική για την επικαιροποίηση του καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων η λειτουργία στην Ένωση απαγορεύεται για λόγους ασφαλείας. Ο Οργανισμός πρέπει επίσης να επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, με τη διεξαγωγή αναγκαίων αξιολογήσεων των φορέων εκμετάλλευσης τρίτων χωρών και των αρχών που είναι αρμόδιες για την εποπτεία τους και με τη διατύπωση κατάλληλων συστάσεων στην Επιτροπή.

(37) Για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό, πρέπει να είναι δυνατή η επιβολή προστίμων ή περιοδικών χρηματικών ποινών, ή και τα δύο, για τους κατόχους πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί από τον Οργανισμό και στις επιχειρήσεις που υπέβαλαν δηλώσεις στον Οργανισμό, εφόσον παραβιάζουν τους εφαρμοστέους κανόνες σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Τα εν λόγω πρόστιμα και περιοδικές χρηματικές ποινές πρέπει να επιβάλλονται από την Επιτροπή μετά από σύσταση του Οργανισμού. Εν προκειμένω, η Επιτροπή πρέπει, με βάση τις περιστάσεις κάθε μεμονωμένης περίπτωσης, να αντιμετωπίζει τις εν λόγω παραβιάσεις, με τρόπο αναλογικό και κατάλληλο, λαμβάνοντας υπόψη άλλα πιθανά μέτρα όπως η απόσυρση του πιστοποιητικού.

(38) Για να συμβάλει στην ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ο Οργανισμός πρέπει να έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί την εφαρμογή του από τα κράτη μέλη, καθώς και να διεξάγει επιθεωρήσεις.

(39) Με βάση την τεχνική εμπειρογνωσία που διαθέτει, ο Οργανισμός πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή στη χάραξη πολιτικής στον τομέα της έρευνας και στην εκτέλεση των προγραμμάτων έρευνας της Ένωσης. Πρέπει να του επιτραπεί να διεξάγει την άμεσα αναγκαία έρευνα και να συμμετέχει σε ειδικά ερευνητικά έργα βάσει του προγράμματος-πλαισίου της Ένωσης για την έρευνα και την καινοτομία ή άλλα, ενωσιακά ή μη, ιδιωτικά ή δημόσια χρηματοδοτικά προγράμματα.

(40) Έχοντας υπόψη την υφιστάμενη αλληλεξάρτηση μεταξύ αεροπορικής ασφάλειας και προστασίας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ο Οργανισμός πρέπει να συμμετέχει στη συνεργασία στο πεδίο της προστασίας της πολιτικής αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο. Πρέπει να συμβάλει με την εμπειρογνωσία του στην εφαρμογή των κανόνων της Ένωσης από την Επιτροπή και από τα κράτη μέλη στο πεδίο αυτό.

(41) Ο Οργανισμός πρέπει, κατόπιν αιτήματος, να επικουρεί τα κράτη μέλη και την Επιτροπή στο πεδίο των διεθνών σχέσεων που αφορούν τα θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός, ιδίως όσον αφορά την εναρμόνιση των κανόνων και την αμοιβαία

[14] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα (ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15).

αναγνώριση πιστοποιητικών. Πρέπει να έχει το δικαίωμα να διαμορφώνει κατάλληλες σχέσεις, με ρυθμίσεις εργασίας, με τις αρχές τρίτων χωρών και διεθνείς οργανισμούς αρμόδιους σε θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός, κατόπιν εκ των προτέρων έγκρισης της Επιτροπής. Για να προωθηθεί η ασφάλεια σε παγκόσμιο επίπεδο, με γνώμονα τα υψηλά πρότυπα που εφαρμόζονται εντός της Ένωσης, ο Οργανισμός πρέπει να έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, σε ειδική τεχνική συνεργασία και σε έργα έρευνας και συνδρομής με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς. Ο Οργανισμός πρέπει επίσης να επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή της νομοθεσίας της Ένωσης σε άλλους τεχνικούς τομείς κανονιστικής ρύθμισης της πολιτικής αεροπορίας, όπως η προστασία από έκνομες ενέργειες ή ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, στους οποίους ο Οργανισμός διαθέτει σημαντική εμπειρογνωσία.

(42) Για την προώθηση των βέλτιστων πρακτικών και της ομοιόμορφης εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας για την ασφάλεια της αεροπορίας, ο Οργανισμός μπορεί να παρέχει εκπαίδευση.

(43) Ο Οργανισμός πρέπει να διευθύνεται και να λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχές της κοινής δήλωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς, της 19ης Ιουλίου 2012.

(44) Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή πρέπει να εκπροσωπούνται στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού ώστε να ελέγχουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες του. Το Διοικητικό Συμβούλιο πρέπει να διαθέτει τις απαραίτητες εξουσίες ιδίως για να διορίζει τον εντεταλμένο διευθυντή και να συντάσσει την ενοποιημένη ετήσια έκθεση πεπραγμένων, το έγγραφο προγραμματισμού, τον ετήσιο προϋπολογισμό και τους δημοσιονομικούς κανόνες που ισχύουν για τον Οργανισμό.

(45) Για λόγους διαφάνειας, στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν τα ενδιαφερόμενα μέρη με την ιδιότητα του παρατηρητή.

(46) Για να επιτελεί ορθά τα καθήκοντά του, το Διοικητικό Συμβούλιο πρέπει να επικουρείται από εκτελεστική επιτροπή, η οποία πρέπει ιδίως να προετοιμάζει τις αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου και να συμβουλεύει τον εντεταλμένο διευθυντή του Οργανισμού όσον αφορά την εκτέλεση των εν λόγω αποφάσεων.

(47) Για λόγους δημόσιου συμφέροντος, ο Οργανισμός απαιτείται να βασίζει τη δράση του στον τομέα της ασφάλειας αποκλειστικά στην ανεξάρτητη εμπειρογνωσία, εφαρμόζοντας αυστηρά τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού. Για τον σκοπό αυτόν, όλες οι σχετικές με την ασφάλεια αποφάσεις του Οργανισμού πρέπει να λαμβάνονται από τον εντεταλμένο διευθυντή του, ο οποίος πρέπει να διαθέτει μεγάλη ευελιξία στην αναζήτηση συμβουλών και την οργάνωση της εσωτερικής λειτουργίας του Οργανισμού.

(48) Είναι απαραίτητο να εξασφαλισθεί ότι οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες που αφορούν οι αποφάσεις του Οργανισμού διαθέτουν την αναγκαία έννομη προστασία κατά τρόπο που αρμόζει στον ιδιαίτερο χαρακτήρα του τομέα της αεροπορίας. Συνεπώς, πρέπει να προβλεφθεί η δημιουργία κατάλληλου μηχανισμού προσφυγών, ώστε οι αποφάσεις του εντεταλμένου διευθυντή να είναι δυνατόν να αποτελούν αντικείμενο προσφυγής ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης («το Δικαστήριο»), σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ.

(49) Όλες οι αποφάσεις που λαμβάνει η Επιτροπή δυνάμει του παρόντος κανονισμού υπόκεινται στον έλεγχο του Δικαστηρίου σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ. Το Δικαστήριο πρέπει, σύμφωνα με το άρθρο 261 της ΣΛΕΕ, να έχει πλήρη δικαιοδοσία όσον αφορά τις αποφάσεις με τις οποίες η Επιτροπή επιβάλλει πρόστιμο ή περιοδική χρηματική ποινή.

(50) Όταν ο Οργανισμός εκπονεί σχέδια γενικών κανόνων προς εφαρμογή από τις εθνικές αρχές, πρέπει να ζητείται η γνώμη των κρατών μελών. Επιπλέον, εφόσον οι κανόνες ενδέχεται να έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις, πρέπει να ζητείται δεόντως η γνώμη των ενδιαφερομένων μερών και των κοινωνικών εταίρων της Ένωσης, όταν ο Οργανισμός εκπονεί αντίστοιχο σχέδιο κανόνων.

(51) Για την αποτελεσματική εκτέλεση των καθηκόντων του δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ο Οργανισμός πρέπει να συνεργάζεται, εφόσον χρειάζεται, με άλλα θεσμικά όργανα, φορείς, υπηρεσίες και οργανισμούς της Ένωσης σε πεδία όπου οι δραστηριότητες επηρεάζουν τις τεχνικές πτυχές της πολιτικής αεροπορίας. Συγκεκριμένα, ο Οργανισμός πρέπει να συνεργάζεται με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Χημικών Προϊόντων για την ανταλλαγή πληροφοριών όσον αφορά την ασφάλεια χημικών ουσιών, τις επιπτώσεις τους στην ασφάλεια της αεροπορίας και σχετικές επιστημονικές και τεχνικές πτυχές. Όταν απαιτείται διαβούλευση σχετικά με στρατιωτικές πτυχές, ο Οργανισμός πρέπει να συμβουλεύεται τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας.

(52) Είναι απαραίτητο να παρέχονται στο κοινό κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και περιβαλλοντικής προστασίας, λαμβανομένων υπόψη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της σχετικής εθνικής νομοθεσίας.

(53) Προκειμένου να εξασφαλισθεί η πλήρης αυτονομία και ανεξαρτησία του Οργανισμού, πρέπει να του χορηγηθεί αυτόνομος προϋπολογισμός με έσοδα προερχόμενα κατά κύριο λόγο από συνεισφορά της Ένωσης και από τα τέλη και τα δικαιώματα που καταβάλλουν οι χρήστες του ευρωπαϊκού συστήματος ασφάλειας της αεροπορίας. Οιαδήποτε χρηματοδοτική συνεισφορά κρατών μελών, τρίτων χωρών ή άλλων φορέων ή προσώπων που δέχεται ο Οργανισμός δεν πρέπει να διακυβεύει την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του. Η δημοσιονομική διαδικασία της Ένωσης πρέπει να εφαρμόζεται όσον αφορά τη συνεισφορά της Ένωσης και οποιεσδήποτε άλλες επιδοτήσεις που βαρύνουν τον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ τον έλεγχο των λογαριασμών πρέπει να διενεργεί το Ελεγκτικό Συνέδριο. Για να μπορεί ο Οργανισμός να συμμετέχει σε όλα τα σημαντικά μελλοντικά έργα, πρέπει να έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει επιχορηγήσεις. Στα έσοδα του Οργανισμού πρέπει να περιλαμβάνονται τα τέλη που καταβάλλονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ώστε να αντικατοπτρίζεται η αρχή «ο χρήστης πληρώνει».

(54) Προκειμένου να διασφαλισθεί ότι ο Οργανισμός μπορεί να ανταποκριθεί στη ζήτηση για τις δραστηριότητες που πραγματοποιεί, ιδίως όσον αφορά την πιστοποίηση και τις δραστηριότητες που συνδέονται με τις πιθανές μεταβιβάσεις ευθύνης από τα κράτη μέλη, εγκαίρως και με αποδοτικό τρόπο, με σεβασμό της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης, ο πίνακας προσωπικού πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους πόρους που απαιτούνται προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις για πιστοποίηση και για άλλες δραστηριότητες του Οργανισμού με αποτελεσματικό και έγκαιρο τρόπο, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προκύπτουν από τις μεταφορές σύμφωνα με τα άρθρα 53, 54 και 55. Για το σκοπό αυτό, είναι σκόπιμο να καθιερωθεί σειρά δεικτών

για τη μέτρηση του φόρτου εργασίας και της αποδοτικότητας του Οργανισμού για τις δραστηριότητες που χρηματοδοτούνται από τέλη και δικαιώματα. Έχοντας υπόψη τους δείκτες αυτούς, ο Οργανισμός πρέπει να προσαρμόζει τον προγραμματισμό του προσωπικού του και τη διαχείριση των πόρων από τα τέλη και τα δικαιώματα κατά τρόπο που να ανταποκρίνεται δεόντως στην εν λόγω ζήτηση και σε τυχόν διακυμάνσεις των εσόδων από τέλη και δικαιώματα.

(55) Είναι αναγκαία η λήψη μέτρων για τη δέουσα προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια.

(56) Τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττει ο Οργανισμός πρέπει να καθορίζονται με τρόπο διαφανή, δίκαιο, ομοιόμορφο και χωρίς διακρίσεις. Τα τέλη και τα δικαιώματα δεν πρέπει να υπονομεύουν την ανταγωνιστικότητα του συγκεκριμένου κλάδου της Ένωσης. Επιπλέον, πρέπει να καθορίζονται κατά τρόπο ώστε να λαμβάνεται δεόντως υπόψη η ικανότητα καταβολής τους από τα νομικά ή τα φυσικά πρόσωπα, ιδίως όσον αφορά τις μικρές και τις μεσαίες επιχειρήσεις.

(57) Για να εξασφαλισθούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[15].

(58) Η Επιτροπή πρέπει να εκδίδει αμέσως εφαρμοστέες εκτελεστικές πράξεις όταν, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις που αφορούν εξαιρέσεις από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, απαιτείται από τον εποπτικό μηχανισμό έκτακτης ανάγκης, διορθωτικά μέτρα, μέτρα διασφάλισης και επιτακτικούς λόγους έκτακτης ανάγκης.

(59) Για να συνεκτιμώνται τεχνικές, επιστημονικές, επιχειρησιακές ανάγκες ή ανάγκες ασφάλειας, με την τροποποίηση ή τη συμπλήρωση των διατάξεων σχετικά με την αξιοπλοΐα, την προστασία του περιβάλλοντος, τα ιπτάμενα πληρώματα, τις πτητικές λειτουργίες, τα αεροδρόμια, την ATM/ANS, τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, τους φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών, την εποπτεία και την επιβολή, τις διατάξεις περί ευελιξίας, τα πρόστιμα και τις περιοδικές χρηματικές ποινές, τα τέλη και τα δικαιώματα, καθώς και οι απαιτήσεις που καθορίζονται στα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού, πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, και σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων. Η Επιτροπή, όταν εκπονεί και συντάσσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

(60) Πρέπει να επιδιωχθεί η συμμετοχή ευρωπαϊκών τρίτων χωρών, ώστε να εξασφαλιστεί η βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Οι χώρες που έχουν συνάψει διεθνείς συμφωνίες με την Ένωση για να υιοθετήσουν και να εφαρμόζουν το κεκτημένο της Ένωσης στο πεδίο που καλύπτει ο παρών κανονισμός, πρέπει να συνδεθούν με τις εργασίες του Οργανισμού σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στις συμφωνίες αυτές.

---

[15] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

(61) Ο παρών κανονισμός καθορίζει κοινούς κανόνες στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας και διατηρεί τον Οργανισμό. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[16] πρέπει συνεπώς να καταργηθεί.

(62) Οι αλλαγές τις οποίες επιφέρει ο παρών κανονισμός έχουν επίπτωση στην εφαρμογή άλλων πράξεων της νομοθεσίας της Ένωσης. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[17], ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[18] και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[19] πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθούν αναλόγως.

(63) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να ληφθεί δεόντως υπόψη η δυνατότητα που καθιερώνεται με τον παρόντα κανονισμό να δύναται ο Οργανισμός να καταστεί η αρμόδια αρχή για την έκδοση και την εποπτεία των πιστοποιητικών αερομεταφορέα. Επιπλέον, δεδομένου του αυξανόμενου αριθμού αερομεταφορέων που έχουν επιχειρησιακές βάσεις σε αρκετά κράτη μέλη, με αποτέλεσμα να μην ίδια η αρμόδια αρχή που επιφορτίζεται με τις άδειες λειτουργίας με εκείνη που επιφορτίζεται τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα, πρέπει να ενισχυθεί η αποτελεσματική εποπτεία των αερομεταφορέων αυτών. Συνεπώς, πρέπει να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 για να εξασφαλιστεί στενή συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων εποπτικών αρχών όσον αφορά τα πιστοποιητικά αερομεταφορέα και τις άδειες λειτουργίας, αντιστοίχως.

(64) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η δημιουργία και η διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και, ταυτόχρονα, ομοιόμορφου επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω του ευρέως διεθνικού χαρακτήρα του αεροπορικού τομέα και της συνθετότητάς του, αλλά λόγω του πανευρωπαϊκού πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ότι μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της ΣΕΕ. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων,

---

16 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΕ L 240 της 7.9.2008, σ. 1.).

17 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

18 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35).

19 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχοι

1. Ο κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η δημιουργία και η διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, με παράλληλη διασφάλιση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος.

2. Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι επίσης:

α) να συντελέσει στην ευρύτερη πολιτική αερομεταφορών της Ένωσης και στη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του τομέα της πολιτικής αεροπορίας·

β) να διευκολυνθεί, στα πεδία που καλύπτει ο παρών κανονισμός, η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων, η διαμόρφωση ίσων όρων ανταγωνισμού για όλους τους παράγοντες της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του αεροπορικού κλάδου της Ένωσης·

γ) να προαχθεί η αποδοτικότητα ως προς το κόστος και η αποτελεσματικότητα των διαδικασιών κανονιστικής ρύθμισης και πιστοποίησης, καθώς και η βέλτιστη αξιοποίηση των πόρων σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο Ένωσης·

δ) να συντελέσει, στα πεδία που καλύπτει ο παρών κανονισμός, στη δημιουργία και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου προστασίας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες·

ε) να βοηθηθούν τα κράτη μέλη στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου, με διασφάλιση κοινής ερμηνείας και ενιαίας εφαρμογής των διατάξεών της·

στ) να προωθηθούν παγκοσμίως οι απόψεις της Ένωσης για τα πρότυπα της πολιτικής αεροπορίας και τους κανόνες που αφορούν την πολιτική αεροπορία, με την καθιέρωση κατάλληλης συνεργασίας με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς·

ζ) να προωθηθούν η έρευνα και η καινοτομία, μεταξύ άλλων και στις διαδικασίες κανονιστικής ρύθμισης και πιστοποίησης·

η) να προωθηθεί, στα πεδία που καλύπτει ο παρών κανονισμός, η τεχνική και η επιχειρησιακή διαλειτουργικότητα.

3. Οι στόχοι που καθορίζονται στις παραγράφους 1 και 2 επιτυγχάνονται, μεταξύ άλλων, με:

α) την εκπόνηση, την έκδοση και την ενιαία εφαρμογή όλων των αναγκαίων πράξεων·

β) διασφάλιση της εγκυρότητας των δηλώσεων και των πιστοποιητικών που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις βάσει αυτού σε ολόκληρη την Ένωση, χωρίς πρόσθετες απαιτήσεις·

γ) την κατάρτιση, με τη συμμετοχή φορέων τυποποίησης και άλλων φορέων του κλάδου, λεπτομερών τεχνικών προτύπων που θα χρησιμοποιούνται ως μέσα συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις βάσει αυτού, αναλόγως·

δ) την ίδρυση ανεξάρτητου Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ο Οργανισμός»)·

ε) την ομοιόμορφη εφαρμογή όλων των αναγκαίων πράξεων από τις εθνικές αρμόδιες αρχές και τον Οργανισμό εντός των αντιστοίχων πεδίων αρμοδιότητάς τους·

στ) τη συγκέντρωση, ανάλυση και ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων για τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων·

ζ) την ανάληψη πρωτοβουλιών ενημέρωσης και προώθησης, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης, της επικοινωνίας και της διάδοσης σημαντικών πληροφοριών για την ασφάλεια.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

α) στον σχεδιασμό και στην παραγωγή αεροσκαφών από φυσικό ή νομικό πρόσωπο υπό την εποπτεία του Οργανισμού ή κράτους μέλους·

β) στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία αεροσκαφών, καθώς και συναφών προϊόντων, εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού, εφόσον τα αεροσκάφη είναι:

i) νηολογημένα σε κράτος μέλος, εκτός εάν και εφόσον το κράτος μέλος έχει μεταβιβάσει τις αρμοδιότητές του δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου σε τρίτη χώρα και τα εκμεταλλεύεται φορέας εκμετάλλευσης τρίτης χώρας·

ii) νηολογημένα σε τρίτη χώρα και τα εκμεταλλεύεται φορέας που είναι εγκατεστημένος, έχει τον τόπο διαμονής του ή την κύρια εγκατάστασή του στο έδαφος στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες·

γ) στη λειτουργία αεροσκαφών προς, από ή εντός του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας·

δ) στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία εξοπλισμού αεροδρομίου που χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιείται στα αεροδρόμια που αναφέρονται στο στοιχείο ε) και για την επίγεια εξυπηρέτηση και τις υπηρεσίες διαχείρισης χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών στα εν λόγω αεροδρόμια·

ε) στο σχεδιασμό, τη συντήρηση και τη λειτουργία αεροδρομίων ευρισκόμενων στο έδαφος στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, τα οποία:

i) είναι ανοικτά στο κοινό,

ii) εξυπηρετούν εμπορικές αεροπορικές μεταφορές,

iii) εξυπηρετούν λειτουργίες με διαδικασίες προσέγγισης ή αναχώρησης με όργανα και

iv) διαθέτουν επιστρωμένο διάδρομο προσγείωσης και απογείωσης μήκους τουλάχιστον 800 μέτρων ή εξυπηρετούν κατ' αποκλειστικότητα ελικόπτερα·

στ) με την επιφύλαξη της νομοθεσίας της Ένωσης και εθνικής νομοθεσίας σχετικά με τον περιβαλλοντικό και χωροταξικό σχεδιασμό, στη διασφάλιση του περιβάλλοντος χώρου των αεροδρομίων που αναφέρονται στο στοιχείο ε)·

ζ) στην παροχή υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας («ATM/ANS») στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, και στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία συστημάτων και συστατικών στοιχείων που χρησιμοποιούνται στην παροχή των εν λόγω ATM/ANS.

η) στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών, των κινητήρων, των ελίκων, των εξαρτημάτων και του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού τους, καθώς και του εξοπλισμού εξ αποστάσεως ελέγχου των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, εφόσον τα αεροσκάφη αυτά εκμεταλλεύεται εντός του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού φορέας εκμετάλλευσης που είναι εγκατεστημένος ή κατοικεί στο έδαφος όπου εφαρμόζονται οι Συνθήκες.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης στο προσωπικό και στους φορείς που εμπλέκονται στις δραστηριότητες που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:

α) στα κρατικά αεροσκάφη και στα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον μη εγκατεστημένο εξοπλισμό τους, και στο προσωπικό και στους φορείς που εμπλέκονται στις δραστηριότητες και τις υπηρεσίες που εκτελούν κρατικά αεροσκάφη.

β) σε αεροδρόμια ή μέρος αυτών, καθώς και στον εξοπλισμό, το προσωπικό και τους φορείς που είναι υπό τον έλεγχο και την εκμετάλλευση του στρατού·

γ) στις ATM/ANS, καθώς και στα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία, στο προσωπικό και στους φορείς που παρέχει ή διαθέτει ο στρατός·

δ) στο σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία αεροσκαφών, η λειτουργία των οποίων συνεπάγεται χαμηλό κίνδυνο για την ασφάλεια της αεροπορίας, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα I, καθώς και στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται.

Όσον αφορά το στοιχείο α), τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες και οι υπηρεσίες που εκτελούνται από τα αναφερόμενα στο εν λόγω σημείο κρατικά αεροσκάφη διεξάγονται λαμβανομένων δεόντως υπόψη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι γίνεται διαχωρισμός, όπου κρίνεται σκόπιμο, των κρατικών αεροσκαφών από τα υπόλοιπα αεροσκάφη.

Όσον αφορά το στοιχείο δ), όταν είναι αναγκαίο με βάση τις τεχνικές ή επιχειρησιακές εξελίξεις, και ιδίως με βάση την εισαγωγή νέων κατασκευαστικών τεχνικών ή νέων τεχνολογιών, και εφόσον δικαιολογείται λόγω του χαμηλού κινδύνου για την ασφάλεια της αεροπορίας που ενέχει η λειτουργία συγκεκριμένου αεροσκάφους, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 117 με σκοπό την αναπροσαρμογή των κάτωθι κριτηρίων που ορίζονται στο παράρτημα I:

i) τις ημερομηνίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο i) του παραρτήματος II,

ii) τα όρια βάρους, ταχύτητας και όγκου θερμού αέρα που αναφέρονται στα στοιχεία ε), στ), ζ), η), θ) και ι) του εν λόγω παραρτήματος.

4. Φορέας αρμόδιος για τον σχεδιασμό τύπου αεροσκάφους δύναται να ζητήσει από την Επιτροπή να αποφασίσει την εφαρμογή των διατάξεων της ενότητας I του κεφαλαίου III στον σχεδιασμό, την παραγωγή και τη συντήρηση του συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους και στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται στις εν λόγω δραστηριότητες, εφόσον:

α) ο τύπος αεροσκάφους εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των στοιχείων ε), στ), ζ), η), θ) ή ι) του παραρτήματος I,

β) ο τύπος αεροσκάφους προορίζεται για μαζική παραγωγή και

γ) ο σχεδιασμός του εν λόγω τύπου αεροσκάφους δεν έχει εγκριθεί σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία κράτους μέλους.

Η Επιτροπή αποφασίζει με βάση την εν λόγω αίτηση, αφού συμβουλευθεί τον Οργανισμό και το κράτος μέλος στο οποίο ο ενδιαφερόμενος φορέας έχει την κύρια εγκατάστασή του, κατά πόσον έχουν τηρηθεί τα κριτήρια του πρώτου εδαφίου. Η απόφαση αυτή εγκρίνεται με εκτελεστική πράξη η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 2 και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Ο Οργανισμός καταχωρίζει την εν λόγω απόφαση στο αποθετήριο που αναφέρεται στο άρθρο 63.

Από την ημερομηνία που καθορίζεται στην εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, ο σχεδιασμός, η παραγωγή και η συντήρηση του συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους και το προσωπικό και οι φορείς που εμπλέκονται στις προαναφερόμενες δραστηριότητες διέπονται αποκλειστικά από τις διατάξεις της ενότητας I του κεφαλαίου III και από τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει των διατάξεων αυτών. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζονται επίσης για τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους οι διατάξεις του κεφαλαίου IV και του κεφαλαίου V σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων της ενότητας I του κεφαλαίου III.

5. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/XXXX για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση), τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου να είναι ανοικτές στη γενική εναέρια κυκλοφορία, και οι ATM/ANS που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου τις οποίες παρέχει ο στρατός στη γενική εναέρια κυκλοφορία να προσφέρουν επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο με εκείνο που επιτυγχάνεται από την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων που προβλέπονται στα παραρτήματα VII και VIII του παρόντος κανονισμού.

6. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εφαρμόζουν τις διατάξεις οποιαδήποτε από τις ενότητες I, II, III, V, VI ή VII του κεφαλαίου III σε ορισμένες ή σε όλες τις δραστηριότητες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία α) και γ) του παρόντος άρθρου και στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται στις εν λόγω δραστηριότητες.

Στην περίπτωση αυτή, το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή και στον Οργανισμό την πρόθεσή του. Η προαναφερόμενη κοινοποίηση περιέχει όλες τις συναφείς πληροφορίες, και συγκεκριμένα:

α) την ενότητα ή τις ενότητες που προτίθεται να εφαρμόζει·

β) τις δραστηριότητες, το προσωπικό και τους φορείς που αφορά η απόφαση·

γ) τους λόγους που δικαιολογούν τη σκοπούμενη απόφαση· και

δ) την ημερομηνία από την οποία θα εφαρμόζεται η σκοπούμενη απόφαση.

Η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τον Οργανισμό και λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών των δραστηριοτήτων, του προσωπικού και των φορέων που αφορά η απόφαση, καθώς και του σκοπού και του περιεχομένου των άρθρων διατάξεων της ενότητας ή των ενοτήτων που της κοινοποιήθηκαν, αποφασίζει κατά πόσον είναι δυνατή η αποτελεσματική εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων και, αναλόγως, υπό ποίους όρους. Η απόφαση που λαμβάνει η Επιτροπή, με εκτελεστική πράξη, εγκρίνεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 2 και δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Ο Οργανισμός καταχωρίζει την εν λόγω απόφαση στο αποθετήριο που αναφέρεται στο άρθρο 63.

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εφαρμόζει τις διατάξεις της ενότητας ή των ενοτήτων που κοινοποίησε στην Επιτροπή μόνον μετά από θετική απόφαση της Επιτροπής και, αναλόγως, αφού διασφαλίσει ότι έχουν τηρηθεί οι συνημμένοι στην απόφαση όροι. Σε αυτή την περίπτωση, από την ημερομηνία που καθορίζεται στην απόφαση του κράτους μέλους, οι δραστηριότητες, το προσωπικό και οι ενδιαφερόμενοι φορείς ρυθμίζονται αποκλειστικά από τις εν λόγω διατάξεις και από τις διατάξεις των σχετικών εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτών. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζονται επίσης οι διατάξεις του κεφαλαίου IV και του κεφαλαίου V σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων της ενότητας ή των ενοτήτων που κοινοποιήθηκαν όσον αφορά τις δραστηριότητες, το προσωπικό και τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Η Επιτροπή, ο Οργανισμός και οι αρμόδιες αρχές των οικείων κρατών μελών συνεργάζονται για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να ανακαλέσουν τις αποφάσεις τους που εγκρίθηκαν σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο. Στην περίπτωση αυτή, το οικείο κράτος μέλος προβαίνει σε σχετική κοινοποίηση στην Επιτροπή και τον Οργανισμό. Η κοινοποίηση δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και ο Οργανισμός την καταχωρίζει στο αποθετήριο που αναφέρεται στο άρθρο 63. Προβλέπεται κατάλληλη μεταβατική περίοδος από το οικείο κράτος μέλος.

7. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εξαιρέσουν από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού τον σχεδιασμό, τη συντήρηση και τη λειτουργία αεροδρομίων, καθώς και τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται σε συγκεκριμένο αεροδρόμιο, εφόσον το εν λόγω αεροδρόμιο εξυπηρετεί ετησίως έως 10 000 επιβάτες και έχει έως 850 κινήσεις αεροσκαφών σχετικές με δραστηριότητες μεταφοράς φορτίου ετησίως και υπό τον όρο ότι η εξαίρεση δεν θέτει σε κίνδυνο τη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 29.

Σε αυτή την περίπτωση, το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί με αιτιολογημένη πρόταση στην Επιτροπή και στον Οργανισμό την πρόθεσή του να λάβει τέτοια

απόφαση. Η προαναφερόμενη πρόταση περιλαμβάνει όλες τις σημαντικές πληροφορίες που σχετίζονται με τη σκοπούμενη απόφαση.

Η Επιτροπή αποφασίζει, έπειτα από διαβούλευση με τον Οργανισμό, εάν έχουν τηρηθεί οι όροι του πρώτου εδαφίου. Η απόφαση που λαμβάνει η Επιτροπή με εκτελεστική πράξη εγκρίνεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 2 και δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Ο Οργανισμός καταχωρίζει την εν λόγω απόφαση στο αποθετήριο που αναφέρεται στο άρθρο 63.

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εγκρίνει την προβλεπόμενη απόφαση μόνον μετά από θετική απόφαση της Επιτροπής. Σε αυτή την περίπτωση, από την ημερομηνία που καθορίζεται στην απόφαση του κράτους μέλους, ο σχεδιασμός, η συντήρηση και η λειτουργία του συγκεκριμένου αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού του, δεν ρυθμίζονται πλέον από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και των εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού.

Τα κράτη μέλη εξετάζουν, σε ετήσια βάση, τα αριθμητικά δεδομένα κίνησης των αεροδρομίων που έχουν εξαιρέσει σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο. Εφόσον από την εν λόγω εξέταση αποδειχθεί ότι, επί τρία συνεχή έτη, ένα από τα αεροδρόμια αυτά εξυπηρετεί περισσότερους από 10 000 επιβάτες ετησίως και έχει περισσότερες από 850 κινήσεις σχετικές με δραστηριότητες μεταφοράς φορτίου ετησίως, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ανακαλεί την εξαίρεση του αεροδρομίου αυτού. Σε αυτή την περίπτωση, ενημερώνει την Επιτροπή και τον Οργανισμό σχετικά. Η απόφαση ανάκλησης της εξαίρεσης δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και ο Οργανισμός την καταχωρίζει στο αποθετήριο που αναφέρεται στο άρθρο 63.

Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου δεν θίγουν τις εξαιρέσεις που χορηγούν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Οι αποφάσεις χορήγησης τέτοιων εξαιρέσεων δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και ο Οργανισμός τις καταχωρίζει στο αποθετήριο που αναφέρεται στο άρθρο 63.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

(1) «εποπτεία»: η εξακρίβωση, από την αρμόδια αρχή ή για λογαριασμό της, σε συνεχή βάση ότι πληρούνται πάντοτε οι απαιτήσεις βάσει των οποίων έχει εκδοθεί πιστοποιητικό ή έγινε δήλωση·

(2) «σύμβαση του Σικάγου»: η Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και τα παραρτήματά της, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944·

(3) «προϊόν»: αεροσκάφος, κινητήρας ή έλικας·

(4) «εξάρτημα»: κάθε συστατικό στοιχείο αεροσκάφους, πλην του κινητήρα ή του έλικα·

(5) «συστατικό στοιχείο ATM/ANS»: κάθε συστατικό στοιχείο όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 19 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/XXXX[20]·

(6) «πιστοποίηση»: κάθε μορφή αναγνώρισης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, βάσει δέουσας αξιολόγησης, ότι φορέας ή πρόσωπο, προϊόν, εξάρτημα, μη εγκατεστημένος εξοπλισμός, αεροδρόμιο, εξοπλισμός αεροδρομίου, σύστημα των ATM/ANS, συστατικό στοιχείο των ATM/ANS ή προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης πληροί τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού, με την έκδοση πιστοποιητικού που βεβαιώνει τη συμμόρφωση·

(7) «δήλωση»: κάθε γραπτή δήλωση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό υπό την αποκλειστική ευθύνη νομικού ή φυσικού προσώπου υποκείμενου στον παρόντα κανονισμό, η οποία επιβεβαιώνει ότι πληρούνται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού για φορέα ή πρόσωπο, προϊόν, εξάρτημα, μη εγκατεστημένο εξοπλισμό, εξοπλισμό αεροδρομίου, σύστημα ATM/ANS ή συστατικό στοιχείο ATM/ANS·

(8) «ειδικευμένος φορέας»: διαπιστευμένο νομικό ή φυσικό πρόσωπο στο οποίο είναι δυνατόν να ανατεθούν συγκεκριμένα καθήκοντα πιστοποίησης ή εποπτείας δυνάμει του παρόντος κανονισμού από τον Οργανισμό και υπό τον έλεγχο και υπ' ευθύνη του ή εθνικής αρμόδιας αρχής·

(9) «πιστοποιητικό»: κάθε πιστοποιητικό, έγκριση, πτυχίο, εξουσιοδότηση, βεβαίωση ή άλλο έγγραφο που εκδίδεται ως αποτέλεσμα πιστοποίησης που βεβαιώνει τη συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις·

(10) «φορέας εκμετάλλευσης»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται ή προτείνει να εκμεταλλεύεται ένα ή περισσότερα αεροσκάφη ή ένα ή περισσότερα αεροδρόμια·

(11) «προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης»: κάθε τύπος συσκευής προσομοίωσης των συνθηκών πτήσης στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των προσομοιωτών πτήσης, των συσκευών πτητικής εκπαίδευσης, των εκπαιδευτικών συσκευών διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης και των συσκευών βασικής εκπαίδευσης με όργανα·

(12) «αεροδρόμιο»: οριοθετημένη περιοχή, σε ξηρά ή σε ύδατα, σε σταθερή, σταθερή υπεράκτια ή πλωτή δομή, συμπεριλαμβανομένων τυχόν κτιρίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού, που χρησιμοποιείται είτε στο σύνολό της είτε σε τμήμα της για την άφιξη, την αναχώρηση και τις κινήσεις επιφανείας αεροσκαφών·

(13) «εξοπλισμός αεροδρομίου»: κάθε εξοπλισμός, συσκευή, εξάρτημα, λογισμικό ή βοήθημα που χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία αεροσκάφους σε αεροδρόμιο·

(14) «χώρος στάθμευσης»: καθορισμένος χώρος αεροδρομίου που προορίζεται για την υποδοχή αεροσκαφών με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και τη φόρτωση και εκφόρτωση ταχυδρομείου ή φορτίου, την τροφοδοσία με καύσιμα, τη στάθμευση ή τη συντήρηση·

[20] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. XXX/XXXX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [.....], για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ..... (ΕΕ ....., σ. ...).

(15) «υπηρεσία διαχείρισης χώρου στάθμευσης»: κάθε υπηρεσία που παρέχεται για τη ρύθμιση των δραστηριοτήτων και των κινήσεων αεροσκαφών και οχημάτων στον χώρο στάθμευσης·

(16) «ATM/ANS»: οι λειτουργίες και οι υπηρεσίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/XXXX, οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 4 του εν λόγω κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών και των υπηρεσιών διαχείρισης δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 17 του εν λόγω κανονισμού, και οι υπηρεσίες που συνίστανται στην αποστολή και την επεξεργασία δεδομένων και στη μορφοποίηση και τη διαβίβαση δεδομένων στη γενική εναέρια κυκλοφορία, κρίσιμων για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας·

(17) «σύστημα ATM/ANS»: κάθε συνδυασμός συστημάτων, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 33 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/XXXX·

(18) «γενικό πρόγραμμα ATM/ANS»: το έγγραφο που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 14 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/XXXX·

(19) «υπηρεσία πληροφοριών πτήσης»: υπηρεσία παροχής συμβουλών και πληροφοριών, χρήσιμων για την ασφαλή και αποτελεσματική εκτέλεση των πτήσεων·

(20) «γενική εναέρια κυκλοφορία»: το σύνολο των κινήσεων πολιτικών και κρατικών αεροσκαφών που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ»)·

(21) «διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές»: τα διεθνή πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές που εγκρίνει ο ΔΟΠΑ σύμφωνα με το άρθρο 37 της σύμβασης του Σικάγου·

(22) «επίγεια εξυπηρέτηση»: κάθε υπηρεσία που παρέχεται στα αεροδρόμια, η οποία περιλαμβάνει δραστηριότητες σχετικές με την ασφάλεια στα πεδία των διοικητικών υπηρεσιών εδάφους και της εποπτείας, της εξυπηρέτησης επιβατών, της διακίνησης αποσκευών, της διακίνησης φορτίου και ταχυδρομείου, των υπηρεσιών στον διάδρομο, της εξυπηρέτησης αεροσκάφους, του εφοδιασμού με καύσιμα και λιπαντικά, της συντήρησης αεροσκαφών, των πτητικών λειτουργιών και της διοίκησης πληρωμάτων, των υπηρεσιών μεταφοράς επί του εδάφους και των υπηρεσιών τροφοδοσίας·

(23) «εμπορική αερομεταφορά»: η λειτουργία αεροσκάφους για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή άλλου τιμήματος, μεταξύ δύο διαφορετικών αεροδρομίων·

(24) «επιδόσεις ασφαλείας»: η επίτευξη ασφαλείας από κράτος μέλος, την Ένωση ή φορέα, όπως ορίζεται από τους στόχους επιδόσεων ασφαλείας και τους δείκτες επιδόσεων ασφαλείας·

(25) «δείκτης επιδόσεων ασφάλειας»: παράμετρος που χρησιμοποιείται για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των επιδόσεων ασφάλειας·

(26) «στόχος επιδόσεων ασφαλείας»: προγραμματισμένος ή επιδιωκόμενος στόχος για τη συμμόρφωση με τους δείκτες επιδόσεων ασφαλείας επί δεδομένο χρονικό διάστημα·

(27) «αεροσκάφος»: κάθε ιπτάμενο όχημα που εξασφαλίζει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα χάρη στην αντίσταση του αέρα πλην της αντίστασής του επί της επιφάνειας της Γης·

(28) «μη εγκατεστημένος εξοπλισμός»: κάθε εξοπλισμός που φέρει αεροσκάφος αλλά δεν είναι εγκατεστημένος στο αεροσκάφος, ο οποίος μπορεί να επηρεάσει την ασφάλεια·

(29) «μη επανδρωμένο αεροσκάφος»: κάθε αεροσκάφος που λειτουργεί ή προορίζεται να λειτουργεί χωρίς χειριστή·

(30) «εξοπλισμός ελέγχου μη επανδρωμένου αεροσκάφους εξ αποστάσεως»: κάθε εξοπλισμός, διάταξη, προσάρτημα, λογισμικό ή εξάρτημα αναγκαίο για την ασφαλή λειτουργία μη επανδρωμένου αεροσκάφους·

(31) «αεροσκάφος νηολογημένο σε κράτος μέλος» ή «αεροσκάφος νηολογημένο σε τρίτη χώρα»: αεροσκάφος νηολογημένο σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του παραρτήματος 7 της σύμβασης του Σικάγου που φέρει τον τίτλο «Διακριτικό σήμα εθνικότητας και σήμα νηολόγησης αεροσκαφών»·

(32) «κρατικό αεροσκάφος»: αεροσκάφος που εκτελεί στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές, πυροσβεστικές, λιμενικές ή παρόμοιες δραστηριότητες ή υπηρεσίες, καθώς και υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, υπό τον έλεγχο και την ευθύνη κράτους μέλους, οι οποίες αναλαμβάνονται για το δημόσιο συμφέρον από φορέα επιφορτισμένο με εξουσίες δημόσιας αρχής·

(33) «εναέριος χώρος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού»: ο εναέριος χώρος του εδάφους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, καθώς και κάθε άλλος εναέριος χώρος στον οποίο τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXX/XXXX σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του εν λόγω κανονισμού·

(34) «εθνική αρμόδια αρχή»: μία ή περισσότερες διορισθείσες από κράτος μέλος οντότητες που έχει τις αναγκαίες εξουσίες και έχει επιφορτισθεί με την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.

Άρθρο 4

Αρχές για τη λήψη μέτρων δυνάμει του παρόντος κανονισμού

1. Κατά τη λήψη μέτρων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και ο Οργανισμός:

α) ανταποκρίνονται στην εξέλιξη της τεχνολογίας και στις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα της αεροπορίας και λαμβάνουν υπόψη την πείρα που έχει αποκτηθεί στον τομέα της αεροπορίας παγκοσμίως, καθώς και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο στα αντίστοιχα πεδία·

β) αξιοποιούν τα βέλτιστα διαθέσιμα στοιχεία και αναλύσεις·

γ) επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων, σοβαρών περιστατικών και εσκεμμένων παραβιάσεων της προστασίας από έκνομες ενέργειες·

δ) λαμβάνουν υπόψη τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των διαφόρων πεδίων της ασφάλειας της αεροπορίας, καθώς και μεταξύ της ασφάλειας της αεροπορίας και άλλων τεχνικών τομέων της κανονιστικής ρύθμισης της αεροπορίας·

ε) καθορίζουν, εφόσον είναι δυνατόν, απαιτήσεις με επίκεντρο τους στόχους που πρέπει να επιτευχθούν, επιτρέποντας ταυτόχρονα διάφορα μέσα για την επίτευξη συμμόρφωσης με τους εν λόγω στόχους·

στ) προωθούν τη συνεργασία και την αποδοτική χρήση των πόρων μεταξύ των αρχών σε επίπεδο Ένωσης και σε επίπεδο κρατών μελών·

ζ) λαμβάνουν μη δεσμευτικά μέτρα, καθώς και μέτρα προώθησης της ασφάλειας, εφόσον είναι δυνατόν·

η) λαμβάνουν υπόψη τις διεθνείς υποχρεώσεις της Ένωσης και των κρατών μελών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

2. Τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού αντιστοιχούν και αναλογούν στη φύση και τον κίνδυνο κάθε επιμέρους δραστηριότητας την οποία αφορούν. Κατά την προετοιμασία και τη λήψη τέτοιων μέτρων, τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και ο Οργανισμός λαμβάνουν υπόψη, αναλόγως της περίπτωσης, για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα:

α) αν μεταφέρονται με το αεροσκάφος πρόσωπα πλην του ιπτάμενου πληρώματος και ειδικότερα αν η πτητική λειτουργία είναι ανοιχτή στο κοινό·

β) σε ποιον βαθμό θα μπορούσαν να τεθούν σε κίνδυνο τρίτοι ή περιουσία στο έδαφος·

γ) την πολυπλοκότητα και τις επιδόσεις του εμπλεκόμενου αεροσκάφους·

δ) τον σκοπό της πτήσης και τον τύπο του χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους·

ε) τον τύπο, την κλίμακα και την πολυπλοκότητα της λειτουργίας ή της δραστηριότητας, καθώς και, μεταξύ άλλων, κατά περίπτωση, το μέγεθος και τον τύπο της κυκλοφορίας που εξυπηρετείται από τον αρμόδιο φορέα ή πρόσωπο·

στ) τον βαθμό στον οποίο τα πρόσωπα που διατρέχουν κίνδυνο από τη λειτουργία είναι σε θέση να αξιολογήσουν τους εν λόγω κινδύνους και να τους ελέγξουν·

ζ) τα αποτελέσματα προγενέστερων δραστηριοτήτων πιστοποίησης και εποπτείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 5

Ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας

1. Η Επιτροπή, αφού συμβουλευθεί τον Οργανισμό, εκδίδει, δημοσιεύει και επικαιροποιεί εάν χρειάζεται, έγγραφο το οποίο περιγράφει τη λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικής ασφάλειας, καθώς τους κανόνες, τις δραστηριότητες και τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό (εφεξής «ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας»).

2. Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας περιγράφει, τουλάχιστον, τα κάτωθι:

α) την πολιτική, τους στόχους και τους πόρους για την ασφάλεια της ευρωπαϊκής αεροπορίας,

β) η διαχείριση κινδύνων κατά της ασφάλειας της ευρωπαϊκής αεροπορίας,

γ) τη διασφάλιση της ασφάλειας της ευρωπαϊκής αεροπορίας,

δ) την προώθηση της ασφάλειας της ευρωπαϊκής αεροπορίας.

Στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας περιγράφεται επίσης η διαδικασία για την κατάρτιση, την έγκριση, την επικαιροποίηση και την εφαρμογή του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας που αναφέρεται στο άρθρο 6, στην οποία συμμετέχουν εκ του σύνεγγυς τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Άρθρο 6

Ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας

1. Ο Οργανισμός καταρτίζει, δημοσιεύει και στη συνέχεια επικαιροποιεί, τουλάχιστον σε ετήσια βάση, ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας. Με βάση την αξιολόγηση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια, στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροπορικής Ασφάλειας εντοπίζονται οι κύριοι κίνδυνοι ασφαλείας που επηρεάζουν το ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας και καθορίζονται οι αναγκαίες δράσεις μετριασμού των εν λόγω κινδύνων.

2. Ο Οργανισμός τεκμηριώνει σε ειδικό χαρτοφυλάκιο κινδύνων ασφαλείας τους κινδύνους ασφαλείας που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και παρακολουθεί την υλοποίηση των σχετικών δράσεων μετριασμού από τα ενδιαφερόμενα μέρη και, εάν χρειάζεται, με τον καθορισμό δεικτών επιδόσεων ασφαλείας.

3. Στο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας προσδιορίζεται, με βάση τους στόχους κατά το άρθρο 1, αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων ασφάλειας στην Ένωση, του οποίου την επίτευξη επιδιώκουν από κοινού τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και ο Οργανισμός.

Άρθρο 7

Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας

1. Κάθε κράτος μέλος καταρτίζει εθνικό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας για τη διαχείριση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας για τις αεροπορικές δραστηριότητες υπό την αρμοδιότητά του («εθνικό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας»). Το εν λόγω πρόγραμμα αντιστοιχεί στο μέγεθος και την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων αυτών και είναι σύμφωνο με το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας.

2. Το εθνικό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα κάτωθι στοιχεία:

   α) πολιτική, στόχους και πόρους για την αεροπορική ασφάλεια,

   β) διαχείριση κινδύνων αεροπορικής ασφάλειας,

   γ) διασφάλιση της αεροπορικής ασφάλειας,

   δ) προώθηση της αεροπορικής ασφάλειας.

3. Στο εθνικό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας προσδιορίζεται, με βάση τους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 1 και το αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων ασφάλειας κατά το άρθρο 6 παράγραφος 3, αποδεκτό επίπεδο επιδόσεων ασφαλείας που πρέπει να επιτευχθεί σε εθνικό επίπεδο για τις αεροπορικές δραστηριότητες υπό την αρμοδιότητα του οικείου κράτους μέλους.

Άρθρο 8

Ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας

1. Το εθνικό πρόγραμμα αεροπορικής ασφάλειας συνοδεύεται από εθνικό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας. Με βάση την αξιολόγηση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια, κάθε κράτος μέλος εντοπίζει στο εν λόγω σχέδιο τους κύριους κινδύνους ασφαλείας που επηρεάζουν το εθνικό σύστημα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και καθορίζει τις αναγκαίες δράσεις μετριασμού των εν λόγω κινδύνων.

2. Το εθνικό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας περιλαμβάνει τους κινδύνους και τις δράσεις που προβλέπονται στο ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας και αφορούν το οικείο κράτος μέλος. Το κράτος μέλος ενημερώνει τον Οργανισμό για τους κινδύνους και τις δράσεις του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας που δεν αφορούν το εθνικό του σύστημα αεροπορικής ασφάλειας και τους σχετικούς λόγους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ Ι

Αξιοπλοΐα και προστασία του περιβάλλοντος

Άρθρο 9

Βασικές απαιτήσεις

Τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β), καθώς και οι κινητήρες, οι έλικες, τα εξαρτήματα και ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός τους, πληρούν τις βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας που καθορίζονται στο παράρτημα Ι και τις βασικές απαιτήσεις για την περιβαλλοντική συμβατότητα των προϊόντων που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Άρθρο 10

Συμμόρφωση

1. Όσον αφορά τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i), καθώς και οι κινητήρες, οι έλικες, τα εξαρτήματα και ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός τους, η συμμόρφωση με το άρθρο 9 διασφαλίζεται σύμφωνα με τα άρθρα 11 έως 16.

2. Όσον αφορά τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α), καθώς και οι κινητήρες, οι έλικες και τα εξαρτήματά τους, η συμμόρφωση με το άρθρο 9 διασφαλίζεται σύμφωνα με τα άρθρα 11 και 12 και με το άρθρο 15 παράγραφος 1.

Άρθρο 11

Σχεδιασμός προϊόντων

Ο σχεδιασμός προϊόντος υπόκειται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού τύπου. Οι τροποποιήσεις πιστοποιητικού τύπου υπόκεινται επίσης σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού αλλαγών, καθώς και σε συμπληρωματικά

πιστοποιητικά τύπου. Ο σχεδιασμός προϊόντος υπόκειται σε πιστοποίηση και στην έκδοση έγκρισης.

Το εν λόγω πιστοποιητικό τύπου, το πιστοποιητικό αλλαγών και η έγκριση σχεδιασμού επισκευής εκδίδονται κατόπιν αίτησης, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι ο σχεδιασμός του προϊόντος είναι σύμφωνος με τη βάση πιστοποίησης τύπου που καθορίζεται σύμφωνα με την κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) και ότι ο σχεδιασμός του προϊόντος δεν έχει κανένα γνώρισμα ή χαρακτηριστικό που καθιστά τη λειτουργία του περιβαλλοντικά ασύμβατη ή επισφαλή.

Το εν λόγω πιστοποιητικό τύπου, το πιστοποιητικό αλλαγών και η έγκριση σχεδιασμού επισκευής επιτρέπεται να εκδοθεί επίσης χωρίς αίτηση, από φορέα εγκεκριμένο σύμφωνα με το άρθρο 15 στον οποίο έχει χορηγηθεί το δικαίωμα να εκδίδει τα εν λόγω πιστοποιητικά ή εγκρίσεις σύμφωνα με την κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο ια), όταν ο φορέας αυτός αποφανθεί ότι ο σχεδιασμός του προϊόντος είναι σύμφωνος με τους όρους που καθορίζονται στο δεύτερο εδάφιο.

Δεν απαιτείται χωριστό πιστοποιητικό τύπου για τον σχεδιασμό κινητήρων και ελίκων που έχουν πιστοποιηθεί ως μέρος του σχεδιασμού αεροσκάφους σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Άρθρο 12

Σχεδιασμός εξαρτημάτων

Ο σχεδιασμός εξαρτημάτων υπόκειται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18.

Το πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αίτησης, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι το εξάρτημα πληροί τη βάση πιστοποίησης η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii).

Το εν λόγω πιστοποιητικό τύπου επιτρέπεται να εκδοθεί επίσης χωρίς αίτηση, από φορέα εγκεκριμένο σύμφωνα με το άρθρο 15 στον οποίο έχει χορηγηθεί το δικαίωμα να εκδίδει τα εν λόγω πιστοποιητικά σύμφωνα με την κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο ια), όταν ο φορέας αυτός αποφανθεί ότι ο σχεδιασμός του προϊόντος είναι σύμφωνος με τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii).

Δεν απαιτείται χωριστό πιστοποιητικό για τον σχεδιασμό εξαρτημάτων που έχουν πιστοποιηθεί ως μέρος του σχεδιασμού αεροσκάφους σύμφωνα με το άρθρο 11.

Άρθρο 13

Σχεδιασμός μη εγκατεστημένου εξοπλισμού

Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18, ο σχεδιασμός μη εγκατεστημένου εξοπλισμού υπόκειται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού.

Το πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αίτησης, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός πληροί τη βάση πιστοποίησης η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii).

Το εν λόγω πιστοποιητικό τύπου επιτρέπεται να εκδοθεί επίσης χωρίς αίτηση, από φορέα εγκεκριμένο σύμφωνα με το άρθρο 15 στον οποίο έχει χορηγηθεί το δικαίωμα να εκδίδει τα εν λόγω πιστοποιητικά σύμφωνα με την κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο ια), όταν ο φορέας αυτός αποφανθεί ότι ο σχεδιασμός του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού είναι σύμφωνος με τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii).

Άρθρο 14

Μεμονωμένο αεροσκάφος

Μεμονωμένο αεροσκάφος υπόκειται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού αξιοπλοΐας και, εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18, στην έκδοση πιστοποιητικού θορύβου.

Τα πιστοποιητικά αυτά εκδίδονται κατόπιν αίτησης, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι το αεροσκάφος ανταποκρίνεται στον σχεδιασμό που πιστοποιήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 11 και ότι το αεροσκάφος είναι σε κατάσταση ασφαλούς και συμβατής με το περιβάλλον λειτουργίας.

Άρθρο 15

Φορείς

1. Οι φορείς που είναι αρμόδιοι για τον σχεδιασμό και την κατασκευή προϊόντων, εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση έγκρισης, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18.

   Η έγκριση χορηγείται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται προς τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18 προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 9. Στην έγκριση προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται στον φορέα και η έκταση της έγκρισης.

2. Οι φορείς που είναι αρμόδιοι για τη συντήρηση και τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας προϊόντων, εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση έγκρισης, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18.

   Η έγκριση χορηγείται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται προς τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18 προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 9. Στην έγκριση προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται στον φορέα και η έκταση της έγκρισης.

3. Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18, οι φορείς που εμπλέκονται στην κατά το άρθρο 16 εκπαίδευση του προσωπικού υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση έγκρισης.

   Η έγκριση χορηγείται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται με τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18 προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 9. Στην έγκριση προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται στον φορέα και η έκταση της έγκρισης.

Άρθρο 16

Προσωπικό

Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18, το προσωπικό που είναι αρμόδιο για τη διάθεση προϊόντος, εξαρτήματος ή μη εγκατεστημένου εξοπλισμού μετά από συντήρηση υπόκειται σε πιστοποίηση και στην έκδοση αδείας.

Η άδεια χορηγείται κατόπιν αίτησης, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι έχει την ικανότητα να φέρει σε πέρας τα καθήκοντα που συνδέονται με τα δικαιώματά του σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 9. Στην άδεια προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται στο προσωπικό και η έκταση της αδείας.

Άρθρο 17

Παρεκκλίσεις

1. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 9, 10, 11 και 12, αναλόγως:

α) η συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις του άρθρου 9 για τον σχεδιασμό προϊόντων και τον σχεδιασμό εξαρτημάτων επιτρέπεται να αξιολογείται χωρίς την έκδοση πιστοποιητικού, εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18. Στην περίπτωση αυτή, οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις καθορίζουν τους όρους και τις διαδικασίες αξιολόγησης. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις είναι δυνατόν να προβλέπουν ότι ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τον σχεδιασμό και την κατασκευή αυτών των προϊόντων και εξαρτημάτων πρέπει να έχει τη δυνατότητα να δηλώσει τη συμμόρφωση του σχεδιασμού προϊόντων και του σχεδιασμού εξαρτημάτων με τις βασικές απαιτήσεις και τις λεπτομερείς προδιαγραφές που καθορίζονται σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο θ) για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση των σχεδιασμών αυτών με τις συγκεκριμένες βασικές απαιτήσεις·

β) όταν ο σχεδιασμός αεροσκάφους δεν πληροί τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 9, επιτρέπεται η έκδοση περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου. Στην περίπτωση αυτή, το πιστοποιητικό χορηγείται, κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι ο σχεδιασμός του αεροσκάφους πληροί συγκεκριμένες προδιαγραφές αξιοπλοΐας που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iii) και ότι ο σχεδιασμός του αεροσκάφους είναι ο κατάλληλος, όσον αφορά την αξιοπλοΐα και την περιβαλλοντική συμβατότητα, με βάση τη σκοπούμενη χρήση του αεροσκάφους·

2. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 9, 10, 11 και 14, αναλόγως:

α) σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18, περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ή περιορισμένο πιστοποιητικό θορύβου εκδίδεται για αεροσκάφος, του οποίου ο σχεδιασμός αποτέλεσε αντικείμενο δήλωσης κατά την παράγραφο 1 στοιχείο α), ή για το οποίο έχει εκδοθεί περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου κατά την παράγραφο 1 στοιχείο β). Στην περίπτωση αυτή, τα πιστοποιητικά εκδίδονται κατόπιν αίτησης, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι το αεροσκάφος ανταποκρίνεται στον συγκεκριμένο σχεδιασμό και είναι σε κατάσταση ασφαλούς και συμβατής με το περιβάλλον λειτουργίας·

β) σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 18, είναι δυνατόν να χορηγηθεί πτητική άδεια ώστε να επιτραπεί η πτητική

λειτουργία αεροσκάφους για το οποίο δεν διατίθεται έγκυρο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ή έγκυρο περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας. Στην περίπτωση αυτή, η άδεια εκδίδεται κατόπιν αίτησης, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι το αεροσκάφος είναι ικανό να εκτελεί με ασφάλεια βασική πτήση.

Η πτητική άδεια επιτρέπεται να εκδοθεί επίσης χωρίς αίτηση, από φορέα εγκεκριμένο κατά το άρθρο 15 στον οποίο έχει χορηγηθεί το δικαίωμα να εκδίδει τις άδειες αυτές σύμφωνα με την κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο ια), όταν ο φορέας αποφανθεί ότι το αεροσκάφος είναι ικανό να εκτελεί με ασφάλεια βασική πτήση.

Η πτητική άδεια υπόκειται σε κατάλληλους περιορισμούς, όπως προβλέπεται στις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, ιδίως για την προστασία της ασφάλειας τρίτων.

Άρθρο 18

Κατ' εξουσιοδότηση εξουσίες

1. Όσον αφορά τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) και δ), καθώς και τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον μη εγκατεστημένο εξοπλισμό τους, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 117, προκειμένου να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για:

α) τους όρους για τον καθορισμό και την κοινοποίηση του Οργανισμού σε αιτούντα σύμφωνα με το άρθρο 66:

   i) της βάσης πιστοποίησης τύπου που εφαρμόζεται σε προϊόν για την πιστοποίηση τύπου κατά το άρθρο 11 και το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο β)·

   ii) της βάσης πιστοποίησης που εφαρμόζεται σε εξάρτημα ή μη εγκατεστημένο εξοπλισμό για την πιστοποίηση κατά τα άρθρα 12 και 13·

   iii) των ειδικών προδιαγραφών αξιοπλοΐας και περιβαλλοντικής συμβατότητας που εφαρμόζονται σε αεροσκάφη τα οποία είναι επιλέξιμα για περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ή περιορισμένο πιστοποιητικό θορύβου κατά το άρθρο 17 παράγραφο 2 στοιχείο α)·

β) τους όρους έκδοσης και διάδοσης υποχρεωτικών πληροφοριών από τον Οργανισμό, σύμφωνα με το άρθρο 66, προκειμένου να διασφαλίζεται η διαρκής αξιοπλοΐα και η περιβαλλοντική συμβατότητα των προϊόντων, και τους όρους έγκρισης εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης με τις εν λόγω υποχρεωτικές πληροφορίες·

γ) τους ειδικούς όρους συμμόρφωσης των αεροσκαφών κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο ii) με τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 9·

δ) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής ή ανάκλησης των πιστοποιητικών που αναφέρονται στα άρθρα 11, 12, 13, 14 και στο άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο β) και παράγραφος 2, καθώς και:

   i) τους όρους για τις περιπτώσεις στις οποίες, με σκοπό την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1 και, ταυτόχρονα, λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας συγκεκριμένης δραστηριότητας, απαιτούνται ή όχι τα εν λόγω πιστοποιητικά, ανάλογα με την περίπτωση·

   ii) τους όρους για τη διάρκεια των πιστοποιητικών αυτών και την ανανέωσή τους όταν είναι ορισμένης διάρκειας·

iii) τους όρους έκδοσης και χρήσης των περιορισμένων πιστοποιητικών αξιοπλοΐας και των περιορισμένων πιστοποιητικών θορύβου που αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο α)·

iv) τους όρους έκδοσης και χρήσης των πτητικών αδειών που αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β)·

v) τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα εξής:

– το στοιχειώδες πρόγραμμα συντήρησης που πιστοποιεί την εκπαίδευση ειδικότητας τύπου του προσωπικού·

– το στοιχειώδες πρόγραμμα ειδικότητας τύπου χειριστή και τα δεδομένα αναφοράς των αντικειμενικών προσόντων των αντίστοιχων προσομοιωτών·

– τον κύριο πίνακα βασικού εξοπλισμού, ανάλογα με την περίπτωση·

– τα δεδομένα του τύπου αεροσκάφους που αφορούν το πλήρωμα θαλάμου επιβατών·

– πρόσθετες προδιαγραφές για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με την ενότητα ΙΙΙ του παρόντος κεφαλαίου·

vi) τους όρους συντήρησης προϊόντων, εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού·

vii) τους όρους διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας αεροσκάφους·

ε) πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας για προϊόντα, εξαρτήματα και μη εγκατεστημένο εξοπλισμό, ο σχεδιασμός των οποίων έχει ήδη πιστοποιηθεί, που είναι απαραίτητες για την υποστήριξη της διαρκούς αξιοπλοΐας και βελτίωσης της ασφάλειας·

στ) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής, ή ανάκλησης των αδειών που αναφέρονται στο άρθρο 15, καθώς και τους όρους για καταστάσεις στις οποίες απαιτούνται ή όχι οι εν λόγω άδειες, ανάλογα με την περίπτωση, με σκοπό την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1 και, ταυτόχρονα, λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας συγκεκριμένης δραστηριότητας·

ζ) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής, ή ανάκλησης των αδειών που αναφέρονται στο άρθρο 16, καθώς και τους όρους για καταστάσεις στις οποίες απαιτούνται ή όχι οι εν λόγω άδειες, ανάλογα με την περίπτωση, με σκοπό την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1 και, ταυτόχρονα, λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας συγκεκριμένης δραστηριότητας·

η) τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κατόχων των πιστοποιητικών που εκδίδονται σύμφωνα με την παρούσα ενότητα και των φορέων που έχουν προβεί σε δηλώσεις κατά το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο α)·

θ) τους όρους καθορισμού των λεπτομερών προδιαγραφών που εφαρμόζονται στον σχεδιασμό προϊόντων και στον σχεδιασμό εξαρτημάτων που υπόκεινται σε δήλωση κατά το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο α)·

ι) τους όρους και τις διαδικασίες αξιολόγησης, κατά το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο α), της αξιοπλοΐας και της περιβαλλοντικής συμβατότητας του σχεδιασμού προϊόντων και του σχεδιασμού εξαρτημάτων χωρίς να χρειάζεται η έκδοση πιστοποιητικού, καθώς και τους όρους και τους περιορισμούς λειτουργίας·

ια) τους όρους υπό τους οποίους στους φορείς στους οποίους έχει χορηγηθεί έγκριση φορέα κατά το άρθρο 15 μπορεί να χορηγηθεί το δικαίωμα έκδοσης των πιστοποιητικών που αναφέρονται στα άρθρα 11, 12, 13 και στο άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β)·

ιβ) τους όρους αποδοχής πιστοποιητικών, πληροφοριών διαρκούς αξιοπλοΐας και άλλης τεκμηρίωσης για την αξιοπλοΐα που εκδίδεται σύμφωνα με τη νομοθεσία τρίτης χώρας, για την εφαρμογή του άρθρο 57.

2. Όσον αφορά την αξιοπλοΐα και την περιβαλλοντική συμβατότητα των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β), καθώς και όσον αφορά τους κινητήρες, τους έλικες, τα εξαρτήματα και τον μη εγκατεστημένος εξοπλισμό τους, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται, με την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 117, να τροποποιεί ή να συμπληρώνει τα παραρτήματα II και III, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για λόγους τεχνικών, λειτουργικών ή επιστημονικών εξελίξεων ή στοιχείων στο πεδίο της αξιοπλοΐας ή της περιβαλλοντικής συμβατότητας, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι του άρθρου 1 στον βαθμό που απαιτείται.

Ενότητα II

Ιπτάμενα πληρώματα

Άρθρο 19

Βασικές απαιτήσεις

Οι χειριστές και τα πληρώματα θαλάμου επιβατών που εμπλέκονται στη λειτουργία αεροσκαφών κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β), καθώς και οι προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης, τα πρόσωπα και οι φορείς που εμπλέκονται στην εκπαίδευση, τη δοκιμή, τον έλεγχο ή την ιατρική αξιολόγηση των χειριστών και των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα IV.

Άρθρο 20

Χειριστές

1. Οι χειριστές υπόκεινται στην έκδοση πτυχίου χειριστή και ιατρικού πιστοποιητικού χειριστή για τη λειτουργία που πρόκειται να εκτελείται, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται κατά το άρθρο 25.

2. Το πτυχίο χειριστή εκδίδεται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται με τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται κατά το άρθρο 25, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 19 σχετικά με τις θεωρητικές γνώσεις, τις πρακτικές δεξιότητες, τη γλωσσομάθεια και την πείρα.

3. Ιατρικό πιστοποιητικό χειριστή εκδίδεται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται με τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται κατά το άρθρο 25, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 19 σχετικά με την κατάστασης της υγείας χειριστή.

4. Τα πτυχία χειριστών και τα ιατρικά πιστοποιητικά χειριστών προσδιορίζουν τα δικαιώματα που χορηγούνται στον χειριστή.

Άρθρο 21

Πλήρωμα θαλάμου επιβατών

Τα πληρώματα θαλάμου επιβατών που απασχολούνται σε πτητικές λειτουργίες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση βεβαίωσης.

Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 25, τα πληρώματα θαλάμου επιβατών που απασχολούνται σε πτητικές λειτουργίες άλλες από εκείνες των εμπορικών αεροπορικών μεταφορών υπόκεινται επίσης σε πιστοποίηση και στην έκδοση βεβαίωσης.

Οι εν λόγω βεβαιώσεις εκδίδονται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται με τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται κατά το άρθρο 25, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 19 σχετικά με τις θεωρητικές γνώσεις, τις πρακτικές δεξιότητες και την κατάστασης της υγείας.

Άρθρο 22

Φορείς εκπαίδευσης και αεροϊατρικά κέντρα

Οι φορείς εκπαίδευσης χειριστών και πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και τα αεροϊατρικά κέντρα υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση έγκρισης, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 25.

Η έγκριση χορηγείται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται με τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 25, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 19.

Στην έγκριση προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται στον φορέα.

Άρθρο 23

Προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης

Κάθε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης που χρησιμοποιείται για την εκπαίδευση χειριστών υπόκειται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 25.

Το πιστοποιητικό χορηγείται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι η συσκευή ανταποκρίνεται στους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 25, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 19.

Άρθρο 24

Εκπαιδευτές και εξεταστές

Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την πτητική εκπαίδευση ή την εκπαίδευση προσομοίωσης πτήσης ή για την εκπαίδευση πληρώματος θαλάμου επιβατών, χειριστών ή την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, καθώς και οι αεροϊατρικοί εξεταστές, υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 25.

Το εν λόγω πιστοποιητικό χορηγείται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται με τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 25, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 19.

Στο πιστοποιητικό προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται.

Άρθρο 25

Κατ' εξουσιοδότηση εξουσίες

1. Για τους χειριστές και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών που απασχολούνται στη λειτουργία αεροσκαφών κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β), καθώς και για τις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης, τα πρόσωπα και τους φορείς που εμπλέκονται στην εκπαίδευση, τη δοκιμή, τον έλεγχο ή την ιατρική αξιολόγηση χειριστών και πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 117, προκειμένου να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά:

α) τις διάφορες ειδικότητες για τα πτυχία χειριστών και τα ιατρικά πιστοποιητικά χειριστών κατά το άρθρο 20 που απαιτούνται για τα διάφορα είδη των εκτελούμενων δραστηριοτήτων·

β) τους όρους αναγνώρισης της εκπαίδευσης και της πείρας σε αεροσκάφη που δεν υπόκειται στον παρόντα κανονισμό για την απόκτηση πτυχίου χειριστή κατά το άρθρο 20 παράγραφος 2·

γ) τους όρους μετατροπής των εθνικών πτυχίων χειριστή και των εθνικών πτυχίων ιπτάμενου μηχανικού που εκδίδονται βάσει των νομοθεσιών των κρατών μελών σε πτυχία χειριστού αεροσκαφών κατά το άρθρο 20 παράγραφος 2, καθώς και τους όρους μετατροπής των εθνικών ιατρικών πιστοποιητικών που εκδίδονται βάσει των νομοθεσιών των κρατών μελών σε ιατρικά πιστοποιητικά χειριστών κατά το άρθρο 20 παράγραφος 3·

δ) τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κατόχων πτυχίων, ειδικοτήτων για πτυχίο, ιατρικών πιστοποιητικών, εγκρίσεων, βεβαιώσεων και πιστοποιητικών που αναφέρονται στις παραγράφους 20, 21, 22, 23 και 24·

ε) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής, ή ανάκλησης πτυχίων, ειδικοτήτων, ιατρικών πιστοποιητικών, εγκρίσεων, βεβαιώσεων και πιστοποιητικών που αναφέρονται στις παραγράφους 20, 21, 22, 23 και 24, καθώς και τους όρους για περιπτώσεις στις οποίες απαιτούνται ή όχι, ανάλογα με την περίπτωση, με σκοπό την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1 και, ταυτόχρονα, λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας συγκεκριμένης δραστηριότητας, τα εν λόγω πτυχία, ειδικότητες, ιατρικά πιστοποιητικά, εγκρίσεις, βεβαιώσεις και πιστοποιητικά·

στ) τους όρους αποδοχής πτυχίων χειριστή, ιατρικών πιστοποιητικών χειριστή και βεβαιώσεων πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που εκδίδονται σύμφωνα με τη νομοθεσία τρίτης χώρας, για την εφαρμογή του άρθρο 57·

ζ) τους όρους υπό τους οποίους οι δραστηριότητες που ρυθμίζονται στην παρούσα ενότητα απαγορεύονται, περιορίζονται ή υπόκεινται σε προϋποθέσεις για λόγους ασφάλειας.

2. Όσον αφορά τους χειριστές και τα πληρώματα θαλάμου επιβατών που απασχολούνται στη λειτουργία αεροσκαφών κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β), καθώς και όσον αφορά τις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης, τα πρόσωπα και τους φορείς που εμπλέκονται στην εκπαίδευση, τη δοκιμή, τον έλεγχο και την ιατρική αξιολόγηση των εν λόγω χειριστών και πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται, με την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 117, να τροποποιεί ή να συμπληρώνει το παράρτημα IV, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για λόγους τεχνικών, λειτουργικών ή επιστημονικών εξελίξεων ή στοιχείων ασφάλειας που σχετίζονται με τα ιπτάμενα πληρώματα, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι του άρθρου 1 στον βαθμό που απαιτείται.

3. Οι κανόνες που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 περιλαμβάνουν, ανάλογα με την περίπτωση, διατάξεις για την έκδοση όλων των τύπων πτυχίων και ειδικοτήτων χειριστή που απαιτούνται δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου. Οι εν λόγω κανόνες μπορεί να περιλαμβάνουν επίσης διατάξεις για την έκδοση άλλων τύπων πτυχίων και ειδικοτήτων.

ΕΝΟΤΗΤΑ III

Πτητικές λειτουργίες

Άρθρο 26

Βασικές απαιτήσεις

Η λειτουργία αεροσκαφών κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) πληροί τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα V και, αναλόγως, στα παραρτήματα VII και VIII.

Άρθρο 27

Φορείς εκμετάλλευσης

1. Φορείς εκμετάλλευσης που έχουν την κύρια εγκατάσταση στο έδαφος στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες και εκτελούν πτητικές λειτουργίες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού.

   Το εν λόγω πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται προς τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 28, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 26. Στο εν λόγω πιστοποιητικό προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται στον φορέα εκμετάλλευσης και η έκταση των πτητικών λειτουργιών.

2. Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 28, οι φορείς εκμετάλλευσης που έχουν τόπο εγκατάστασης, διαμονής ή έχουν την κύρια εγκατάστασή τους στο έδαφος στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες

και εκτελούν πτητικές λειτουργίες εκτός των εμπορικών αεροπορικών μεταφορών υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού.

Το εν λόγω πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται προς τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 28, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 26. Στο εν λόγω πιστοποιητικό προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται στον φορέα εκμετάλλευσης και η έκταση των πτητικών λειτουργιών.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 28, οι φορείς εκμετάλλευσης που είναι εγκατεστημένοι, έχουν τόπο διαμονής ή έχουν την κύρια εγκατάστασή τους στο έδαφος των κρατών μελών στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, και εκτελούν πτητικές λειτουργίες εκτός των εμπορικών αεροπορικών μεταφορών, επιτρέπεται να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με τη λειτουργία σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 26.

3. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η λειτουργία αεροσκαφών στον εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού από φορέα εκμετάλλευσης που έχει τόπο εγκατάστασης, διαμονής ή έχει την κύρια εγκατάστασή του εκτός του εδάφους όπου εφαρμόζονται οι Συνθήκες, αλλά για το οποίο τα κράτη μέλη εκτελούν τις λειτουργίες και τα καθήκοντα του κράτους του φορέα εκμετάλλευσης σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου, καθώς και το προσωπικό και οι φορείς που εμπλέκονται στις εν λόγω λειτουργίες, εξασφαλίζουν επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο με εκείνο που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 28

Κατ' εξουσιοδότηση εξουσίες

1. Για τη λειτουργία των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β), η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις κατά το άρθρο 117, προκειμένου να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά:

α) τους ειδικούς όρους συμμόρφωσης της λειτουργίας αεροσκαφών με τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 26·

β) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής ή ανάκλησης των πιστοποιητικών που αναφέρονται στο άρθρο 27 παράγραφοι 1 και 2, καθώς και τους όρους για περιπτώσεις στις οποίες απαιτούνται ή όχι τα εν λόγω πιστοποιητικά ή δηλώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, με σκοπό την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1 και, ταυτόχρονα, λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας συγκεκριμένης δραστηριότητας·

γ) τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κατόχων των πιστοποιητικών που αναφέρονται στο άρθρο 27 παράγραφοι 1 και 2 και των φορέων εκμετάλλευσης που εκδίδουν δηλώσεις σύμφωνα με τους λεπτομερείς κανόνες που αναφέρονται στο στοιχείο β)·

δ) τους όρους που πρέπει να πληρούν οι φορείς εκμετάλλευσης που αναφέρονται στο άρθρο 27 παράγραφοι 1 και 2 και τα μέλη των ιπτάμενων πληρωμάτων τους όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας, καθώς και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τα μέλη των ιπτάμενων πληρωμάτων·

ε) τις πρόσθετες απαιτήσεις που είναι αναγκαίες για να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 26 και εφαρμόζονται στους φορείς εκμετάλλευσης που είναι εγκατεστημένοι, διαμένουν ή έχουν την κύρια εγκατάστασή του στο έδαφος στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, εφόσον οι εν λόγω φορείς συνάπτουν συμφωνίες πτήσεων με κοινό κωδικό ή συμφωνίες πλήρους μίσθωσης με φορείς που είναι εγκατεστημένοι, κατοικούν ή έχουν την κύρια εγκατάστασή τους εκτός του εν λόγω εδάφους·

στ) τους όρους και τις διαδικασίες που απαιτούνται για να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 26 όσον αφορά την έγκριση από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ατομικών συστημάτων καθορισμού χρόνου πτήσης και την έκδοση γνωμοδοτήσεων από τον Οργανισμό σχετικά με τα εν λόγω καθεστώτα κατά το άρθρο 65 παράγραφος 7·

ζ) τους όρους υπό τους οποίους απαγορεύεται ή περιορίζεται η λειτουργία αεροσκαφών ή υπόκειται σε ορισμένους όρους για λόγους ασφαλείας.

2. Όσον αφορά τη λειτουργία αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β), η Επιτροπή εξουσιοδοτείται, με την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 117, να τροποποιεί ή να συμπληρώνει το παράρτημα V και, κατά περίπτωση, τα παραρτήματα VII και VIII, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για λόγους τεχνικών, λειτουργικών ή επιστημονικών εξελίξεων ή στοιχείων ασφάλειας σχετικά με τις πτητικές λειτουργίες, ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι που καθορίζονται στο άρθρο 1 και στον βαθμό που απαιτείται.

Ενότητα IV

Αεροδρόμια

Άρθρο 29

Βασικές απαιτήσεις

Τα αεροδρόμια, ο εξοπλισμός αεροδρομίων, η εκμετάλλευση αεροδρομίων, καθώς και η επίγεια εξυπηρέτηση και η παροχή υπηρεσιών διαχείρισης χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών στα αεροδρόμια πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα VII και, αναλόγως, στο παράρτημα VIII.

Άρθρο 30

Πιστοποίηση αεροδρομίου

1. Τα αεροδρόμια υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού. Οι τροποποιήσεις του εν λόγω πιστοποιητικού υπόκεινται επίσης σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού αλλαγών.

Το πιστοποιητικό και η πιστοποίηση των αλλαγών εκδίδονται, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι το αεροδρόμιο είναι σύμφωνο με τη βάση πιστοποίησης αεροδρομίου κατά την παράγραφο 2 και ότι το αεροδρόμιο δεν έχει κανένα γνώρισμα ή χαρακτηριστικό που καθιστά επισφαλή την εκμετάλλευσή του.

Τα πιστοποιητικά καλύπτουν το αεροδρόμιο και τον συναφή με την ασφάλεια εξοπλισμό του.

2. Η βάση πιστοποίησης αεροδρομίου συνίσταται στα ακόλουθα:

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

β) τις διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες έγινε δεκτό ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας,

γ) τις ειδικές και λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές που είναι αναγκαίες, εφόσον τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού συγκεκριμένου αεροδρομίου ή η πείρα από την εκμετάλλευσή του καθιστούν κάποια από τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο σημείο α) ακατάλληλη ή ανάρμοστη για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 29.

Άρθρο 31

Κρίσιμος για την ασφάλεια εξοπλισμός αεροδρομίου

1. Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 34, ο κρίσιμος για την ασφάλεια εξοπλισμός αεροδρομίου που χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιείται σε αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού υπόκειται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού.

   Το πιστοποιητικό για τον εν λόγω εξοπλισμό αυτόν εκδίδεται κατόπιν αίτησης, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι ο εξοπλισμός ανταποκρίνεται στις λεπτομερείς προδιαγραφές που καθορίζονται στο άρθρο 34, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 29.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 34, οι φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση κρίσιμου για την ασφάλεια εξοπλισμού αεροδρομίου, επιτρέπεται να δηλώνουν τη συμμόρφωση του εν λόγω κρίσιμου για την ασφάλεια εξοπλισμού με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 29.

Άρθρο 32

Φορείς

1. Οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για την εκμετάλλευση αεροδρομίων υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού.

   Το εν λόγω πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται προς τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 34, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 29.

   Στο πιστοποιητικό προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται στον πιστοποιηθέντα φορέα και η έκταση του πιστοποιητικού.

2. Οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για την επίγεια εξυπηρέτηση και τις υπηρεσίες διαχείρισης χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών σε αεροδρόμια που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 29.

Άρθρο 33

Προστασία του περιβάλλοντος χώρου αεροδρομίου

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίζουν ότι τα αεροδρόμια που βρίσκονται στο έδαφός τους φυλάσσονται από δραστηριότητες και εξελίξεις στον περιβάλλοντα χώρο τους που μπορούν να προκαλέσουν απαράδεκτο κίνδυνο στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια.

2. Οι φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 32 παράγραφος 1 παρακολουθούν τις δραστηριότητες και τις εξελίξεις που μπορούν να προκαλέσουν απαράδεκτους κινδύνους στον περιβάλλοντα χώρο αεροδρομίου για την εκμετάλλευση του οποίου είναι υπεύθυνοι. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να μετριάζουν τους εν λόγω κινδύνους, εφόσον ο έλεγχος εμπίπτει στην αρμοδιότητά τους και, εφόσον αυτό δεν ισχύει, εφιστούν την προσοχή των αρμόδιων αρχών του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο στους εν λόγω κινδύνους.

Άρθρο 34

Κατ' εξουσιοδότηση εξουσίες

1. Για τα αεροδρόμια, τον κρίσιμο για την ασφάλεια εξοπλισμό αεροδρομίου, την εκμετάλλευση αεροδρομίων, καθώς και για την επίγεια εξυπηρέτηση και τις υπηρεσίες διαχείρισης χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών σε αεροδρόμια, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 117, προκειμένου να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά:

α) τους ειδικούς όρους συμμόρφωσης της εκμετάλλευσης αεροσκαφών με τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 29·

β) τους όρους καθορισμού, σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 2, και κοινοποίησης στον αιτούντα της βάσης πιστοποίησης που εφαρμόζεται για αεροδρόμιο με σκοπό την πιστοποίησή του κατά το άρθρο 30 παράγραφος 1·

γ) τους όρους καθορισμού και κοινοποίησης στον αιτούντα των λεπτομερών εφαρμοστέων προδιαγραφών για κρίσιμο για την ασφάλεια εξοπλισμό αεροδρομίου με σκοπό την πιστοποίησή του κατά το άρθρο 31 παράγραφος 1·

δ) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής ή ανάκλησης των πιστοποιητικών αεροδρομίου που αναφέρονται στο άρθρο 30, καθώς και τους επιχειρησιακούς περιορισμούς που αφορούν τον συγκεκριμένο σχεδιασμό του αεροδρομίου·

ε) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής ή ανάκλησης των πιστοποιητικών κρίσιμου για την ασφάλεια εξοπλισμού αεροδρομίου που αναφέρεται στο άρθρο 31, καθώς και τους όρους για περιπτώσεις στις οποίες απαιτούνται ή όχι τα εν λόγω πιστοποιητικά ή δηλώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, με σκοπό την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1 και, ταυτόχρονα, λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας συγκεκριμένης δραστηριότητας·

στ) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής ή ανάκλησης των πιστοποιητικών που αναφέρονται στο άρθρο 32 παράγραφος 1·

ζ) τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κατόχων των πιστοποιητικών που αναφέρονται στο άρθρο 30, 31 παράγραφοι 1 και στο άρθρο 32 παράγραφος 1 και των φορέων που προβαίνουν σε δηλώσεις κατά το άρθρο 31 παράγραφος 2·

η) τους όρους και τις διαδικασίες δήλωσης των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης και των φορέων διαχείρισης χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών σε αεροδρόμια κατά το άρθρο 32 παράγραφος 2·

θ) τα δικαιώματα και τις ευθύνες των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης και των φορέων διαχείρισης χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών σε αεροδρόμια που προβαίνουν σε δηλώσεις κατά το άρθρο 32 παράγραφος 2·

ι) τους όρους αποδοχής και μετατροπής των εθνικών πιστοποιητικών αεροδρομίου που εκδίδονται βάσει της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών σε πιστοποιητικά αεροδρομίου κατά το άρθρο 30, καθώς και των μέτρων που έχει ήδη εγκρίνει το οικείο κράτος μέλος με βάση τις κοινοποιηθείσες διαφορές ως προς το παράρτημα 14 της σύμβασης του Σικάγου·

ια) τους όρους υπό τους οποίους απαγορεύονται, περιορίζονται ή υπόκεινται σε ορισμένους όρους η εκμετάλλευση αεροδρομίων ή δραστηριότητες των φορέων που αναφέρονται στο άρθρο 32 παράγραφος 2, για λόγους ασφαλείας·

ιβ) τους όρους έκδοσης και διάδοσης υποχρεωτικών πληροφοριών από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 65 παράγραφος 6 και από τις αρμόδιες εθνικές αρχές, ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια των λειτουργιών και του εξοπλισμού αεροδρομίων.

2. Όσον αφορά τα αεροδρόμια, τον εξοπλισμό αεροδρομίων, την εκμετάλλευση αεροδρομίων, καθώς και την επίγεια εξυπηρέτηση και τις υπηρεσίες διαχείρισης των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών σε αεροδρόμια, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται, με την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 117, να τροποποιεί ή να συμπληρώνει το παράρτημα VII και, κατά περίπτωση, το παράρτημα VIII, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για λόγους τεχνικών, επιχειρησιακών ή επιστημονικών εξελίξεων ή στοιχείων ασφάλειας σχετικών με τα αεροδρόμια, ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι που καθορίζονται στο άρθρο 1 και στον βαθμό που απαιτείται.

ΕΝΟΤΗΤΑ V

ATM/ANS

Άρθρο 35

Βασικές απαιτήσεις

Η παροχή υπηρεσιών ATM/ANS πληροί τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος VIII και, κατά περίπτωση, του παραρτήματος VII.

Άρθρο 36

Πάροχοι ATM/ANS

1. Οι πάροχοι ATM/ANS υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού.

Το εν λόγω πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται προς τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 35.

Στο εν λόγω πιστοποιητικό προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται και η έκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν ότι επιτρέπεται στους παρόχους υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 35.

Στην περίπτωση αυτή, το οικείο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή, τον Οργανισμό και τα άλλα κράτη μέλη για την πρόθεσή του. Η εν λόγω απόφαση δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και ο Οργανισμός την καταχωρίζει στο αποθετήριο που αναφέρεται στο άρθρο 63.

Άρθρο 37

Φορείς εμπλεκόμενοι στον σχεδιασμό, την κατασκευή ή τη συντήρηση συστημάτων ATM/ANS και των συστατικών στοιχείων τους

1. Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, οι φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, την κατασκευή ή τη συντήρηση συστημάτων ATM/ANS και των συστατικών στοιχείων τους, από τα οποία εξαρτάται η ασφάλεια πτήσεων και η διαλειτουργικότητα, υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού.

Το εν λόγω πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι το σύστημα είναι σύμφωνο με τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 35.

Στο πιστοποιητικό προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, επιτρέπεται στους φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, την κατασκευή ή τη συντήρηση συστημάτων ATM/ANS και των συστατικών στοιχείων τους, από τα οποία εξαρτάται η ασφάλεια πτήσεων και η διαλειτουργικότητα, να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με τις εκτελούμενες δραστηριότητες σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 35.

Άρθρο 38

Συστήματα ATM/ANS και συστατικά στοιχεία τους

1. Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, οι πάροχοι ATM/ANS που αναφέρονται στο άρθρο 36 υποχρεούνται να δηλώνουν ότι τα συστήματα ATM/ANS και τα συστατικά στοιχεία τους από τα οποία εξαρτάται η ασφάλεια πτήσεων ή η διαλειτουργικότητα και πρόκειται να τεθούν σε λειτουργία από τους εν λόγω παρόχους υπηρεσιών πληρούν τις λεπτομερείς προδιαγραφές που καθορίζονται από τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, ώστε να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 35.

2. Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, τα συστήματα ATM/ANS και τα συστατικά στοιχεία τους από τα οποία

εξαρτάται η ασφάλεια πτήσεων ή η διαλειτουργικότητα, υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού.

Το πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους από τα οποία εξαρτάται η ασφάλεια πτήσεων ή η διαλειτουργικότητα πληρούν τις λεπτομερείς προδιαγραφές που καθορίζονται από τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, ώστε να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 35.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, επιτρέπεται στους φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, την κατασκευή ή τη συντήρηση συστημάτων ATM/ANS και των συστατικών στοιχείων τους, από τα οποία εξαρτάται η ασφάλεια πτήσεων και η διαλειτουργικότητα, να δηλώνουν ότι τα εν λόγω συστήματα και συστατικά στοιχεία πληρούν τις λεπτομερείς προδιαγραφές που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 35 και ότι τα εν λόγω συστήματα και συστατικά στοιχεία είναι κατάλληλα για χρήση.

Άρθρο 39

Κατ' εξουσιοδότηση εξουσίες

1. Όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών ATM/ANS, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 117, προκειμένου να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για:

α) τους ειδικούς όρους παροχής υπηρεσιών ATM/ANS σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 35·

β) τους όρους καθορισμού και κοινοποίησης στον αιτούντα των λεπτομερών εφαρμοστέων προδιαγραφών για τα συστήματα ATM/ANS και τα συστατικά στοιχεία τους με σκοπό την πιστοποίησή τους κατά το άρθρο 38 παράγραφος 2·

γ) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής ή ανάκλησης των αδειών που αναφέρονται στο άρθρο 36, καθώς και τους όρους για περιπτώσεις στις οποίες επιτρέπονται ή όχι οι δηλώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, με σκοπό την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1 και, ταυτόχρονα, λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας συγκεκριμένης δραστηριότητας·

δ) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής ή ανάκλησης των πιστοποιητικών που αναφέρονται στο άρθρο 37 παράγραφος 1 και στο άρθρο 38 παράγραφος 2, καθώς και τους όρους για περιπτώσεις στις οποίες απαιτούνται ή όχι τα εν λόγω πιστοποιητικά ή δηλώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, με σκοπό την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1 και, ταυτόχρονα, λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας συγκεκριμένης δραστηριότητας·

ε) τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κατόχων των πιστοποιητικών που αναφέρονται στο άρθρο 36 και, αναλόγως, στα άρθρα 37 και 38·

στ) τα δικαιώματα και τις ευθύνες των φορέων που εκδίδουν δηλώσεις κατά το άρθρο 36 παράγραφος 2, το άρθρο 37 παράγραφος 2 και το άρθρο 38 παράγραφος 2·

ζ) τους όρους και τις διαδικασίες δήλωσης των παρόχων υπηρεσιών ATM/ANS κατά το άρθρο 38 παράγραφος 1, καθώς και τους όρους για περιπτώσεις στις οποίες

απαιτούνται ή όχι οι εν λόγω δηλώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, με σκοπό την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1 και, ταυτόχρονα, λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας συγκεκριμένης δραστηριότητας·

η) τους όρους υπό τους οποίους η παροχή υπηρεσιών ATM/ANS απαγορεύεται, περιορίζεται ή υπόκειται σε ορισμένους όρους, για λόγους ασφαλείας·

θ) τους όρους έκδοσης και διάδοσης υποχρεωτικών πληροφοριών από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 65 παράγραφος 6 και από τις αρμόδιες εθνικές αρχές, ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια της παροχής υπηρεσιών ATM/ANS·

ι) τους κανόνες λειτουργίας που συνδέονται με τη χρήση του εναερίου χώρου και τα συστήματα ATM/ANS και τα συστατικά στοιχεία που απαιτούνται για τη χρήση του εναέριου χώρου.

2. Όσον αφορά την παροχή ATM/ANS, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται, με την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 117, να τροποποιεί ή να συμπληρώνει το παράρτημα VIII και, κατά περίπτωση, το παράρτημα VII, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για λόγους τεχνικών, λειτουργικών ή επιστημονικών εξελίξεων ή στοιχείων ασφάλειας που σχετίζονται με τις ATM/ANS, ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι που καθορίζονται στο άρθρο 1 και στον βαθμό που απαιτείται.

3. Οι κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, κατά περίπτωση:

α) συνάδουν με το γενικό πρόγραμμα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας,

β) εκπονούνται με βάση τις συναφείς διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/XXXX και προβλέπουν μεταβατικούς μηχανισμούς προκειμένου να διασφαλίζεται η συνέχεια των πιστοποιητικών που χορηγούνται σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό.

Ενότητα VI

Ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας

Άρθρο 40

Βασικές απαιτήσεις

Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τα πρόσωπα και οι φορείς που εμπλέκονται στην εκπαίδευση, τη δοκιμή, τον έλεγχο ή την ιατρική εξέταση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και τα συνθετικά μέσα εκπαίδευσης, συμμορφώνονται με τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα VIII.

Άρθρο 41

Ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας

1. Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση άδειας ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και ιατρικού πιστοποιητικού ενδεδειγμένου για την υπηρεσία που πρόκειται να παρέχουν.

2. Η άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας κατά την παράγραφο 1 εκδίδεται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται με τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται κατά το άρθρο 44, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 40

σχετικά με τις θεωρητικές γνώσεις, τις πρακτικές δεξιότητες, τη γλωσσομάθεια και την πείρα.

3. Το ιατρικό πιστοποιητικό κατά την παράγραφο 1 εκδίδεται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται με τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται κατά το άρθρο 44, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 40 σχετικά με την κατάστασης της υγείας.

4. Στην άδεια και στο ιατρικό πιστοποιητικό ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και το πεδίο εφαρμογής της άδειας και του ιατρικού πιστοποιητικού.

Άρθρο 42

Φορείς εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, αεροϊατρικοί εξεταστές και αεροϊατρικά κέντρα

Οι φορείς εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, οι αεροϊατρικοί εξεταστές και τα αεροϊατρικά κέντρα υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού.

Το εν λόγω πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται προς τους κανόνες που καθορίζονται σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 44, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 40.

Στο πιστοποιητικό προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται.

Άρθρο 43

Εκπαιδευτές και εξεταστές

Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την εκπαίδευση στην πράξη ή την αξιολόγηση των πρακτικών δεξιοτήτων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας υπόκεινται σε πιστοποίηση και στην έκδοση πιστοποιητικού.

Το εν λόγω πιστοποιητικό χορηγείται κατόπιν αίτησης, όταν ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται με τους κανόνες που καθορίζονται σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 44, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 40.

Στο πιστοποιητικό προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται.

Άρθρο 44

Κατ' εξουσιοδότηση εξουσίες

1. Για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και για τα πρόσωπα και τους φορείς που εμπλέκονται στην εκπαίδευση, τη δοκιμή, τον έλεγχο ή την ιατρική εξέταση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 117, προκειμένου να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά:

α) τις διάφορες ειδικότητες και καταχωρίσεις των αδειών ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που αναφέρονται στο άρθρο 41·

β) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής ή ανάκλησης αδειών, ειδικοτήτων και καταχωρίσεων των αδειών των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και των ιατρικών πιστοποιητικών που αναφέρονται στο άρθρο 41 και των πιστοποιητικών που αναφέρονται στα άρθρα 42 και 43·

γ) τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κατόχων αδειών ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, τις ειδικότητες και τις καταχωρίσεις αδειών, τα ιατρικά πιστοποιητικά και τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 41, 42 και 43·

δ) τους όρους αποδοχής και μετατροπής των εθνικών αδειών ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και των εθνικών ιατρικών πιστοποιητικών που εκδίδονται βάσει των νομοθεσιών των κρατών μελών σε άδειες ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και τα ιατρικά πιστοποιητικά κατά το άρθρο 41·

ε) τους όρους αποδοχής των αδειών ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας που εκδίδονται σύμφωνα με τη νομοθεσία τρίτης χώρας, για την εφαρμογή του άρθρου 57·

στ) τους όρους απαγόρευσης, περιορισμού ή υπαγωγής της εκπαίδευσης στην πράξη της σε συγκεκριμένους όρους για λόγους ασφάλειας·

ζ) τους όρους έκδοσης και διάδοσης υποχρεωτικών πληροφοριών από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 65 παράγραφος 6 και από τις αρμόδιες εθνικές αρχές, ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια της παροχής εκπαίδευσης στην πράξη.

2. Όσον αφορά τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, τα πρόσωπα και τους φορείς που εμπλέκονται στην εκπαίδευση, τη δοκιμή, τον έλεγχο ή την ιατρική εξέταση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τα συνθετικά μέσα εκπαίδευσης, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται, με την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 117, να τροποποιεί ή να συμπληρώνει το παράρτημα VIII, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για λόγους τεχνικών, επιχειρησιακών ή επιστημονικών εξελίξεων ή στοιχείων ασφάλειας σχετικά με τους φορείς εκπαίδευσης και τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι που καθορίζονται στο άρθρο 1 και στον βαθμό που απαιτείται.

Ενότητα VII

Μη επανδρωμένα αεροσκάφη

Άρθρο 45

Βασικές απαιτήσεις για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη

Ο σχεδιασμός, η παραγωγή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση μη επανδρωμένων αεροσκαφών και των κινητήρων, των ελίκων, των εξαρτημάτων και του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού τους, καθώς και του εξοπλισμού εξ αποστάσεως ελέγχου των μη επανδρωμένων αεροσκαφών πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IX.

Άρθρο 46

Συμμόρφωση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών

1. Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 47 με σκοπό την επίτευξη επαρκούς επιπέδου ασφάλειας, με βάση τις αρχές που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, ο σχεδιασμός, η παραγωγή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση μη επανδρωμένων αεροσκαφών υπόκεινται σε

πιστοποίηση. Τα πιστοποιητικά εκδίδονται κατόπιν αίτησης, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι συμμορφώνεται προς τους κανόνες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 47, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 45. Στο πιστοποιητικό προσδιορίζονται οι σχετικοί με την ασφάλεια περιορισμοί, οι όροι εκμετάλλευσης και τα δικαιώματα.

2. Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 47 με σκοπό την επίτευξη επαρκούς επιπέδου ασφάλειας, με βάση τις αρχές που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, ο σχεδιασμός, η παραγωγή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση μη επανδρωμένων αεροσκαφών υπόκεινται σε δήλωση. Η δήλωση γίνεται εφόσον τηρούνται οι βασικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 45 και οι αντίστοιχοι λεπτομερείς κανόνες που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 47, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με αυτές τις βασικές απαιτήσεις.

3. Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 47, δεδομένου ότι επαρκές επίπεδο ασφάλειας μπορεί να επιτευχθεί χωρίς την εφαρμογή των κεφαλαίων IV και V του παρόντος κανονισμού, τα εν λόγω κεφάλαια δεν εφαρμόζονται για τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 45 και για τους αντίστοιχους λεπτομερείς κανόνες που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 47, ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση με αυτές τις βασικές απαιτήσεις. Στις περιπτώσεις αυτές, οι εν λόγω απαιτήσεις και κανόνες αποτελούν «κοινοτική νομοθεσία εναρμόνισης», κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93, καθώς και της απόφαση 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, σχετικά με ένα κοινό πλαίσιο για την εμπορία των προϊόντων και την κατάργηση της απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου.

Άρθρο 47

Κατ' εξουσιοδότηση εξουσίες

1. Για τον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση μη επανδρωμένων αεροσκαφών, των κινητήρων, των ελίκων, των εξαρτημάτων και του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού τους, καθώς και του εξ αποστάσεως εξοπλισμού ελέγχου των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 117, ώστε να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά:

   α) τους όρους και τις διαδικασίες έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής ή ανάκλησης των πιστοποιητικών που αφορούν τον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση μη επανδρωμένων αεροσκαφών κατά το άρθρο 46 παράγραφοι 1 και 2, καθώς και τους όρους για περιπτώσεις στις οποίες απαιτούνται τα εν λόγω πιστοποιητικά ή επιτρέπονται οι δηλώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, με σκοπό την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1 και, ταυτόχρονα, λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας συγκεκριμένης δραστηριότητας·

β) τους όρους και τις διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες φορέας εκμετάλλευσης μη επανδρωμένου αεροσκάφους βασίζεται στα πιστοποιητικά ή τις δηλώσεις που εκδίδονται σύμφωνα με τις ενότητες I, II, III και VIII·

γ) τους όρους υπό τους οποίους οι απαιτήσεις σχετικά με τον σχεδιασμό, την παραγωγή και τη συντήρηση μη επανδρωμένων αεροσκαφών και των κινητήρων, των ελίκων, των εξαρτημάτων και του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού τους, καθώς και του εξοπλισμού εξ αποστάσεως ελέγχου των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, δεν υπόκεινται στα κεφάλαια IV και V του παρόντος κανονισμού, για τους σκοπούς του άρθρο 46 παράγραφος 3·

δ) τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κατόχων πιστοποιητικών και των φορέων εκμετάλλευσης που προβαίνουν σε δηλώσεις·

ε) τη σήμανση και την αναγνώριση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών·

στ) τους όρους υπό τους οποίους οι λειτουργίες μη επανδρωμένων αεροσκαφών απαγορεύονται, περιορίζονται ή υπόκεινται σε ορισμένους όρους για λόγους ασφαλείας.

2. Όσον αφορά τον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση μη επανδρωμένων αεροσκαφών, των κινητήρων, των ελίκων, των εξαρτημάτων και του μη εγκατεστημένου εξοπλισμού τους, καθώς και του εξοπλισμού εξ αποστάσεως ελέγχου των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται, με την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 117, να τροποποιεί ή να συμπληρώνει το παράρτημα IX και, κατά περίπτωση, το παράρτημα III, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για λόγους τεχνικών, επιχειρησιακών ή επιστημονικών εξελίξεων ή στοιχείων ασφάλειας σχετικών με τα αεροδρόμια, ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι που καθορίζονται στο άρθρο 1 και στον βαθμό που απαιτείται.

ΕΝΟΤΗΤΑ VIII

Αεροσκάφη χρησιμοποιούμενα από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας προς, από και εντός της Ένωσης

Άρθρο 48

Εφαρμοστέοι κανόνες

Τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ), καθώς και τα ιπτάμενα πληρώματα και οι λειτουργίες τους, πληρούν τα εφαρμοστέα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Εφόσον δεν υπάρχουν πρότυπα του είδους αυτού, τα εν λόγω αεροσκάφη, καθώς και τα ιπτάμενα πληρώματα και οι λειτουργίες τους, πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στα παραρτήματα II, IV, V και, κατά περίπτωση, στο παράρτημα VIII, με την προϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις αυτές δεν αντιβαίνουν τα δικαιώματα τρίτων χωρών δυνάμει διεθνών συμβάσεων.

Άρθρο 49

Συμμόρφωση

1. Η εκμετάλλευση αεροσκάφους που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές υπόκειται σε πιστοποίηση και στην έκδοση εξουσιοδότησης.

Η εξουσιοδότηση χορηγείται κατόπιν αίτησης, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι διαθέτει την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με την εκμετάλλευση του αεροσκάφους αυτού σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 48.

Στην εν λόγω εξουσιοδότηση προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται στον φορέα εκμετάλλευσης και η έκταση των λειτουργιών.

2. Εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 50, η εκμετάλλευση αεροσκάφους που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές υπόκειται σε πιστοποίηση και στην έκδοση εξουσιοδότησης.

Η εξουσιοδότηση χορηγείται κατόπιν αίτησης, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι διαθέτει την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με την εκμετάλλευση του αεροσκάφους αυτού σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 48.

Στην εν λόγω εξουσιοδότηση προσδιορίζονται τα δικαιώματα που χορηγούνται στον φορέα εκμετάλλευσης και η έκταση των λειτουργιών.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 50, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκάφους κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές επιτρέπεται να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με την εκμετάλλευση του εν λόγω αεροσκάφους σε συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του άρθρου 48.

3. Οι εξουσιοδοτήσεις και οι δηλώσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 απαιτούνται μόνον για την εκμετάλλευση αεροσκάφους προς, από ή εντός του εδάφους όπου εφαρμόζονται οι Συνθήκες, με εξαίρεση τις λειτουργίες αεροσκαφών που απλώς υπερίπτανται του εν λόγω εδάφους.

Άρθρο 50

Κατ' εξουσιοδότηση εξουσίες

1. Για τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ), καθώς και για τα ιπτάμενα πληρώματα και τις λειτουργίες τους, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 117, ώστε να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά:

α) την εξουσιοδότηση των αεροσκαφών τα οποία δεν διαθέτουν τυποποιημένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας του ΔΟΠΑ ή την εξουσιοδότηση χειριστών που δεν διαθέτουν τυποποιημένο πτυχίο του ΔΟΠΑ να εκτελούν πτήσεις προς, από ή εντός της Ένωσης·

β) τους ειδικούς όρους εκμετάλλευσης αεροσκάφους σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 48·

γ) τους εναλλακτικούς όρους για περιπτώσεις στις οποίες η συμμόρφωση προς τα πρότυπα και τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 48 δεν είναι εφικτή ή συνεπάγεται δυσανάλογη προσπάθεια από τον φορέα εκμετάλλευσης, με διασφάλιση παράλληλα την τήρηση των στόχων των εν λόγω προτύπων και απαιτήσεων·

δ) τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, αναστολής ή ανάκλησης των εξουσιοδοτήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 49, καθώς και τους όρους για περιπτώσεις στις οποίες απαιτούνται ή επιτρέπονται οι εν λόγω εξουσιοδοτήσεις, ανάλογα με την περίπτωση, με σκοπό την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1 και, ταυτόχρονα, λαμβανομένων υπόψη της φύσης και της επικινδυνότητας συγκεκριμένης δραστηριότητας. Στους όρους αυτούς λαμβάνονται υπόψη τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από το κράτος νηολόγησης ή το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης, και με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και των εκτελεστικών κανόνων του·

ε) τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κατόχων των εξουσιοδοτήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 49 παράγραφοι 1 και 2 και, κατά περίπτωση, των φορέων που προβαίνουν σε δηλώσεις κατά το άρθρο 49 παράγραφος 2·

στ) τους όρους υπό τους οποίους απαγορεύεται, περιορίζεται ή υπόκειται σε ορισμένους όρους η εκμετάλλευση αεροσκάφους αναφερόμενου στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ), για λόγους ασφαλείας.

2. Κατά την έκδοση των κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή μεριμνά δεόντως ώστε:

α) να χρησιμοποιούνται, ανάλογα με την περίπτωση, οι συνιστώμενες πρακτικές και τα έγγραφα καθοδήγησης του ΔΟΠΑ·

β) καμία απαίτηση να μην υπερβαίνει τα απαιτούμενα βάσει του παρόντος κανονισμού από τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i) και από το ιπτάμενο πλήρωμα και τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών αυτών·

γ) η διαδικασία με την οποία λαμβάνονται οι εξουσιοδοτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 49 παράγραφοι 1 και 2 είναι απλή, αναλογική, οικονομικά αποδοτική και παρέχει τη δυνατότητα για επιδείξεις της συμμόρφωσης ανάλογη προς την πολυπλοκότητα της εκμετάλλευσης και τον κίνδυνο που ενέχει η εν λόγω εκμετάλλευση. Η Επιτροπή διασφαλίζει ιδίως ότι λαμβάνονται υπόψη τα κάτωθι:

i) τα αποτελέσματα του γενικού ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας της ασφαλείας του ΔΟΠΑ·

ii) πληροφορίες που συλλέγονται στο πλαίσιο προγραμμάτων επιθεωρήσεων διαδρόμου που καταρτίζονται σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 10·

iii) άλλες έγκυρες πληροφορίες σχετικά με πτυχές της ασφάλειας που αφορούν συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης·

iv) τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία τρίτης χώρας.

δ) λαμβάνονται υπόψη οι πτυχές που αφορούν τις ATM/ANS.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΚΟΙΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ, ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗΣ

Άρθρο 51

Πιστοποίηση, εποπτεία και επιβολή

1. Τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και ο Οργανισμός συνεργάζονται στο πλαίσιο ενιαίου συστήματος αεροπορικής ασφάλειας με σκοπό τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.

2. Για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού, ο Οργανισμός και οι εθνικές αρμόδιες αρχές σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό:

α) παραλαμβάνουν και αξιολογούν τις αιτήσεις που τους υποβάλλονται, εκδίδουν και, κατά περίπτωση, ανανεώνουν τα πιστοποιητικά και παραλαμβάνουν τις δηλώσεις που τους υποβάλλονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙΙ·

β) ασκούν εποπτεία στους κατόχους πιστοποιητικών, τα νομικά και τα φυσικά πρόσωπα τα οποία προέβησαν σε δηλώσεις, και στα προϊόντα, τα εξαρτήματα, τον εξοπλισμό, τα συστήματα ATM/ANS, τα συστατικά στοιχεία ATM/ANS, τις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης και στα αεροδρόμια που υπόκεινται στις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙΙ·

γ) διεξάγουν όλες τις αναγκαίες διερευνήσεις, επιθεωρήσεις, ελέγχους και άλλες δραστηριότητες παρακολούθησης για να εντοπίζονται πιθανές παραβιάσεις από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο στοιχείο β) των απαιτήσεων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού και ισχύουν για τα εν λόγω πρόσωπα·

δ) λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα επιβολής, συμπεριλαμβανομένης της τροποποίησης, της αναστολής ή της ανάκλησης πιστοποιητικών που έχουν εκδώσει τα εν λόγω πρόσωπα, της απαγόρευσης απογείωσης αεροσκαφών και της επιβολής κυρώσεων, με σκοπό τη λήξη των παραβιάσεων που έχουν διαπιστωθεί.

3. Οι αρμοδιότητες για τα καθήκοντα που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή κατά την παράγραφο 2 καθορίζονται σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις.

Ο Οργανισμός είναι αρμόδιος στην περίπτωση που τα εν λόγω καθήκοντα του έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τα άρθρα 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 και 70.

Η αρμόδια εθνική αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο είναι αρμόδια για τα καθήκοντα που αφορούν το πιστοποιητικό κατά το άρθρο 30 παράγραφος 1 και το πιστοποιητικό για φορέα αρμόδιο για την εκμετάλλευση αεροδρομίου κατά το άρθρο 32 παράγραφος 1. Το πιστοποιητικό φορέα που είναι αρμόδιος για την εκμετάλλευση αεροδρομίου μπορεί είτε να συνδυάζεται με το πιστοποιητικό αεροδρομίου είτε να εκδίδεται χωριστά.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η αρμόδια εθνική αρχή του κράτους μέλους στο οποίο το φυσικό πρόσωπο που ζητεί το πιστοποιητικό ή κάνει δήλωση, ή, στην περίπτωση νομικών προσώπων, όταν το πρόσωπο έχει την κύρια εγκατάσταση, είναι

αρμόδια για τα καθήκοντα αυτά, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 10.

Ωστόσο, εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 14:

α) οι αεροϊατρικοί εξεταστές, τα αεροϊατρικά κέντρα και οι ιατροί γενικής ιατρικής είναι υπεύθυνοι για την έκδοση των ιατρικών πιστοποιητικών των χειριστών κατά το άρθρο 20 παράγραφος 3 και των ιατρικών πιστοποιητικών των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας κατά το άρθρο 41 παράγραφος 1·

β) οι φορείς εκπαίδευσης χειριστών και πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που έχουν λάβει έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 22 και οι φορείς εκμετάλλευσης που έχουν λάβει πιστοποιητικό σύμφωνα με το άρθρο 27 είναι υπεύθυνοι για την έκδοση βεβαιώσεων των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών κατά το άρθρο 21.

4. Η εποπτεία που ασκούν ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές είναι συνεχής και βασίζεται σε προτεραιότητες που καθορίζονται με βάση τους κινδύνους στην πολιτική αεροπορία.

5. Ο Οργανισμός διαχειρίζεται και χρησιμοποιεί τα εργαλεία και τις διαδικασίες που χρειάζονται για τη συλλογή, την ανταλλαγή και την ανάλυση των πληροφοριών ασφαλείας που λαμβάνει από προγράμματα επιθεωρήσεων διαδρόμου που καταρτίζονται με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με την παράγραφο 10.

6. Προκειμένου να διευκολυνθεί η άσκηση των καθηκόντων τους που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή, η Επιτροπή, ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες, μεταξύ άλλων, όσον αφορά πιθανές ή εντοπιζόμενες παραβάσεις.

7. Ο Οργανισμός προωθεί την κοινή ερμηνεία και εφαρμογή των απαιτήσεων που περιέχει ο παρών κανονισμός και οι κατ' εξουσιοδότηση και οι εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού, μεταξύ άλλων με τη σύνταξη του καθοδηγητικού υλικού που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 3, σε διαβούλευση με τις αρμόδιες εθνικές αρχές.

8. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο υποκείμενο στον παρόντα κανονισμό δύναται να εφιστά την προσοχή του Οργανισμού σε ισχυρισμούς για διαφορετική εφαρμογή των κανόνων μεταξύ των κρατών μελών. Σε περίπτωση που τέτοιου είδους διαφορές παρεμποδίζουν σοβαρά τη λειτουργία των εν λόγω προσώπων, ο Οργανισμός και οι αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους συνεργάζονται για την επίλυση των διαφορών αυτών χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Εάν οι διαφορές αυτές δεν είναι δυνατόν να επιλυθούν, ο Οργανισμός παραπέμπει το θέμα στην Επιτροπή.

9. Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές προβαίνουν στις αναγκαίες ενέργειες για την αύξηση και την προώθηση της ευαισθητοποίησης στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και τη διάδοση των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών που είναι σημαντικές για την πρόληψη ατυχημάτων και περιστατικών.

10. Όσον αφορά τα καθήκοντα του Οργανισμού και των αρμόδιων εθνικών αρχών σχετικά με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 117, προκειμένου να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά:

α) τους όρους συλλογής, ανταλλαγής και διάδοσης πληροφοριών μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρμοδίων αρχών για την εκτέλεση των καθηκόντων τους·

β) τους όρους διεξαγωγής της πιστοποίησης, καθώς και της διεξαγωγής διερευνήσεων, επιθεωρήσεων, ελέγχων και άλλων δραστηριοτήτων παρακολούθησης που είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εποπτείας των νομικών και των φυσικών προσώπων, προϊόντων, εξαρτημάτων, εξοπλισμού, συστημάτων ATM/ANS, συστατικών στοιχείων ATM/ANS, προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης και αεροδρομίων που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό·

γ) τους όρους για τα προσόντα των επιθεωρητών και τους φορέων που εμπλέκονται στην εκπαίδευσή τους·

δ) τους όρους διενέργειας επιθεωρήσεων διαδρόμου και της απαγόρευσης απογείωσης αεροσκαφών όταν το αεροσκάφος, ο φορέας εκμετάλλευσής του ή το ιπτάμενο πλήρωμα του αεροσκάφους δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού ή των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού·

ε) τους όρους για τα συστήματα διοίκησης και διαχείρισης του Οργανισμού και των αρμόδιων εθνικών αρχών που σχετίζονται με την άσκηση των καθηκόντων πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής·

στ) όσον αφορά την παράγραφο 3, τους όρους κατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ των αρμόδιων εθνικών αρχών, με στόχο να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή·

ζ) όσον αφορά την παράγραφο 3, τους όρους κατανομής των αρμοδιοτήτων των αεροϊατρικών εξεταστών και των αεροϊατρικών κέντρων για την έκδοση ιατρικών πιστοποιητικών χειριστών και ιατρικών πιστοποιητικών ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τους όρους υπό τους οποίους ανατίθενται τέτοιες αρμοδιότητες σε ιατρούς γενικής ιατρικής, με σκοπό να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με τα ιατρικά πιστοποιητικά χειριστών και ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας·

η) όσον αφορά την παράγραφο 3, τους όρους κατανομής των αρμοδιοτήτων των φορέων εκπαίδευσης χειριστών και πληρωμάτων θαλάμου επιβατών για την έκδοση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, με σκοπό να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με την πιστοποίηση των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών.

Άρθρο 52

Ευρωπαίοι επιθεωρητές

1. Ο Οργανισμός καταρτίζει, σε συνεργασία με τις αρμόδιες εθνικές αρχές, μηχανισμό συγκέντρωσης και κοινής αξιοποίησης των επιθεωρητών και του λοιπού προσωπικού που διαθέτουν εμπειρογνωσία σχετική με την άσκηση των καθηκόντων πιστοποίησης και εποπτείας δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Προς τον σκοπό αυτόν, ο Οργανισμός καθορίζει και κοινοποιεί στις αρμόδιες εθνικές αρχές τα απαιτούμενα προσόντα και την κατηγορία πείρας βάσει των οποίων οι εν λόγω αρχές ορίζουν, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα, υποψηφίους για τη συμμετοχή τους στον μηχανισμό συγκέντρωσης και κοινής αξιοποίησης με την ιδιότητα του Ευρωπαίου επιθεωρητή.

2. Ο Οργανισμός και κάθε αρμόδια εθνική αρχή δύναται να ζητήσει τη συνδρομή των Ευρωπαίων επιθεωρητών κατά την εκτέλεση των δραστηριοτήτων πιστοποίησης και εποπτείας. Ο Οργανισμός συντονίζει τα εν λόγω αιτήματα και, για τον σκοπό αυτό, αναπτύσσει κατάλληλες διαδικασίες κατόπιν διαβούλευσης με τις αρμόδιες εθνικές αρχές.

3. Οι Ευρωπαίοι επιθεωρητές διεξάγουν δραστηριότητες εποπτείας και πιστοποίησης υπό τον έλεγχο, τις οδηγίες και την ευθύνη του Οργανισμού ή της αρμόδιας εθνικής αρχής που ζήτησε συνδρομή.

4. Το κόστος της συνδρομής που παρέχουν οι Ευρωπαίοι επιθεωρητές που έχουν οριστεί από αρμόδιες εθνικές αρχές καλύπτεται από τέλη. Προς τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός εκδίδει τιμολόγιο, εξ ονόματος της αρμόδιας εθνικής αρχής που ανέλαβε το εν λόγω κόστος, στο φυσικό ή το νομικό πρόσωπο που υπόκειται σε δραστηριότητες πιστοποίησης και εποπτείας τις οποίες διενήργησαν οι εν λόγω επιθεωρητές. Ο Οργανισμός μεταβιβάζει το εισπραχθέν ποσό από το εν λόγω πρόσωπο στην οικεία αρμόδια εθνική αρχή.

5. Όσον αφορά τον μηχανισμό συγκέντρωσης και κοινής αξιοποίησης επιθεωρητών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 117, ώστε να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με:

α) τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Οργανισμού και των αρμόδιων εθνικών αρχών που ζητούν, λαμβάνουν ή παρέχουν συνδρομή βοήθεια μέσω του μηχανισμού αυτού·

β) τις εξουσιοδοτήσεις και τους κανόνες που εφαρμόζονται για τους Ευρωπαίους επιθεωρητές όταν παρέχουν τέτοια συνδρομή·

γ) τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών που αναφέρονται στην παράγραφο 4.

Άρθρο 53

Μεταβίβαση αρμοδιότητας

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να μεταβιβάζουν στον Οργανισμό την αρμοδιότητα πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής οποιουδήποτε ή όλων των φορέων, φορέων εκμετάλλευσης, προσωπικού, αεροσκαφών ή προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης που υπάγονται στην ευθύνη του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

   Μετά την εν λόγω μεταβίβαση, ο Οργανισμός καθίσταται η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς της μεταβιβαζόμενης αρμοδιότητας και το εν λόγω κράτος μέλος απαλλάσσεται αυτής της αρμοδιότητας. Όσον αφορά την άσκηση της εν λόγω αρμοδιότητας από τον Οργανισμό, εφαρμόζονται οι διατάξεις των κεφαλαίων IV και V.

2. Τα κράτη μέλη δύνανται, κατόπιν αμοιβαίας συγκατάθεσης, να μεταβιβάζουν σε άλλο κράτος μέλος την αρμοδιότητα πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής οποιουδήποτε ή όλων των φορέων, φορέων εκμετάλλευσης, προσωπικού, αεροσκαφών ή προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης, που υπάγονται στην αρμοδιότητά τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

   Μετά την εν λόγω μεταβίβαση, η αρμόδια εθνική αρχή του κράτους μέλους στην οποία μεταβιβάζεται η αρμοδιότητα καθίσταται η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς

της μεταβιβαζόμενης αρμοδιότητας και το εν λόγω κράτος μέλος απαλλάσσεται αυτής της αρμοδιότητας.

Όσον αφορά την άσκηση της εν λόγω αρμοδιότητας, εφαρμόζονται οι διατάξεις των κεφαλαίων ΙΙ και IV και τα άρθρα 120 και 121, καθώς και οι εφαρμοστέες διατάξεις του εθνικού δικαίου του κράτους μέλους στο οποίο μεταβιβάζεται η αρμοδιότητα.

3. Ο Οργανισμός ή κράτος μέλος, αναλόγως, συμφωνεί για τη μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 ή 2 μόνον όταν κρίνει ότι είναι σε θέση να ασκεί αποτελεσματικά τις μεταβιβαζόμενες αρμοδιότητες σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.

4. Όταν κράτος μέλος προτίθεται να μεταβιβάσει ορισμένες αρμοδιότητες σύμφωνα με τις παραγράφους 1 ή 2, καταρτίζει από κοινού με τον Οργανισμό ή με το άλλο κράτος μέλος, κατά περίπτωση, σχέδιο μεταβίβασης το οποίο να εξασφαλίζει την ομαλή μεταβίβαση των συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων. Τα φυσικά και τα νομικά πρόσωπα που αφορά η μεταβίβαση και, στην περίπτωση της μεταβίβασης κατά την παράγραφο 2, ο Οργανισμός γνωμοδοτούν για το σχέδιο αυτό πριν οριστικοποιηθεί.

Ο Οργανισμός και οικείο το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη, ανάλογα με την περίπτωση, μεριμνούν ώστε η μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το σχέδιο μεταβίβασης.

5. Ο Οργανισμός διαθέτει, μέσω του αποθετηρίου που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 28, κατάλογο των κρατών μελών που έχουν μεταβιβάσει ορισμένες αρμοδιότητές τους σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Ο εν λόγω κατάλογος περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με τις αρμοδιότητες που έχουν μεταβιβασθεί, οι οποίες επιτρέπουν τον σαφή καθορισμό των αρμοδιοτήτων μετά τη μεταβίβασή τους και των ενδιαφερόμενων φορέων, φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, προσωπικού, προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης ή αεροδρομίων, ανάλογα με την περίπτωση.

Ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη του τις αρμοδιότητες που μεταβιβάσθηκαν κατά τη διενέργεια επιθεωρήσεων και άλλων δραστηριοτήτων παρακολούθησης σύμφωνα με το άρθρο 73.

6. Το παρόν άρθρο δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών βάσει της σύμβασης του Σικάγου. Όταν κράτος μέλος μεταβιβάζει αρμοδιότητες σύμφωνα με το παρόν άρθρο τις οποίες έχει αναλάβει βάσει της σύμβασης του Σικάγου, ενημερώνει τον ΔΟΠΑ σχετικά με το γεγονός ότι ο Οργανισμός ή άλλο κράτος μέλος ενεργεί ως εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου.

Άρθρο 54

Φορείς που δραστηριοποιούνται πολυεθνικά

1. Φορέας δύναται να ζητήσει από τον Οργανισμό να ενεργεί ως αρχή αρμόδια για την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή του εν λόγω φορέα, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 51 παράγραφος 3, εφόσον ο φορέας είναι κάτοχος πιστοποιητικού ή είναι επιλέξιμος να υποβάλει αίτηση για πιστοποιητικό σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙΙ στην αρμόδια εθνική αρχή κράτους μέλους, αλλά έχει ή προτίθεται να έχει σημαντικές εγκαταστάσεις σε ένα ή περισσότερα άλλα κράτη μέλη και προσωπικό που καλύπτονται από το εν λόγω πιστοποιητικό.

Τέτοια αίτηση μπορεί να υποβληθεί και από δύο ή περισσότερους φορείς, καθένας από τους οποίους έχει την κύρια εγκατάστασή της σε άλλο κράτος μέλος και καθένας από τους οποίους είναι κάτοχος πιστοποιητικού ή είναι επιλέξιμος να υποβάλει αίτηση για πιστοποιητικό σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου III για τον ίδιο τύπο αεροπορικής δραστηριότητας.

Όταν φορείς αναφερόμενοι στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο υποβάλλουν τέτοια αίτηση, ενημερώνουν αμέσως τις αρμόδιες εθνικές αρχές των κρατών μελών στα οποία έχουν την κύρια εγκατάστασή τους.

2. Εφόσον ο Οργανισμός κρίνει ότι φορέας μπορεί να ασκήσει αποτελεσματικά τις αρμοδιότητες πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής που ζητεί , σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού, καταρτίζει, από κοινού με το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη, ανάλογα με την περίπτωση, σχέδιο μεταβίβασης το οποίο εξασφαλίζει την ομαλή μεταβίβαση των εν λόγω αρμοδιοτήτων. Οι φορείς που ζητούν τη μεταβίβαση διατυπώνουν τη γνώμη τους σχετικά με το σχέδιο αυτό πριν οριστικοποιηθεί.

Ο Οργανισμός και το οικείο κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη, ανάλογα με την περίπτωση, μεριμνούν ώστε η μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το σχέδιο μεταβίβασης.

3. Μετά την εν λόγω μεταβίβαση βάσει των παραγράφων 1 και 2, ο Οργανισμός καθίσταται η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς της μεταβιβαζόμενης αρμοδιότητας και το συγκεκριμένο κράτος μέλος ή κράτη μέλη απαλλάσσονται αυτής της αρμοδιότητας. Όσον αφορά την άσκηση της εν λόγω αρμοδιότητας από τον Οργανισμό, εφαρμόζονται οι διατάξεις των κεφαλαίων IV και V.

4. Οι διατάξεις του άρθρου 53 παράγραφοι 5 και 6 εφαρμόζονται κατ' αναλογία σε κάθε μεταβίβαση αρμοδιότητας σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Άρθρο 55

Μηχανισμός εποπτείας έκτακτης ανάγκης

1. Ο Οργανισμός συνιστά σε κράτος μέλος τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων σύμφωνα με το άρθρο 53, εφόσον πληρούνται όλοι οι κάτωθι όροι:

   α) τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και άλλες δραστηριότητες παρακολούθησης που διεξάγει ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 73 καταδεικνύουν σοβαρή και συνεχιζόμενη αδυναμία κράτους μέλους να εκτελεί αποτελεσματικά ορισμένα ή όλα τα σχετικά με την πιστοποίηση, εποπτεία και επιβολή καθήκοντα δυνάμει του παρόντος κανονισμού,

   β) η Επιτροπή έχει ζητήσει από το οικείο κράτος μέλος να αποκαταστήσει τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν σύμφωνα με το στοιχείο α),

   γ) το κράτος μέλος δεν έχει αποκαταστήσει τις ελλείψεις με ικανοποιητικό τρόπο με αποτέλεσμα η κατάσταση να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

2. Σε περίπτωση που το οικείο κράτος μέλος δεν θέσει σε εφαρμογή τη σύσταση του Οργανισμού ή δεν αποκαταστήσει τις ελλείψεις εντός τριών μηνών από την ημερομηνία της εν λόγω σύστασης, η Επιτροπή δύναται να αποφασίσει, εφόσον κρίνει ότι πληρούνται οι όροι της παραγράφου 1, ότι η αρμοδιότητα για τα καθήκοντα πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής, μεταβιβάζεται προσωρινά στον

Οργανισμό. Η απόφαση λαμβάνεται με την έκδοση εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 2. Όταν δικαιολογημένα συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι έκτακτης ανάγκης που αφορούν την ασφάλεια της αεροπορίας, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις άμεσης εφαρμογής σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 116 παράγραφος 4.

3. Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της εκτελεστικής απόφασης που αναφέρεται στην παράγραφο 2, ο Οργανισμός αξιολογεί τακτικά εάν πληρούται πάντα ο όρος της παραγράφου 1 στοιχείο γ). Εφόσον κρίνει ότι ο όρος δεν πληρούται πλέον, εκδίδει σύσταση προς την Επιτροπή να περατώσει την προσωρινή μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων.

4. Όταν η Επιτροπή κρίνει, λαμβάνοντας υπόψη τη σύσταση, ότι ο όρος της παραγράφου 1 στοιχείο γ) δεν πληρούνται πλέον, αποφασίζει τη λήξη της προσωρινής μεταβίβασης αρμοδιοτήτων στον Οργανισμό.

   Η απόφαση λαμβάνεται με την έκδοση εκτελεστικών πράξεων σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 2. Όταν δικαιολογημένα συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι έκτακτης ανάγκης που αφορούν την ασφάλεια της αεροπορίας, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις άμεσης εφαρμογής σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 116 παράγραφος 4.

5. Μετά την εν λόγω μεταβίβαση αρμοδιοτήτων βάσει της παραγράφου 2, ο Οργανισμός καθίσταται η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς της μεταβιβαζόμενης αρμοδιότητας και το συγκεκριμένο κράτος μέλος απαλλάσσεται αυτής της αρμοδιότητας. Όσον αφορά την άσκηση της εν λόγω αρμοδιότητας από τον Οργανισμό, εφαρμόζονται οι διατάξεις των κεφαλαίων IV και V.

6. Οι διατάξεις του άρθρου 53 παράγραφοι 5 και 6 εφαρμόζονται κατ' αναλογία σε κάθε μεταβίβαση αρμοδιότητας σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Ο Οργανισμός περιλαμβάνει επίσης στο αποθετήριο που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 63 τις εκτελεστικές αποφάσεις της Επιτροπής που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 4.

Άρθρο 56

Εγκυρότητα πιστοποιητικών και δηλώσεων

1. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται και οι δηλώσεις που συντάσσονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και οι κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού ισχύουν σε όλα τα κράτη μέλη, χωρίς περαιτέρω απαιτήσεις ή αξιολόγηση.

2. Σε περίπτωση που η Επιτροπή κρίνει ότι νομικό ή φυσικό πρόσωπο, για το οποίο έχει εκδοθεί πιστοποιητικό ή το οποίο έχει κάνει δήλωση, δεν συμμορφώνεται πλέον προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού ή των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού, η Επιτροπή, με βάση σύσταση του Οργανισμού, ζητεί από το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για την εποπτεία του εν λόγω προσώπου να λάβει κατάλληλα διορθωτικά μέτρα και μέτρα διασφάλισης, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού ή της αναστολής του πιστοποιητικού.

   Η απόφαση λαμβάνεται με την έκδοση εκτελεστικών πράξεων σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 2. Όταν δικαιολογημένα συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι έκτακτης ανάγκης που αφορούν την

ασφάλεια της αεροπορίας, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις άμεσης εφαρμογής σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 116 παράγραφος 4.

Από την ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να παράγει αποτελέσματα η εν λόγω εκτελεστική απόφαση, το πιστοποιητικό ή η δήλωση, κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, δεν ισχύει πλέον σε όλα τα κράτη μέλη.

3. Όταν η Επιτροπή κρίνει ότι το κράτος μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 έλαβε τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα και τα μέτρα διασφάλισης, αποφασίζει, με βάση σύσταση του Οργανισμού, ότι το πιστοποιητικό ή η δήλωση ισχύει και πάλι σε όλα τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την παράγραφο 1. Η απόφαση λαμβάνεται με την έκδοση εκτελεστικών πράξεων σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 2. Όταν δικαιολογημένα συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι έκτακτης ανάγκης που αφορούν την ασφάλεια της αεροπορίας, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις άμεσης εφαρμογής σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 116 παράγραφος 4.

4. Το παρόν άρθρο ισχύει με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

Άρθρο 57

Αποδοχή πιστοποίησης τρίτης χώρας

Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές δύνανται είτε να εκδίδουν τα πιστοποιητικά που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού με βάση τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τη νομοθεσία τρίτης χώρας, ή να δέχονται τα πιστοποιητικά και άλλα σχετικά έγγραφα που βεβαιώνουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες της πολιτικής αεροπορίας που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία τρίτης χώρας, εφόσον προβλέπεται τέτοια δυνατότητα:

α) σε διεθνείς συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών σχετικά με την αναγνώριση πιστοποιητικών· ή

β) στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται με βάση το άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο ιβ), στο άρθρο 25 παράγραφος 1 στοιχείο στ) και στο άρθρο 44 παράγραφος 1 στοιχείο ε).

Άρθρο 58

Ειδικευμένοι φορείς

1. Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές δύνανται να αναθέτουν τα καθήκοντα πιστοποίησης και εποπτείας δυνάμει του παρόντος κανονισμού σε ειδικευμένους φορείς οι οποίοι έχουν διαπιστευθεί ότι πληρούν τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα VI. Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές που προσφεύγουν σε ειδικευμένους φορείς πρέπει να καταρτίζουν σύστημα διαπίστευσης και αξιολόγησης της συμμόρφωσης των ειδικευμένων φορέων με τα εν λόγω κριτήρια, τόσο κατά τη διαπίστευση όσο και συνεχώς μετά τη διαπίστευση.

Ειδικευμένος φορέας λαμβάνει διαπίστευση είτε μεμονωμένα είτε από τον Οργανισμό ή από αρμόδια εθνική αρχή, ή από κοινού από δύο ή περισσότερες αρμόδιες εθνικές αρχές ή από τον Οργανισμό και μία ή περισσότερες αρμόδιες εθνικές αρχές.

2. Ο Οργανισμός ή η αρμόδια εθνική αρχή ή αρχές, κατά περίπτωση, ανακαλεί ή αναστέλλει τη διαπίστευση που έχουν χορηγήσει σε ειδικευμένο φορέα, εφόσον αυτός δεν πληροί πλέον τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα VI.

3. Ο Οργανισμός ή η αρμόδια εθνική αρχή ή αρχές που χορηγούν διαπίστευση σε ειδικευμένο φορέα δύνανται να του χορηγήσουν το δικαίωμα να εκδίδει, να τροποποιεί, να αναστέλλει και να ανακαλεί πιστοποιητικά ή να δέχεται δηλώσεις, εξ ονόματος του Οργανισμού ή της αρμόδιας εθνικής αρχής. Το δικαίωμα αυτό περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής της διαπίστευσης.

4. Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές αναγνωρίζουν, χωρίς περαιτέρω τεχνικές απαιτήσεις ή αξιολόγηση, τις διαπιστεύσεις ειδικευμένων φορέων που έχει χορηγήσει ο Οργανισμός και άλλες αρμόδιες εθνικές αρχές σύμφωνα με την παράγραφο 1.

   Ωστόσο, ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές δεν υποχρεούνται να κάνουν χρήση όλου του πεδίου εφαρμογής της διαπίστευσης που έχει χορηγήσει άλλη αρμόδια εθνική αρχή ή ο Οργανισμός, ούτε να αναγνωρίζουν δικαιώματα που έχει χορηγήσει σε ειδικευμένο φορέα άλλη αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παράγραφο 3.

5. Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τη χορήγηση, την αναστολή και την ανάκληση διαπιστεύσεων. Ο Οργανισμός διαθέτει τις εν λόγω πληροφορίες μέσω του αποθετηρίου που αναφέρεται στο άρθρο 63.

Άρθρο 59

Διατάξεις διασφάλισης

1. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού δεν εμποδίζουν κράτος μέλος να ενεργήσει αμέσως για πρόβλημα που αφορά την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, με τον όρο ότι:

   α) το πρόβλημα ενέχει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια της αεροπορίας και απαιτείται η ανάληψη άμεσης δράσης από το εν λόγω κράτος μέλος για την αντιμετώπισή του·

   β) δεν είναι δυνατή η κατάλληλη αντιμετώπιση του προβλήματος από το κράτος μέλος κατά τρόπο σύμμορφο με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού·

   γ) τα μέτρα που λαμβάνονται είναι ανάλογα της σοβαρότητας του προβλήματος.

   Σε αυτή την περίπτωση, το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί αμέσως στην Επιτροπή, στον Οργανισμό και στα υπόλοιπα κράτη μέλη, μέσω του αποθετηρίου που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 63, τα μέτρα που έλαβε και τους λόγους λήψης τους.

2. Εφόσον η διάρκεια των μέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υπερβαίνει τους οκτώ συνεχόμενους μήνες ή εφόσον κράτος μέλος έχει λάβει τα ίδια μέτρα επανειλημμένα και η συνολική διάρκεια τους υπερβαίνει τους οκτώ μήνες, ο Οργανισμός αξιολογεί κατά πόσον πληρούνται οι όροι της παραγράφου 1 και εκδίδει, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της κοινοποίησης που

αναφέρεται στην παράγραφο 1, σύσταση προς την Επιτροπή για τα αποτελέσματα της εν λόγω αξιολόγησης. Ο Οργανισμός καταχωρίζει την εν λόγω σύσταση στο αποθετήριο που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 63.

Σε αυτή την περίπτωση, η Επιτροπή αξιολογεί, λαμβάνοντας υπόψη την εν λόγω σύσταση, κατά πόσον πληρούνται οι συγκεκριμένοι όροι. Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι οι όροι δεν πληρούνται ή διαφοροποιείται ως προς το αποτέλεσμα της αξιολόγησης του Οργανισμού, εκδίδει, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της σύστασης, σχετική εκτελεστική απόφαση, η οποία δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και καταχωρίζεται στο αποθετήριο που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 63.

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος παύει αμέσως τα μέτρα που έλαβε σύμφωνα με την παράγραφο 1 μετά την κοινοποίηση της εν λόγω εκτελεστικής απόφασης.

3. Μετά την παραλαβή της κοινοποίησης που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ο Οργανισμός αξιολογεί επίσης, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, κατά πόσον το πρόβλημα που διαπιστώθηκε από το κράτος μέλος μπορεί να αντιμετωπιστεί από τον Οργανισμό με τη λήψη των αποφάσεων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 65 παράγραφος 4, ώστε να μην είναι πλέον αναγκαία τα μέτρα που έλαβε το κράτος μέλος. Εφόσον ο Οργανισμός κρίνει ότι το πρόβλημα μπορεί να επιλυθεί με αυτόν τον τρόπο, λαμβάνει κατάλληλη σχετική απόφαση. Εφόσον κρίνει ότι το πρόβλημα δεν μπορεί να επιλυθεί με τον τρόπο αυτό, εκδίδει σύσταση προς την Επιτροπή για την τροποποίηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ή των εκτελεστικών πράξεων που έχουν εκδοθεί βάσει του παρόντος κανονισμού, την οποία κρίνει αναγκαία για την εφαρμογή της παραγράφου 1.

4. Εφόσον κριθεί αναγκαίο για την εφαρμογή της παραγράφου 1, η Επιτροπή εξετάζει, χωρίς καθυστέρηση, και λαμβάνοντας υπόψη τη σύσταση του Οργανισμού, την τροποποίηση οποιασδήποτε από τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1, το άρθρο 25 παράγραφος 1, το άρθρο 28 παράγραφος 1, το άρθρο 34 παράγραφος 1, το άρθρο 39 παράγραφος 1, το άρθρο 44 παράγραφος 1, το άρθρο 47 παράγραφος 1 και το άρθρο 50 παράγραφος 1.

Άρθρο 60

Διατάξεις ευελιξίας

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να χορηγούν εξαιρέσεις σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο υποκείμενο στον παρόντα κανονισμό από τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται στο εν λόγω πρόσωπο σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙΙ, εκτός από τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στις εν λόγω διατάξεις ή στις κατ' εξουσιοδότηση ή τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει των διατάξεων αυτών σε περίπτωση απρόβλεπτων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης που επηρεάζουν τα εν λόγω πρόσωπα ή τις επείγουσες επιχειρησιακές ανάγκες των προσώπων αυτών, εφόσον πληρούνται όλοι οι κάτωθι όροι:

   α) δεν είναι δυνατή η ικανοποιητική αντιμετώπιση αυτών των καταστάσεων ή αναγκών σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις·

   β) διασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις, όταν απαιτείται, με τη λήψη μέτρων μετριασμού·

γ) το κράτος μέλος έχει μετριάσει κάθε πιθανή στρέβλωση των συνθηκών της αγοράς συνεπεία της χορήγησης εξαίρεσης στο μέτρο του δυνατού· και

δ) το πεδίο εφαρμογής και η διάρκεια της εξαίρεσης περιορίζονται στα αυστηρά αναγκαία και η εξαίρεση εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις.

Σε αυτή την περίπτωση, το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί αμέσως στην Επιτροπή, τον Οργανισμό και τα υπόλοιπα κράτη μέλη, μέσω του αποθετηρίου που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 63, τη χορηγούμενη εξαίρεση, τους λόγους χορήγησής της και, αναλόγως, τα αναγκαία μέτρα μετριασμού που έχουν ληφθεί.

2. Εφόσον η διάρκεια των εξαιρέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υπερβαίνει τους οκτώ συνεχόμενους μήνες ή εφόσον κράτος μέλος έχει χορηγήσει τις ίδιες εξαιρέσεις επανειλημμένα και η συνολική διάρκεια τους υπερβαίνει τους οκτώ μήνες, ο Οργανισμός αξιολογεί κατά πόσον πληρούνται οι όροι της παραγράφου 1 και εκδίδει, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της κοινοποίησης που αναφέρεται στην παράγραφο 1, σύσταση προς την Επιτροπή για τα αποτελέσματα της εν λόγω αξιολόγησης. Ο Οργανισμός καταχωρίζει την εν λόγω σύσταση στο αποθετήριο που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 63.

Σε αυτή την περίπτωση, η Επιτροπή αξιολογεί, λαμβάνοντας υπόψη την εν λόγω σύσταση, κατά πόσον πληρούνται οι συγκεκριμένοι όροι. Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι οι όροι δεν πληρούνται ή διαφοροποιείται ως προς το αποτέλεσμα της αξιολόγησης του Οργανισμού, εκδίδει, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της σύστασης, σχετική εκτελεστική απόφαση, η οποία δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και καταχωρίζεται στο αποθετήριο που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 63.

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ανακαλεί αμέσως τις εξαιρέσεις που χορήγησε σύμφωνα με την παράγραφο 1 μετά την κοινοποίηση της εν λόγω εκτελεστικής απόφασης.

3. Όταν κράτος μέλος κρίνει ότι η συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στα παραρτήματα μπορεί να αποδειχθεί με άλλα μέσα πέραν εκείνων που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει του παρόντος κανονισμού, και ότι τα μέσα αυτά έχουν σημαντικά πλεονεκτήματα όσον αφορά την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας ή την απόδοση των προσώπων που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό ή των ενδιαφερομένων αρχών, μπορεί να υποβάλει στην Επιτροπή και τον Οργανισμό, μέσω του αποθετηρίου που συστήνεται βάσει του άρθρου 63, αιτιολογημένη αίτηση τροποποίησης της σχετικής κατ' εξουσιοδότηση ή της εκτελεστικής πράξης, ώστε να καταστεί δυνατή η χρήση των εν λόγω άλλων μέσων.

Στην περίπτωση αυτή, ο Οργανισμός εκδίδει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, σύσταση προς την Επιτροπή σχετικά με το κατά πόσον η αίτηση του κράτους μέλους πληροί τους όρους του πρώτου εδαφίου.

Εφόσον είναι αναγκαίο βάσει των διατάξεων της παρούσας παραγράφου, η Επιτροπή εξετάζει, χωρίς καθυστέρηση και λαμβάνοντας υπόψη τη σύσταση αυτή, το ενδεχόμενο τροποποίησης της σχετικής κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικής πράξης.

Άρθρο 61

Συλλογή, ανταλλαγή και ανάλυση πληροφοριών

1. Η Επιτροπή, ο Οργανισμός και οι εθνικές αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που αποκτούν στο πλαίσιο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού, οι οποίες αφορούν τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη για την εκτέλεση των καθηκόντων τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών που είναι επιφορτισμένες με τη διερεύνηση ατυχημάτων και περιστατικών πολιτικής αεροπορίας ή με την ανάλυση συμβάντων δικαιούνται επίσης να έχουν πρόσβαση στα εν λόγω στοιχεία για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Οι εν λόγω πληροφορίες επιτρέπεται επίσης να παρέχονται στα ενδιαφερόμενα μέρη σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4.

2. Ο Οργανισμός συντονίζει σε επίπεδο Ένωσης τη συλλογή, την ανταλλαγή και την ανάλυση πληροφοριών σχετικών με θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Προς τον σκοπό αυτόν, ο Οργανισμός μπορεί να συνάπτει διοικητικούς διακανονισμούς με τα νομικά και τα φυσικά πρόσωπα που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό, ή τις ενώσεις τέτοιων προσώπων, για τη συλλογή, ανταλλαγή και ανάλυση πληροφοριών.

3. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός διενεργεί αναλύσεις επειγόντων ή σημαντικών θεμάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Όπου κρίνεται σκόπιμο, οι αρμόδιες εθνικές αρχές συνεργάζονται με τον Οργανισμό στη διεξαγωγή των εν λόγω αναλύσεων.

4. Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τους τρόπους ανταλλαγής των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μεταξύ της Επιτροπής, του Οργανισμού και των αρμόδιων εθνικών αρχών, και διάδοσης των πληροφοριών αυτών στα ενδιαφερόμενα μέρη. Οι εν λόγω κανόνες περιλαμβάνονται στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 3.

Στους λεπτομερείς κανόνες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

α) η ανάγκη παροχής στα νομικά και τα φυσικά πρόσωπα που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό των πληροφοριών που χρειάζονται για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 1·

β) η ανάγκη περιορισμού της διάδοσης και της χρήσης των πληροφοριών στα απολύτως αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών·

γ) η ανάγκη πρόληψης της διάθεσης ή της χρήσης των πληροφοριών με σκοπό την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

5. Η Επιτροπή, ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές, καθώς και τα νομικά και τα φυσικά πρόσωπα και οι ενώσεις των προσώπων αυτών που αναφέρονται στην παράγραφο 2, λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν την απαραίτητη εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που τους παρέχονται κατ' εφαρμογήν του παρόντος άρθρου, με την επιφύλαξη τυχόν αυστηρότερων απαιτήσεων εμπιστευτικότητας που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 ή άλλο νομοθέτημα της Ένωσης.

6. Ο Οργανισμός δημοσιεύει ετησίως επισκόπηση ασφαλείας για την ενημέρωση του κοινού σχετικά με το γενικό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση. Η εν λόγω επισκόπηση περιλαμβάνει ανάλυση της γενικής κατάστασης ασφαλείας σε απλή και ευνόητη διατύπωση και επισημαίνει κατά πόσον υφίστανται αυξημένοι κίνδυνοι για την ασφάλεια.

Άρθρο 62

Προστασία των πηγών πληροφοριών

1. Όταν οι πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 61 παράγραφοι 1 και 2 παρέχονται σε αρμόδια εθνική αρχή, η πηγή των πληροφοριών προστατεύεται σύμφωνα με την ισχύουσα ενωσιακή και εθνική νομοθεσία για την προστασία των πηγών πληροφοριών για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Όταν οι πληροφορίες αυτές παρέχονται από φυσικό πρόσωπο στην Επιτροπή ή τον Οργανισμό, η πηγή των εν λόγω πληροφοριών δεν αποκαλύπτεται και τα προσωπικά στοιχεία της πηγής δεν καταγράφονται μαζί με τις παρεχόμενες πληροφορίες.

2. Με την επιφύλαξη του ισχύοντος εθνικού ποινικού δικαίου, τα κράτη μέλη δεν κινούν θεσμοθετημένες διαδικασίες για παραβάσεις του νόμου οι οποίες διαπράχθηκαν χωρίς πρόθεση ή εξ αμελείας και περιέρχονται στη γνώση τους απλώς και μόνον διότι αποτέλεσαν αντικείμενο αναφοράς βάσει του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού.

   Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζονται σε περιπτώσεις δόλου ή σε περιπτώσεις έκδηλης, σοβαρής και σημαντικής αδιαφορίας για προφανή κίνδυνο και σοβαρής έλλειψης επαγγελματικής ευθύνης όταν είναι προφανές ότι απαιτείται η λήψη μέτρων σε καταστάσεις που μπορούν να προκαλέσουν προβλέψιμη ζημία σε πρόσωπα ή περιουσία ή διακυβεύουν σοβαρά το επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να διατηρούν ή να λαμβάνουν μέτρα για την ενίσχυση της προστασίας των πηγών πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

4. Οι υπάλληλοι και οι συμβασιούχοι εργαζόμενοι που παρέχουν πληροφορίες κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού δεν υφίστανται δυσμενείς συνέπειες από τον εργοδότη τους ή από τον φορέα στον οποίο παρέχουν υπηρεσίες λόγω των παρεχόμενων πληροφοριών.

   Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζονται σε περιπτώσεις δόλου ή σε περιπτώσεις έκδηλης, σοβαρής και σημαντικής αδιαφορίας για προφανή κίνδυνο και σοβαρής έλλειψης επαγγελματικής ευθύνης όταν είναι προφανές ότι απαιτείται η λήψη μέτρων σε καταστάσεις που μπορούν να προκαλέσουν προβλέψιμη ζημία σε πρόσωπα ή περιουσία ή διακυβεύουν σοβαρά το επίπεδο ασφάλειας της αεροπορίας.

5. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εμποδίζουν τα κράτη μέλη, την Επιτροπή και τον Οργανισμό να λάβουν οποιοδήποτε μέτρο είναι αναγκαίο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν με την επιφύλαξη των κανόνων για την προστασία των πηγών πληροφοριών που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 996/2010 και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 376/2014.

Άρθρο 63

Αποθετήριο πληροφοριών

1. Ο Οργανισμός συστήνει, σε συνεργασία με την Επιτροπή και τις αρμόδιες εθνικές αρχές, και διαχειρίζεται αποθετήριο πληροφοριών, αναγκαίο για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των αρμοδίων εθνικών αρχών για την άσκηση των καθηκόντων τους που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή βάσει του παρόντος κανονισμού.

   Το εν λόγω αρχείο περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με:

   α) τα πιστοποιητικά που εκδίδονται και τις δηλώσεις που παραλαμβάνουν ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙΙ και των άρθρων 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 και 70·

   β) τα πιστοποιητικά που εκδίδονται και τις δηλώσεις που παραλαμβάνουν ειδικευμένοι φορείς εξ ονόματος του Οργανισμού και των εθνικών αρμόδιων αρχών σύμφωνα με το άρθρο 58 παράγραφος 3·

   γ) τις διαπιστεύσεις που χορηγούν ο Οργανισμός και οι εθνικές αρμόδιες αρχές σε ειδικευμένους φορείς σύμφωνα με το άρθρο 58, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της διαπίστευσης·

   δ) τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 6 και 7, καθώς και τις σχετικές αποφάσεις της Επιτροπής·

   ε) τις αποφάσεις που λαμβάνει η Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 2 παράγραφος 4·

   στ) τις αποφάσεις που λαμβάνουν τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 36 παράγραφος 2·

   ζ) τις μεταβιβάσεις αρμοδιοτήτων από τα κράτη μέλη στον Οργανισμό ή σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με τα άρθρα 53 και 54, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων σχετικά με τις αρμοδιότητες που μεταβιβάσθηκαν·

   η) τις αποφάσεις που λαμβάνει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 55, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών σχετικά με τις αρμοδιότητες που μεταβιβάζονται στον Οργανισμό σύμφωνα με τις εν λόγω αποφάσεις·

   θ) τις αποφάσεις που λαμβάνει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 56·

   ι) τις κοινοποιήσεις των αρμοδίων εθνικών αρχών σχετικά με ατομικά συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης που έχουν υποβληθεί στον Οργανισμό βάσει των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 28 παράγραφος 1 στοιχείο στ), και τις σχετικές γνωμοδοτήσεις του Οργανισμού που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 65 παράγραφος 7·

   ια) τις κοινοποιήσεις των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνουν για να ενεργούν άμεσα σε πρόβλημα σχετικό με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και για τη χορήγηση εξαίρεσης, και τις σχετικές συστάσεις του Οργανισμού και τις αποφάσεις της

Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 59 παράγραφος 1 και το άρθρο 60 παράγραφος 1·

ιβ) τα αιτήματα των κρατών μελών σχετικά με άλλα μέσα συμμόρφωσης και τις σχετικές συστάσεις του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 60 παράγραφος 3·

ιγ) τις κοινοποιήσεις του Οργανισμού και τις σχετικές αποφάσεις της Επιτροπής δυνάμει του άρθρου 65 παράγραφος 4·

ιδ) άλλες πληροφορίες που ενδέχεται να είναι αναγκαίες για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής συνεργασίας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.

2. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές, οι αεροϊατρικοί εξεταστές και τα αεροϊατρικά κέντρα ανταλλάσσουν επίσης πληροφορίες μέσω του αποθετηρίου πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση της υγείας των χειριστών. Κάθε τέτοια πληροφορία που συνιστά προσωπικό δεδομένο, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων που αφορούν την υγεία, περιορίζεται στα απολύτως αναγκαία για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής πιστοποίησης και εποπτείας των χειριστών σύμφωνα με το άρθρο 20.

3. Τα προσωπικά δεδομένα, που περιέχει το αποθετήριο, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων που αφορούν την υγεία, αποθηκεύονται για διάστημα που δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για τους σκοπούς για τους οποίους συνελέγησαν τα δεδομένα ή για τους οποίους τα δεδομένα υποβάλλονται σε περαιτέρω επεξεργασία.

4. Τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός εξασφαλίζουν ότι τα υποκείμενα των δεδομένων, των οποίων τα προσωπικά δεδομένα υποβάλλονται σε επεξεργασία στο αποθετήριο, ενημερώνονται σχετικά εκ των προτέρων.

5. Τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός δύνανται να περιορίσουν το πεδίο των δικαιωμάτων πρόσβασης, διόρθωσης και διαγραφής προσωπικών δεδομένων που περιέχει το αποθετήριο σε υποκείμενο δεδομένων, εφόσον είναι αυστηρά απαραίτητο για τη διασφάλιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 95/46/ΕΚ και το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001.

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 7, η Επιτροπή, ο Οργανισμός, οι αρμόδιες εθνικές αρχές και οποιαδήποτε αρχή του κράτους μέλους που είναι επιφορτισμένη με τη διερεύνηση ατυχημάτων και περιστατικών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας διαθέτουν ασφαλή επιγραμμική πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες που περιέχει το αποθετήριο.

Κατά περίπτωση, η Επιτροπή και ο Οργανισμός δύνανται να διαδίδουν ορισμένες πληροφορίες που περιέχει το αποθετήριο, πλην των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2, στα ενδιαφερόμενα μέρη ή τις θέτει στη διάθεση του κοινού.

7. Οι πληροφορίες που περιέχει το αποθετήριο προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση με κατάλληλα εργαλεία και πρωτόκολλα. Η πρόσβαση στις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και η κοινοποίησή τους περιορίζεται στα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την πιστοποίηση και την εποπτεία της κατάστασης της υγείας των χειριστών, για την εκτέλεση των καθηκόντων τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Περιορισμένη πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές επιτρέπεται να χορηγείται επίσης σε οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο πρόσωπο με σκοπό την εξασφάλιση ομαλής λειτουργίας του αποθετηρίου, ιδίως για την τεχνική συντήρησή του. Τα πρόσωπα που είναι εξουσιοδοτημένα να έχουν

πρόσβαση σε πληροφορίες που περιλαμβάνουν προσωπικά δεδομένα, εκπαιδεύονται εκ των προτέρων σχετικά με την εφαρμοστέα νομοθεσία για την προστασία προσωπικών δεδομένων και τις σχετικές διασφαλίσεις.

8. Η Επιτροπή εκδίδει τους αναγκαίους κανόνες για τη λειτουργία και τη διαχείριση του αποθετηρίου. Οι εν λόγω κανόνες περιλαμβάνονται σε εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 3 και καθορίζουν λεπτομερείς απαιτήσεις όσον αφορά:

α) τις τεχνικές πτυχές της αρχικής σύστασης και της συντήρησης του αποθετηρίου·

β) τη διαβάθμιση των πληροφοριών που πρέπει να διαβιβάζονται από την Επιτροπή, τον Οργανισμό και τις αρμόδιες εθνικές αρχές των κρατών μελών για να καταχωρισθούν στο αποθετήριο, συμπεριλαμβανομένης της μορφής και του τρόπου διαβίβασης των εν λόγω πληροφοριών·

γ) τις τακτικές και τυποποιημένες επικαιροποιήσεις των πληροφοριών που περιέχει το αποθετήριο·

δ) τους τρόπους διάδοσης και δημοσίευσης ορισμένων πληροφοριών που περιέχει το αποθετήριο σύμφωνα με την παράγραφο 6·

ε) τη διαβάθμιση των πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση της υγείας των χειριστών που πρέπει να διαβιβάζονται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές, τους αεροϊατρικούς εξεταστές και τα αεροϊατρικά κέντρα, προς καταχώριση στο αποθετήριο, καθώς και τη μορφή και τον τρόπο διαβίβασης των πληροφοριών αυτών·

στ) τους τρόπους προστασίας των πληροφοριών που περιέχει το αποθετήριο από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση, περιορισμού της πρόσβασης στις πληροφορίες και προστασίας των προσωπικών δεδομένων που περιέχει το αποθετήριο σύμφωνα με την εφαρμοστέα ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ιδίως από τυχαία ή παράνομη καταστροφή, απώλεια, αλλοίωση ή δημοσιοποίηση·

ζ) τη μέγιστη επιτρεπόμενη περίοδο αποθήκευσης όσον αφορά την επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων που περιέχει το αποθετήριο, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση της υγείας των χειριστών που συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα·

η) τους λεπτομερείς όρους υπό τους οποίους τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός δύνανται να περιορίζουν τα δικαιώματα υποκειμένου δεδομένων στην πρόσβαση, τη διόρθωση και τη διαγραφή των προσωπικών δεδομένων που περιέχει το αποθετήριο, για τους σκοπούς της παραγράφου 5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΝΟΤΗΤΑ Ι

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ

Άρθρο 64

Ίδρυση και αρμοδιότητες του Οργανισμού

1. Ιδρύεται Οργανισμός Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Προκειμένου να διασφαλισθεί η ομαλή λειτουργία και η ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση σύμφωνα με τους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 1, ο Οργανισμός:

α) αναλαμβάνει καθήκοντα και γνωμοδοτεί για όλα τα θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός·

β) επικουρεί την Επιτροπή με την εκπόνηση μέτρων που πρέπει να ληφθούν δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Εφόσον τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν τεχνικούς κανόνες, η Επιτροπή δεν δύναται να τροποποιήσει το περιεχόμενό τους χωρίς προηγούμενο συντονισμό με τον Οργανισμό·

γ) παρέχει στην Επιτροπή την απαραίτητη τεχνική, επιστημονική και διοικητική στήριξη για την άσκηση των καθηκόντων της·

δ) λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα εντός των εξουσιών που του ανατίθενται από τον παρόντα κανονισμό ή άλλη νομοθεσία της Ένωσης·

ε) εκτελεί επιθεωρήσεις, άλλες δραστηριότητες παρακολούθησης και διερευνήσεις, αναγκαίες για την εκπλήρωση των καθηκόντων του ή εφόσον ζητηθεί από την Επιτροπή·

στ) εντός του πεδίου της αρμοδιότητάς του, εκτελεί, εξ ονόματος των κρατών μελών, λειτουργίες και καθήκοντα που του αναθέτουν οι εφαρμοστέες διεθνείς συμβάσεις, και ιδίως η σύμβαση του Σικάγου·

ζ) στηρίζει τις αρμόδιες εθνικές αρχές στην άσκηση των καθηκόντων τους, παρέχοντας ιδίως βήμα ανταλλαγής πληροφοριών και εμπειρογνωσίας·

η) συμβάλλει, κατόπιν αιτήματος, στον καθορισμό, τη μέτρηση, την αναφορά και την ανάλυση των δεικτών επιδόσεων, εφόσον νομοθέτημα της Ένωσης προβλέπει μηχανισμούς επιδόσεων σχετικούς με την πολιτική αεροπορία·

θ) συνεργάζεται με άλλα όργανα, φορείς, υπηρεσίες και οργανισμούς της Ένωσης σε τομείς που οι δραστηριότητές τους σχετίζονται με τεχνικές πτυχές της πολιτικής αεροπορίας.

Άρθρο 65

Μέτρα του Οργανισμού

1. Κατόπιν αιτήματος, ο Οργανισμός επικουρεί την Επιτροπή στην εκπόνηση προτάσεων τροποποίησης του παρόντος κανονισμού και των κατ᾽ εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού. Τα έγγραφα που υποβάλλει ο Οργανισμός στην Επιτροπή για τους σκοπούς αυτούς έχουν τη μορφή γνωμοδοτήσεων.

2. Ο Οργανισμός εκδίδει συστάσεις που απευθύνονται στην Επιτροπή για την εφαρμογή των άρθρων 59 και 60.

3. Ο Οργανισμός εκδίδει, σύμφωνα με το άρθρο 104 και τις κατ᾽ εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού, προδιαγραφές πιστοποίησης, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και καθοδηγητικό υλικό για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των κατ᾽ εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού.

4. Ο Οργανισμός λαμβάνει τις κατάλληλες αποφάσεις για την εφαρμογή των άρθρων 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 και 73.

Ο Οργανισμός δύναται να χορηγήσει εξαιρέσεις σε κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο οποίο έχει εκδώσει πιστοποιητικό στις περιπτώσεις και υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 60 παράγραφος 1. Σε αυτή την περίπτωση, ο Οργανισμός κοινοποιεί αμέσως στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη, μέσω του αποθετηρίου που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 63, τις χορηγούμενες εξαιρέσεις, τους λόγους χορήγησής τους και, αναλόγως, τα αναγκαία μέτρα μετριασμού που ελήφθησαν. Εφόσον η διάρκεια εξαίρεσης υπερβαίνει τους οκτώ συνεχόμενους μήνες ή εφόσον ο Οργανισμός έχει χορηγήσει την ίδια εξαίρεση επανειλημμένα και η συνολική διάρκεια των εξαιρέσεων υπερβαίνει τους οκτώ μήνες, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον πληρούνται οι όροι αυτοί και, εφόσον κρίνει ότι δεν πληρούνται, εκδίδει σχετική εκτελεστική απόφαση, η οποία δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και καταχωρίζεται στο αποθετήριο που συστήνεται δυνάμει του άρθρο 63. Ο Οργανισμός ανακαλεί αμέσως την εξαίρεση μετά την κοινοποίηση της εν λόγω εκτελεστικής απόφασης.

5. Ο Οργανισμός εκδίδει εκθέσεις σχετικά με τις επιθεωρήσεις και άλλες δραστηριότητες παρακολούθησης που διεξάγει κατ᾽ εφαρμογή του άρθρου 73.

6. Ο Οργανισμός ενεργεί χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση για επείγον πρόβλημα ασφαλείας που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό των αναγκαίων διορθωτικών μέτρων που πρέπει να λάβουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές ή τα νομικά και τα φυσικά πρόσωπα που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό, και με τη διάδοση σχετικών πληροφοριών στις εν λόγω αρμόδιες εθνικές αρχές και πρόσωπα, καθώς και οδηγιών ή συστάσεων, εφόσον είναι αναγκαίο για να διασφαλισθούν οι στόχοι που καθορίζονται στο άρθρο 1.

7. Ο Οργανισμός εκδίδει γνώμες σχετικά με τα μεμονωμένα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης που προτείνουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις κατ᾽ εξουσιοδότηση πράξεις του άρθρου 28 παράγραφος 1 στοιχείο στ), τα οποία αποκλίνουν από τις προδιαγραφές πιστοποιητικών που εγκρίνει ο Οργανισμός.

Άρθρο 66

Πιστοποίηση αξιοπλοΐας και περιβαλλοντική πιστοποίηση

1. Όσον αφορά τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον μη εγκατεστημένο εξοπλισμό που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α) και στοιχείο β) σημείο i), ο

Οργανισμός εκτελεί, εξ ονόματος των κρατών μελών, ανάλογα με την περίπτωση και όπως ορίζεται στη σύμβαση του Σικάγου ή στα παραρτήματά της, τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του κράτους σχεδιασμού, κατασκευής ή νηολόγησης, εάν αυτές οι αρμοδιότητες και καθήκοντα αφορούν την πιστοποίηση σχεδιασμού και τις υποχρεωτικές πληροφορίες διασφάλισης της διαρκούς αξιοπλοΐας. Προς τούτο ιδίως:

α) για κάθε σχέδιο προϊόντος για το οποίο υποβλήθηκε αίτηση πιστοποιητικού τύπου, πιστοποιητικού αλλαγών, συμπεριλαμβανομένου του συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου, ή έγκρισης σχεδιασμού επισκευής, σύμφωνα με το άρθρο 11, καθορίζει και κοινοποιεί στον αιτούντα τη βάση πιστοποίησης τύπου·

β) για κάθε προϊόν για το οποίο υποβλήθηκε αίτηση περιορισμένου πιστοποιητικού αξιοπλοΐας και/ή περιορισμένου πιστοποιητικού θορύβου σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο α), καθορίζει και κοινοποιεί στον αιτούντα τις ειδικές προδιαγραφές αξιοπλοΐας ή τον ειδικό κωδικό περιβαλλοντικής συμβατότητας των προϊόντων·

γ) για κάθε σχέδιο εξαρτήματος ή μη εγκατεστημένου εξοπλισμού για το οποίο υποβλήθηκε αίτηση πιστοποιητικού σύμφωνα με τα άρθρα 12 ή 13, αντιστοίχως, καθορίζει και κοινοποιεί στον αιτούντα τη βάση πιστοποίησης·

δ) για αεροσκάφη για τα οποία έχει υποβληθεί αίτηση πτητικής άδειας σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β), εκδίδει έγκριση των σχετικών όρων πτήσης που αφορούν τον σχεδιασμό·

ε) καθορίζει και διαθέτει τις εφαρμοστέες προδιαγραφές αξιοπλοΐας και περιβαλλοντικής συμβατότητας για τον σχεδιασμό προϊόντων και εξαρτημάτων που υπόκεινται σε δήλωση κατά το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο α)·

στ) είναι υπεύθυνος για τα καθήκοντα που αφορούν την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 3 για τα πιστοποιητικά τύπου, τα περιορισμένα πιστοποιητικά τύπου, τα πιστοποιητικά αλλαγών, συμπεριλαμβανομένων των συμπληρωματικών πιστοποιητικών τύπου, τις εγκρίσεις των σχεδίων επισκευής και τον σχεδιασμό προϊόντων σύμφωνα με το άρθρο 11 και το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο β)·

ζ) είναι υπεύθυνος για τα καθήκοντα που αφορούν την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 3 για τα πιστοποιητικά σχεδιασμού εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού σύμφωνα με α άρθρα 12 και 13·

η) εκδίδει τα κατάλληλα περιβαλλοντικά πληροφοριακά δελτία σχετικά με τον σχεδιασμό των προϊόντων που πιστοποιεί σύμφωνα με το άρθρο 11·

θ) εξασφαλίζει τις λειτουργίες διαρκούς αξιοπλοΐας που συνδέονται με τον σχεδιασμό προϊόντων, τα σχέδια εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού που έχει πιστοποιήσει και υπόκεινται στην εποπτεία του, όπως επίσης ενεργεί χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε περίπτωση προβλήματος ασφάλειας ή προστασίας από έκνομες ενέργειες και εκδίδει και διαδίδει τις εφαρμοστέες υποχρεωτικές πληροφορίες.

2. Ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για τα καθήκοντα που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 3 όσον αφορά τα εξής:

α) τις εγκρίσεις των φορέων που είναι αρμόδιοι για τον σχεδιασμό προϊόντων, εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1·

β) τις εγκρίσεις των φορέων που είναι αρμόδιοι για την κατασκευή, τη συντήρηση και τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας προϊόντων, εξαρτημάτων και μη εγκατεστημένου εξοπλισμού, και τους φορείς που εμπλέκονται στην εκπαίδευση προσωπικού, σύμφωνα με το άρθρο 15, όταν οι εν λόγω φορείς έχουν την κύρια επιχειρηματική τους έδρα εκτός του εδάφους για τα οποία ένα κράτος μέλος είναι υπεύθυνο σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου.

3. Ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για τα καθήκοντα που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 3 όσον αφορά τις δηλώσεις στις οποίες προβαίνουν φορείς σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο α).

Άρθρο 67

Πιστοποίηση ιπτάμενου πληρώματος

1. Ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για τα καθήκοντα που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή, κατά το άρθρο 51 παράγραφος 3, όσον αφορά τις εγκρίσεις των φορέων εκπαίδευσης χειριστών και πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και των αεροϊατρικών κέντρων που αναφέρονται στο άρθρο 22, εφόσον οι εν λόγω φορείς και κέντρα έχουν την κύρια επιχειρηματική τους έδρα εκτός του εδάφους για τα οποία κράτος μέλος είναι αρμόδιο σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου.

2. Ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για τα καθήκοντα που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 3 όσον αφορά τα πιστοποιητικά προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με το άρθρο 23 σε καθεμιά από τις κάτωθι περιπτώσεις:

α) τη συσκευή εκμεταλλεύεται φορέας στον οποίο ο Οργανισμός έχει εκδώσει πιστοποιητικό σύμφωνα με την παράγραφο 1·

β) η συσκευή βρίσκεται εντός της επικράτειας υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και τη συσκευή εκμεταλλεύεται φορέας που έχει πιστοποιηθεί από τον Οργανισμό σύμφωνα με την παράγραφο 1 και έχει την κύρια εγκατάστασή του εκτός του εν λόγω εδάφους·

γ) η συσκευή βρίσκεται εντός της επικράτειας υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και τη συσκευή εκμεταλλεύεται φορέας στον οποίο ο Οργανισμός δεν έχει εκδώσει πιστοποιητικό σύμφωνα με την παράγραφο 1 και έχει την κύρια εγκατάστασή του εντός του εν λόγω εδάφους.

Άρθρο 68

Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ATM/ANS)

1. Ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για τα καθήκοντα που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 3 όσον αφορά:

α) τα πιστοποιητικά των παρόχων υπηρεσιών ATM/ANS που αναφέρονται στο άρθρο 36, εφόσον οι εν λόγω πάροχοι έχουν την κύρια εγκατάστασή τους εκτός της

επικράτειας στην οποία εφαρμόζονται οι Συνθήκες και είναι αρμόδιοι για την παροχή υπηρεσιών ATM/ANS στον εναέριο χώρο της εν λόγω επικράτειας·

β) τα πιστοποιητικά των παρόχων ATM/ANS που αναφέρονται στο άρθρο 36, εφόσον οι εν λόγω πάροχοι παρέχουν πανευρωπαϊκές υπηρεσίες ATM/ANS·

γ) τα πιστοποιητικά και για τις δηλώσεις των φορέων που αναφέρονται στο άρθρο 37, εφόσον οι εν λόγω φορείς εμπλέκονται στον σχεδιασμό, την κατασκευή ή τη συντήρηση πανευρωπαϊκών συστημάτων και συστατικών στοιχείων ATM/ANS·

δ) τις δηλώσεις των παρόχων ATM/ANS στους οποίους ο Οργανισμός έχει εκδώσει πιστοποιητικό σύμφωνα με τα στοιχεία α) και β), για συστήματα ATM/ANS και τα συστατικά στοιχεία τους που τίθενται σε λειτουργία από τους παρόχους αυτούς σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 1.

2. Όσον αφορά τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους που αναφέρονται στο άρθρο 38, ο Οργανισμός:

α) εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, καθορίζει και κοινοποιεί στον αιτούντα λεπτομερείς προδιαγραφές για τα συστήματα ATM/ANS και τα συστατικά στοιχεία τους, από τα οποία εξαρτάται η ασφάλεια ή η διαλειτουργικότητα και τα οποία υπόκεινται σε πιστοποιητικό ή δήλωση σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 2·

β) εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 39, είναι αρμόδιος για την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή, σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 3, για τα πιστοποιητικά και τις δηλώσεις που αφορούν συστήματα και συστατικά στοιχεία ATM/ANS από τα οποία εξαρτάται η ασφάλεια ή η διαλειτουργικότητα σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 2.

Άρθρο 69

Πιστοποίηση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας

Ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για τα καθήκοντα που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή, κατά το άρθρο 51 παράγραφος 3, για τα πιστοποιητικά των φορέων εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που αναφέρονται στο άρθρο 42, εφόσον οι εν λόγω φορείς έχουν την κύρια επιχειρηματική τους έδρα εκτός του εδάφους υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και, αναλόγως του προσωπικού τους.

Άρθρο 70

Φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών και διεθνής εποπτεία της ασφάλειας

1. Ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για τα καθήκοντα που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 3 για τις εξουσιοδοτήσεις που αφορούν τις λειτουργίες που προβλέπονται στο άρθρο 49 παράγραφοι 1 και 2, καθώς και για τις δηλώσεις των φορέων εκμετάλλευσης που αναφέρονται στο άρθρο 49 παράγραφος 2, εκτός εάν κράτος μέλος εκτελεί τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του κράτους του φορέα εκμετάλλευσης για τους οικείους φορείς εκμετάλλευσης.

2. Ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για τα καθήκοντα που συνδέονται με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 3 για τις

εξουσιοδοτήσεις σε αεροσκάφη και χειριστές κατά το άρθρο 50 παράγραφος 1 στοιχείο α).

3. Ο Οργανισμός, εφόσον του ζητηθεί, επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 με τη διεξαγωγή των απαραίτητων αξιολογήσεων, καθώς και επιτόπιων ελέγχων, των φορέων εκμετάλλευσης τρίτων χωρών και των αρχών που είναι αρμόδιες για την εποπτεία τους. Διαβιβάζει τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων αυτών, με κατάλληλες συστάσεις, στην Επιτροπή.

Άρθρο 71

Διερευνήσεις του Οργανισμού

1. Ο Οργανισμός διενεργεί είτε ο ίδιος είτε μέσω των αρμόδιων εθνικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων τις αναγκαίες διερευνήσεις για την εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικά με την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 3.

2. Για τη διεξαγωγή των διερευνήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ο Οργανισμός έχει την εξουσία:

α) να ζητεί από τα φυσικά ή τα νομικά πρόσωπα για τα οποία έχει εκδώσει πιστοποιητικό, ή έχουν προβεί σε δήλωση, να παρέχουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες·

β) να ζητεί από τα εν λόγω πρόσωπα να παρέχουν προφορικά εξηγήσεις σχετικά με οποιοδήποτε γεγονός, έγγραφο, αντικείμενο, διαδικασία ή άλλο θέμα με το οποίο προσδιορίζεται εάν το πρόσωπο συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού·

γ) να εισέρχεται σε όλες τις εγκαταστάσεις, τους χώρους και τα μέσα μεταφοράς των προσώπων αυτών·

δ) να εξετάζει, να αντιγράφει ή να παράγει αποσπάσματα κάθε εγγράφου, αρχείου ή δεδομένου, του οποίου είναι κάτοχοι τα εν λόγω πρόσωπα ή έχουν πρόσβαση, ανεξαρτήτως του μέσου αποθήκευσης των πληροφοριών αυτών.

Ο Οργανισμός, όταν απαιτείται για να προσδιορίζεται εάν πρόσωπο, για το οποίο έχει εκδοθεί το πιστοποιητικό, ή το οποίο έχει προβεί σε δήλωση, συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού, έχει επίσης την εξουσία να ασκήσει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στο πρώτο εδάφιο όσον αφορά οποιοδήποτε άλλο νομικό ή φυσικό πρόσωπο το οποίο αναμένεται εύλογα ότι διαθέτει πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς αυτούς ή ότι έχει πρόσβαση σε αυτές.

Οι αρμοδιότητες της παρούσας παραγράφου ασκούνται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου πραγματοποιείται η διερεύνηση, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των δικαιωμάτων και των εννόμων συμφερόντων των προσώπων και σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας. Εφόσον σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο είναι απαραίτητη εκ των προτέρων εξουσιοδότηση της δικαστικής αρχής του οικείου κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας για να εισέλθει στις εγκαταστάσεις, τα ακίνητα και τα μεταφορικά μέσα που αναφέρονται στο στοιχείο γ) του πρώτου εδαφίου, οι εν λόγω εξουσίες ασκούνται μόνον εφόσον λάβει προηγουμένως την εν λόγω εξουσιοδότηση.

3. Ο Οργανισμός διασφαλίζει ότι τα μέλη του προσωπικού του και, κατά περίπτωση, οι εμπειρογνώμονες που συμμετέχουν στη διερεύνηση έχουν επαρκή προσόντα, επαρκείς οδηγίες και είναι δεόντως εξουσιοδοτημένοι. Τα εν λόγω πρόσωπα ασκούν τις εξουσίες τους προσκομίζοντας γραπτή εξουσιοδότηση.

4. Οι υπάλληλοι των αρμοδίων αρχών του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου πρόκειται να πραγματοποιηθεί η διερεύνηση, κατόπιν αιτήματος του Οργανισμού, του παρέχουν συνδρομή κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης. Εφόσον δεν απαιτείται συνδρομή, ο Οργανισμός, σε εύλογο χρόνο πριν από τη διερεύνηση, ενημερώνει το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου πρόκειται να πραγματοποιηθεί η διερεύνηση σχετικά με τη διερεύνηση και την απαιτούμενη συνδρομή.

Άρθρο 72

Πρόστιμα και περιοδικές χρηματικές ποινές

1. Η Επιτροπή δύναται, κατ' αίτηση του Οργανισμού, να επιβάλει σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο οποίο έχει εκδοθεί το πιστοποιητικό, ή το οποίο έχει προβεί σε δήλωση, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, είτε ένα είτε αμφότερα τα ακόλουθα:

   α) πρόστιμο, εφόσον το εν λόγω πρόσωπο παρέβη, εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, μία από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού ή των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού·

   β) περιοδική χρηματική ποινή σε περίπτωση που το εν λόγω πρόσωπο παρέβη μία από αυτές τις διατάξεις, ή όταν επίκειται η παράβαση, προκειμένου να υποχρεώσει το εν λόγω πρόσωπο να συμμορφωθεί με τις εν λόγω διατάξεις.

2. Τα πρόστιμα και οι περιοδικές χρηματικές ποινές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Καθορίζονται ανάλογα με τη σοβαρότητα της περίπτωσης, και ιδίως ανάλογα με τον βαθμό στον οποίο τέθηκε σε κίνδυνο η ασφάλεια ή η προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και ανάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες του ενδιαφερόμενου νομικού ή φυσικού προσώπου.

   Το ποσό των προστίμων δεν υπερβαίνει το 4 % του ετήσιου εισοδήματος ή του κύκλου εργασιών του νομικού ή φυσικού προσώπου. Το ποσό των περιοδικών χρηματικών ποινών δεν υπερβαίνει το 2,5 % του μέσου ημερήσιου εισοδήματος ή του κύκλου εργασιών του ενδιαφερόμενου νομικού ή φυσικού προσώπου.

3. Η Επιτροπή δύναται να επιβάλει πρόστιμα και περιοδικές χρηματικές ποινές σύμφωνα με την παράγραφο 1, μόνον όταν άλλα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού για την αντιμετώπιση των παραβάσεων είναι μη ενδεδειγμένα ή δυσανάλογα.

4. Όσον αφορά την επιβολή προστίμων και περιοδικών χρηματικών ποινών σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή καθορίζει με κατ' εξουσιοδότηση πράξη κατά το άρθρο 117:

   α) λεπτομερή κριτήρια για τον καθορισμό της μεθόδου υπολογισμού του προστίμου ή της περιοδικής χρηματικής ποινής·

   β) λεπτομερείς κανόνες για έρευνες, σχετικά μέτρα και τη σύνταξη εκθέσεων, καθώς και για τη λήψη αποφάσεων, καθώς και διατάξεων σχετικών με τα δικαιώματα υπεράσπισης, πρόσβασης σε φακέλους,

νομικής εκπροσώπησης, εμπιστευτικότητας και των προσωρινών διατάξεων· και

γ) διαδικασίες για την είσπραξη των προστίμων και των περιοδικών χρηματικών ποινών.

5. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει πλήρη δικαιοδοσία για τον έλεγχο των αποφάσεων που λαμβάνει η Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 1. Δύναται να ακυρώσει, να μειώσει ή να επαυξήσει τα πρόστιμα ή τις περιοδικές χρηματικές ποινές που έχουν επιβληθεί.

6. Οι αποφάσεις που λαμβάνει η Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν έχουν ποινικό χαρακτήρα.

Άρθρο 73

Παρακολούθηση των κρατών μελών

1. Ο Οργανισμός επικουρεί την Επιτροπή στην παρακολούθηση της εφαρμογής από τα κράτη μέλη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού με τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων και άλλων δραστηριοτήτων παρακολούθησης. Οι εν λόγω επιθεωρήσεις και άλλες δραστηριότητες παρακολούθησης αποσκοπούν επίσης στην παροχή βοήθειας στα κράτη μέλη ώστε να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων αυτών.

Ο Οργανισμός υποβάλλει στην Επιτροπή εκθέσεις σχετικά με τις επιθεωρήσεις και άλλες δραστηριότητες παρακολούθησης που διεξάγει κατ' εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

2. Για τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων και άλλων δραστηριοτήτων παρακολούθησης κατά την παράγραφο 1, ο Οργανισμός έχει αρμοδιότητα:

α) να ζητεί από κάθε αρμόδια εθνική αρχή και κάθε νομικό ή φυσικό πρόσωπο υποκείμενο στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού να παρέχει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες·

β) να ζητεί από τις εν λόγω αρχές και πρόσωπα να παρέχουν προφορικά εξηγήσεις σχετικά με οποιοδήποτε γεγονός, έγγραφο, αντικείμενο, διαδικασία ή άλλο θέμα με το οποίο προσδιορίζεται εάν κράτος μέλος συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού·

γ) να εισέρχεται σε όλες τις εγκαταστάσεις, τους χώρους και τα μέσα μεταφοράς των αρχών και των προσώπων αυτών·

δ) να εξετάζει, να αντιγράφει ή να παράγει αποσπάσματα κάθε εγγράφου, αρχείου ή δεδομένου, του οποίου είναι κάτοχοι οι εν λόγω αρχές και πρόσωπα ή έχουν πρόσβαση, ανεξαρτήτως του μέσου αποθήκευσης των πληροφοριών αυτών.

Ο Οργανισμός, όταν απαιτείται για να προσδιορίζεται εάν κράτος μέλος συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού, έχει επίσης την εξουσία να ασκήσει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στο πρώτο εδάφιο όσον αφορά οποιοδήποτε άλλο νομικό ή φυσικό πρόσωπο το οποίο

αναμένεται εύλογα ότι διαθέτει πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς αυτούς ή ότι έχει πρόσβαση σε αυτές.

Οι αρμοδιότητες της παρούσας παραγράφου ασκούνται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία του κράτους μέλους όπου πραγματοποιείται η επιθεώρηση ή άλλη δραστηριότητα παρακολούθησης, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των δικαιωμάτων και των εννόμων συμφερόντων των ενδιαφερομένων αρχών και προσώπων και σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας. Εφόσον σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο είναι απαραίτητη εκ των προτέρων εξουσιοδότηση της δικαστικής αρχής του οικείου κράτους μέλους για να εισέλθει στις εγκαταστάσεις, τα ακίνητα και τα μεταφορικά μέσα που αναφέρονται στο στοιχείο γ) του πρώτου εδαφίου, οι εν λόγω εξουσίες ασκούνται μόνον εφόσον λάβει προηγουμένως την εν λόγω εξουσιοδότηση.

3. Ο Οργανισμός διασφαλίζει ότι τα μέλη του προσωπικού του και, κατά περίπτωση, οι εμπειρογνώμονες που συμμετέχουν στην επιθεώρηση ή σε άλλη δραστηριότητα παρακολούθησης έχουν επαρκή προσόντα, επαρκείς οδηγίες και είναι δεόντως εξουσιοδοτημένοι. Τα εν λόγω πρόσωπα ασκούν τις αρμοδιότητές τους προσκομίζοντας γραπτή εξουσιοδότηση.

Εγκαίρως πριν από την επιθεώρηση ή άλλη δραστηριότητα παρακολούθησης, ο Οργανισμός ενημερώνει το οικείο κράτος μέλος για τη δραστηριότητα και την ταυτότητα των υπαλλήλων του και κάθε άλλου εμπειρογνώμονα που διεξάγουν τη δραστηριότητα αυτή.

4. Το οικείο κράτος μέλος διευκολύνει την επιθεώρηση ή άλλη δραστηριότητα παρακολούθησης. Μεριμνά ώστε οι αρχές και οι ενδιαφερόμενοι να συνεργασθούν με τον Οργανισμό.

Όταν νομικό ή φυσικό πρόσωπο δεν συνεργάζεται με τον Οργανισμό, οι αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους παρέχουν την αναγκαία συνδρομή στον Οργανισμό, ώστε να μπορέσει να διενεργήσει την επιθεώρηση ή άλλη δραστηριότητα παρακολούθησης.

5. Όταν επιθεώρηση παρακολούθησης ή άλλη δραστηριότητα που διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου συνεπάγεται την επιθεώρηση ή άλλη δραστηριότητα παρακολούθησης νομικού ή φυσικού προσώπου υποκείμενου στον παρόντα κανονισμό, με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 71 παράγραφοι 2, 3 και 4.

6. Κατόπιν αιτήματος του κράτους μέλους, οι εκθέσεις που συντάσσει ο Οργανισμός σύμφωνα με την παράγραφο 1 διατίθενται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες του κράτους μέλους όπου διενεργήθηκε η επιθεώρηση.

7. Ο Οργανισμός δημοσιεύει σύνοψη των πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των συναφών κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων από κάθε κράτος μέλος. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνονται στην ετήσια επισκόπηση της ασφαλείας που αναφέρεται στο άρθρο 61 παράγραφος 6.

8. Ο Οργανισμός συμβάλλει στην εκτίμηση των επιπτώσεων από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των συναφών κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού, με την επιφύλαξη της εκτίμησης της Επιτροπής βάσει του άρθρου 113, με βάση τους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 1.

9. Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις μεθόδους εργασίας του Οργανισμού για την εκτέλεση των καθηκόντων δυνάμει του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω κανόνες περιλαμβάνονται στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 2.

Άρθρο 74

Έρευνα και καινοτομία

1. Ο Οργανισμός επικουρεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη στον προσδιορισμό κύριων θεμάτων έρευνας στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας, προκειμένου να συμβάλει στη συνοχή και τον συντονισμό μεταξύ της δημοσίως χρηματοδοτούμενης έρευνας και ανάπτυξης και των πολιτικών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

2. Ο Οργανισμός στηρίζει την Επιτροπή στον καθορισμό και την υλοποίηση των σχετικών προγραμμάτων-πλαισίου της Ένωσης για δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας και των ετήσιων και πολυετών προγραμμάτων εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών αξιολόγησης, στην επανεξέταση των χρηματοδοτούμενων έργων και στην αξιοποίηση των αποτελεσμάτων έργων έρευνας και καινοτομίας.

3. Ο Οργανισμός δύναται να αναπτύσσει και να χρηματοδοτεί έρευνα στο βαθμό που αφορά αυστηρά τη βελτίωση των δραστηριοτήτων στο πεδίο των αρμοδιοτήτων του. Οι ανάγκες και οι δραστηριότητες έρευνας του Οργανισμού περιλαμβάνονται στο ετήσιο πρόγραμμα εργασιών του.

4. Τα αποτελέσματα της χρηματοδοτούμενης από τον Οργανισμό έρευνας δημοσιεύονται, εκτός εάν αυτό αποκλείεται από τους εφαρμοστέους κανόνες περί πνευματικής ιδιοκτησίας ή από τους κανόνες ασφαλείας του Οργανισμού δυνάμει του άρθρου 112.

5. Επιπλέον των καθηκόντων που καθορίζονται στις παραγράφους 1 έως 4 και στο άρθρο 64, ο Οργανισμός δύναται να συμμετέχει επίσης σε ειδικές ερευνητικές δραστηριότητες, με την προϋπόθεση ότι οι δραστηριότητες αυτές συμβαδίζουν με τα καθήκοντα του Οργανισμού και τους στόχους του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 75

Προστασία του περιβάλλοντος

1. Τα μέτρα που λαμβάνει ο Οργανισμός όσον αφορά τις εκπομπές και τον θόρυβο, για την πιστοποίηση του σχεδιασμού των προϊόντων κατά το άρθρο 11, αποσκοπούν στην πρόληψη σημαντικών επιζήμιων συνεπειών στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία που οφείλονται στις δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας.

2. Τα κράτη μέλη, η Επιτροπή, ο Οργανισμός και άλλα θεσμικά όργανα, φορείς, υπηρεσίες και οργανισμοί της ΕΕ, εντός των ορίων των αντιστοίχων πεδίων αρμοδιότητάς τους, συνεργάζονται σε περιβαλλοντικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καλύπτει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[21], με σκοπό να διασφαλιστεί ότι

[21] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων

λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεξαρτήσεις μεταξύ της προστασίας του περιβάλλοντος, της ανθρώπινης υγείας και άλλων τεχνικών τομέων της πολιτικής αεροπορίας.

3. Ο Οργανισμός επικουρεί την Επιτροπή στον καθορισμό και τον συντονισμό των πολιτικών και των δράσεων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας που άπτονται της προστασίας του περιβάλλοντος, ιδίως με τη διενέργεια μελετών και προσομοιώσεων και με την παροχή τεχνικών συμβουλών.

4. Προκειμένου να ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέρη και το ευρύ κοινό, ο Οργανισμός δημοσιεύει, ανά τριετία, περιβαλλοντική επισκόπηση, η οποία παρουσιάζει κατά τρόπο αντικειμενικό την κατάσταση της περιβαλλοντικής προστασίας σχετικά με την πολιτική αεροπορία στην Ένωση.

Άρθρο 76

Προστασία της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες

1. Ο Οργανισμός, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη συνεργάζονται σε θέματα που άπτονται της προστασίας της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο, με σκοπό να διασφαλισθεί ότι λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεξαρτήσεις μεταξύ της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της προστασίας της από έκνομες ενέργειες.

2. Ο Οργανισμός, κατόπιν αιτήματος, παρέχει τεχνική βοήθεια στην Επιτροπή όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[22], μεταξύ άλλων στην εκτέλεση των επιθεωρήσεων προστασίας και στην προετοιμασία των μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται στο πλαίσιο του εν λόγω κανονισμού.

3. Για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ο Οργανισμός δύναται, σε συμφωνία με την Επιτροπή, να λαμβάνει μέτρα δυνάμει του άρθρου 65 παράγραφος 6 και του άρθρου 66 παράγραφος 1 στοιχείο θ). Πριν από τη λήψη αυτών των μέτρων, ο Οργανισμός λαμβάνει τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής και διαβουλεύεται με τα κράτη μέλη.

Άρθρο 77

Διεθνής συνεργασία

1. Ο Οργανισμός, εφόσον του ζητηθεί, επικουρεί την Επιτροπή στη διαχείριση των σχέσεων με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς με αντικείμενο θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός. Η συνδρομή συμβάλλει, ιδίως, στην εναρμόνιση των κανόνων και στην αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών.

2. Ο Οργανισμός δύναται να συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές τρίτων χωρών και διεθνείς οργανισμούς αρμόδιους σε θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός. Προς τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός δύναται, κατόπιν προηγούμενης έγκρισης της

καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/ΕΚ και για κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ (ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1).

22 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72).

Επιτροπής, να προβαίνει σε διακανονισμούς εργασίας με τις εν λόγω αρχές και διεθνείς οργανισμούς.

3. Ο Οργανισμός επικουρεί τα κράτη μέλη στην τήρηση των υποχρεώσεών τους δυνάμει διεθνών συμφωνιών σε θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός, και ιδίως των υποχρεώσεών τους δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου.

4. Ο Οργανισμός, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και την Επιτροπή, καταρτίζει και επικαιροποιεί, εφόσον είναι αναγκαίο, αποθετήριο το οποίο περιλαμβάνει:

α) πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού και τα μέτρα που λαμβάνει ο Οργανισμός δυνάμει του παρόντος κανονισμού με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές·

β) άλλες πληροφορίες σχετικές με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, οι οποίες είναι κοινές για όλα τα κράτη μέλη και αφορούν την παρακολούθηση από τον ΔΟΠΑ της συμμόρφωσης των κρατών μελών με τη σύμβαση του Σικάγου και με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές.

Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τις πληροφορίες που περιέχει το εν λόγω αποθετήριο κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους δυνάμει του άρθρου 38 της σύμβασης του Σικάγου και κατά την παροχή πληροφοριών στον ΔΟΠΑ στο πλαίσιο του γενικού ελεγκτικού προγράμματος εποπτείας της ασφαλείας.

5. Με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων της Συνθήκης, η Επιτροπή, ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές συνεργάζονται, μέσω δικτύου εμπειρογνωμόνων, σε τεχνικά θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και συνδέονται με τις εργασίες της ΔΟΠΑ.

Ο Οργανισμός παρέχει στο δίκτυο αυτό την αναγκαία διοικητική υποστήριξη, συμπεριλαμβανομένης της συνδρομής για την προετοιμασία και τη διοργάνωση των συνεδριάσεών του.

6. Πέραν των καθηκόντων που καθορίζονται στις παραγράφους 1 έως 5 και στο άρθρο 64, ο Οργανισμός δύναται να συμμετέχει επίσης σε τεχνική συνεργασία και σε ειδικά έργα έρευνας και συνδρομής με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς, με την προϋπόθεση ότι οι δραστηριότητες αυτές συμβαδίζουν με τα καθήκοντα του Οργανισμού και τους στόχους του άρθρου 1.

Άρθρο 78

Διαχείριση κρίσεων

1. Ο Οργανισμός συμβάλλει, εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων του, στην έγκαιρη απόκριση σε αεροπορικές κρίσεις και στον μετριασμό των συνεπειών τους.

2. Ο Οργανισμός συμμετέχει στην ευρωπαϊκή μονάδα συντονισμού αεροπορικών κρίσεων (ΕΜΣΑΚ) που συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011[23] της Επιτροπής.

[23] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 2011, για καθορισμό λεπτομερών κανόνων εκτέλεσης λειτουργιών δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ) και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 (ΕΕ L 185 της 15.7.2011, σ. 1).

Άρθρο 79

Αεροπορική εκπαίδευση

Προκειμένου να προωθηθούν βέλτιστες πρακτικές και ομοιομορφία στην εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που εκδίδονται βάσει αυτού, ο Οργανισμός δύναται να παρέχει εκπαίδευση, μεταξύ άλλων με εξωτερικούς εκπαιδευτές, σε αρμόδιες εθνικές αρχές, αρμόδιες αρχές τρίτων χωρών, διεθνείς οργανισμούς, νομικά και φυσικά πρόσωπα που υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Ο Οργανισμός καθορίζει και δημοσιεύει σε επίσημο δημοσίευμά του τους όρους που πρέπει να πληρούν οι εξωτερικοί εκπαιδευτές που χρησιμοποιεί ο Οργανισμός για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 80

Υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

Ο Οργανισμός παρέχει, κατόπιν αιτήματος, τεχνική συνδρομή στην Επιτροπή, εφόσον ο Οργανισμός διαθέτει την αναγκαία εμπειρογνωσία, για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ιδίως με:

α) τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, ερευνών και μελετών·

β) τη συμβολή του στην εφαρμογή μηχανισμού επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τις λειτουργίες δικτύου·

γ) τη συμβολή του στην εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης και της εγκατάστασης του ερευνητικού προγράμματος ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR).

ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Άρθρο 81

Νομικό καθεστώς, έδρα και τοπικά γραφεία

1. Ο Οργανισμός είναι φορέας της Ένωσης. Διαθέτει νομική προσωπικότητα.

2. Σε κάθε κράτος μέλος, ο Οργανισμός διαθέτει την ευρύτερη δυνατή νομική ικανότητα που αναγνωρίζει το εθνικό δίκαιο στα νομικά πρόσωπα. Δύναται ιδίως να αποκτά ή να διαθέτει κινητή και ακίνητη περιουσία και να έχει την ικανότητα διαδίκου.

3. Έδρα του Οργανισμού ορίζεται η Κολονία της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας.

4. Ο Οργανισμός δύναται να εγκαθιστά τοπικά γραφεία στα κράτη μέλη, με τη συγκατάθεση των κρατών μελών και σύμφωνα με το άρθρο 91 παράγραφος 4.

5. Ο Οργανισμός εκπροσωπείται νόμιμα από τον εντεταλμένο διευθυντή του.

Άρθρο 82

Προσωπικό

1. Στο προσωπικό που απασχολεί ο Οργανισμός εφαρμόζονται ο κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων της Ευρωπαϊκής Ένωσης[24], το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι κανόνες που έχουν εγκριθεί με τη συμφωνία των θεσμικών οργάνων της Ένωσης για τους σκοπούς της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης και του εν λόγω καθεστώτος.

2. Ο Οργανισμός δύναται να χρησιμοποιεί αποσπασμένους εθνικούς εμπειρογνώμονες ή άλλο προσωπικό που δεν απασχολείται από τον Οργανισμό. Το διοικητικό συμβούλιο εκδίδει απόφαση για τον καθορισμό του καθεστώτος σχετικά με τους αποσπασμένους εθνικούς εμπειρογνώμονες στον Οργανισμό.

Άρθρο 83

Προνόμια και ασυλίες

Το πρωτόκολλο περί προνομίων και ασυλιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης εφαρμόζεται στον Οργανισμό και στο προσωπικό του.

Άρθρο 84

Ευθύνη

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

2. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αρμόδιο να αποφαίνεται δυνάμει ρήτρας διαιτησίας που περιλαμβάνεται σε σύμβαση που συνάπτει ο Οργανισμός.

3. Σε περίπτωση εξωσυμβατικής ευθύνης, ο Οργανισμός υποχρεούται να αποκαθιστά κάθε ζημία που προκαλείται από τις υπηρεσίες ή το προσωπικό του κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, σύμφωνα με τις γενικές αρχές που είναι κοινές στα επιμέρους δίκαια των κρατών μελών.

4. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει δικαιοδοσία να εκδικάζει τις διαφορές που αφορούν τις αποζημιώσεις για τις ζημίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

5. Η προσωπική ευθύνη των μελών του προσωπικού έναντι του Οργανισμού διέπεται από τις διατάξεις του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης ή του καθεστώτος που εφαρμόζεται σε αυτά.

Άρθρο 85

Καθήκοντα του διοικητικού συμβουλίου

1. Ο Οργανισμός έχει διοικητικό συμβούλιο.

2. Το διοικητικό συμβούλιο:

---

[24] Κανονισμός (ΕΟΚ, Ευρατόμ, ΕΚΑΧ) αριθ. 259/68 του Συμβουλίου, της 29ης Φεβρουαρίου 1968, περί καθορισμού του κανονισμού υπηρεσιακής καταστάσεως των υπαλλήλων και του καθεστώτος που εφαρμόζεται επί του λοιπού προσωπικού των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και περί θεσπίσεως ειδικών μέτρων προσωρινώς εφαρμοστέων στους υπαλλήλους της Επιτροπής (ΕΕ L 56 της 4.3.1968, σ. 1).

α) διορίζει τον εντεταλμένο διευθυντή και, ανάλογα με την περίπτωση, παρατείνει τη θητεία του ή τον παύει από τα καθήκοντά του, σύμφωνα με το άρθρο 92·

β) εκδίδει ενοποιημένη ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων του Οργανισμού και τη διαβιβάζει, έως την 1η Ιουλίου κάθε έτους, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και το Ελεγκτικό Συνέδριο. Η ενοποιημένη ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων δημοσιεύεται·

γ) εγκρίνει σε ετήσια βάση το έγγραφο προγραμματισμού του Οργανισμού με πλειοψηφία δύο τρίτων των μελών που έχουν δικαίωμα ψήφου και σύμφωνα με το άρθρο 106·

δ) εγκρίνει τον ετήσιο προϋπολογισμό του Οργανισμού με πλειοψηφία δύο τρίτων των μελών που έχουν δικαίωμα ψήφου και σύμφωνα με το άρθρο 109 παράγραφος 11·

ε) ορίζει διαδικασίες για τη λήψη αποφάσεων από τον εντεταλμένο διευθυντή σύμφωνα με τα άρθρα 104 και 105·

στ) εκτελεί τα καθήκοντά του που αφορούν τον προϋπολογισμό του Οργανισμού σύμφωνα με τα άρθρα 109, 110 και 114·

ζ) διορίζει τα μέλη του τμήματος (ή των τμημάτων) προσφυγών σύμφωνα με το άρθρο 94·

η) ασκεί πειθαρχικό έλεγχο στον εντεταλμένο διευθυντή·

θ) γνωμοδοτεί ως προς τους κανόνες περί τελών και δικαιωμάτων που αναφέρονται στο άρθρο 115 παράγραφος 2·

ι) εγκρίνει τον εσωτερικό του κανονισμό και τον εσωτερικό κανονισμό του εκτελεστικού συμβουλίου·

ια) αποφασίζει σχετικά με γλωσσικά θέματα του Οργανισμού·

ιβ) λαμβάνει όλες τις αποφάσεις σχετικά με τη δημιουργία και, εφόσον χρειάζεται, την τροποποίηση των εσωτερικών δομών του Οργανισμού·

ιγ) σύμφωνα με την παράγραφο 6, ασκεί, όσον αφορά το προσωπικό του Οργανισμού, τις εξουσίες που αναθέτει ο κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων στην αρμόδια για τους διορισμούς αρχή και το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην αρχή που είναι επιφορτισμένη με τη σύναψη των συμβάσεων προσλήψεως («εξουσίες ως αρμόδια για τους διορισμούς αρχή»)·

ιδ) εκδίδει κατάλληλους εκτελεστικούς κανόνες για την εφαρμογή του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων και του καθεστώτος που εφαρμόζεται επί του λοιπού προσωπικού σύμφωνα με το άρθρο 110 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης·

ιε) μεριμνά για τη δέουσα συνέχεια σε ευρήματα και συστάσεις που προκύπτουν από τις διάφορες εσωτερικές ή εξωτερικές εκθέσεις ελέγχου και αξιολογήσεις, καθώς και από τις έρευνες της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF)·

ιστ) εκδίδει κανόνες για την πρόληψη και τη διαχείριση συγκρούσεων συμφερόντων όσον αφορά τα μέλη του, καθώς και τα μέλη του τμήματος (ή των τμημάτων) προσφυγών·

ιζ) εκδίδει τους δημοσιονομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 114·

ιη) διορίζει υπόλογο, δυνάμει του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης και του καθεστώτος που εφαρμόζεται επί του λοιπού προσωπικού, ο οποίος λειτουργεί υπό καθεστώς πλήρους ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των καθηκόντων του·

ιθ) εγκρίνει στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης, ανάλογη των κινδύνων απάτης, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος και τα οφέλη των μέτρων που θα εφαρμοστούν·

κ) γνωμοδοτεί επί του σχεδίου ευρωπαϊκού προγράμματος αεροπορικής ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 5·

κα) εγκρίνει το ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 6.

3. Το διοικητικό συμβούλιο δύναται να συμβουλεύει τον εντεταλμένο διευθυντή σε κάθε θέμα που συνδέεται με πεδία που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

4. Το διοικητικό συμβούλιο συστήνει συμβουλευτικό σώμα όπου εκπροσωπείται όλο το φάσμα των εμπλεκόμενων μερών τους οποίους αφορούν οι εργασίες του Οργανισμού, το οποίο συμβουλεύεται πριν λάβει αποφάσεις στα πεδία της παραγράφου 2 στοιχεία γ), ε), στ) και θ). Το διοικητικό συμβούλιο δύναται επίσης να αποφασίσει να συμβουλευθεί το συμβουλευτικό σώμα σε άλλα θέματα που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3. Το διοικητικό συμβούλιο δεν δεσμεύεται σε καμία περίπτωση από τη γνώμη του συμβουλευτικού σώματος.

5. Το διοικητικό συμβούλιο δύναται να συστήνει ομάδες εργασίας για να το συντρέχουν στην εκτέλεση των καθηκόντων του, μεταξύ των οποίων είναι η προετοιμασία των αποφάσεών του και η παρακολούθηση της εφαρμογής τους.

6. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει, σύμφωνα με το άρθρο 110 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων, απόφαση με βάση το άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων και το άρθρο 6 του καθεστώτος που εφαρμόζεται επί του λοιπού προσωπικού των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τη μεταβίβαση των σχετικών εξουσιών της αρμόδιας επί των διορισμών αρχής στον εντεταλμένο διευθυντή, καθώς και για τον προσδιορισμό των προϋποθέσεων με βάση τις οποίες μπορεί να ανασταλεί η εν λόγω μεταβίβαση. Ο εντεταλμένος διευθυντής εξουσιοδοτείται να μεταβιβάζει περαιτέρω τις εξουσίες αυτές.

Εφόσον επιβάλλεται λόγω εξαιρετικών περιστάσεων, το διοικητικό συμβούλιο δύναται, με απόφασή του, να αναστείλει προσωρινά την ανάθεση στον εντεταλμένο διευθυντή των αρμοδιοτήτων που ανήκουν στην αρμόδια για τους διορισμούς αρχή, και των αρμοδιοτήτων που ο τελευταίος μεταβίβασε περαιτέρω, και να τις ασκήσει το ίδιο ή να τις μεταβιβάσει σε κάποιο από τα μέλη του ή σε άλλο μέλος του προσωπικού πλην του εντεταλμένου διευθυντή.

Άρθρο 86

Σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών και της Επιτροπής, οι οποίοι έχουν όλοι δικαίωμα ψήφου. Κάθε κράτος μέλος ορίζει ένα μέλος του διοικητικού συμβουλίου και έναν αναπληρωτή, ο οποίος εκπροσωπεί το μέλος κατά την απουσία του. Η Επιτροπή ορίζει δύο εκπροσώπους και τους αναπληρωτές τους. Η διάρκεια της θητείας των μελών και των αναπληρωτών τους είναι τέσσερα έτη. Η θητεία μπορεί να παραταθεί.

2. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου και οι αναπληρωτές τους ορίζονται με κριτήρια τις γνώσεις, την αναγνωρισμένη πείρα και τη μακροχρόνια ενασχόλησή τους στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, λαμβανομένης υπόψη της σημαντικής εμπειρογνωσίας τους σε θέματα διαχείρισης, διοίκησης και προϋπολογισμού, προσόντα τα οποία πρέπει να αξιοποιηθούν για την προώθηση των στόχων του παρόντος κανονισμού. Φέρουν τουλάχιστον συνολική ευθύνη για την πολιτική αεροπορικής ασφάλειας στα αντίστοιχα κράτη μέλη τους.

3. Όλα τα μέρη που εκπροσωπούνται στο διοικητικό συμβούλιο καταβάλλουν προσπάθειες ώστε να περιορίζεται η εναλλαγή των αντιπροσώπων τους, προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνέχεια των εργασιών του διοικητικού συμβουλίου. Όλα τα μέρη επιδιώκουν την επίτευξη ισόρροπης εκπροσώπησης ανδρών και γυναικών στο διοικητικό συμβούλιο.

4. Ανάλογα με την περίπτωση, η συμμετοχή εκπροσώπων ευρωπαϊκών τρίτων χωρών με την ιδιότητα του παρατηρητή στο διοικητικό συμβούλιο και οι σχετικές λεπτομέρειες καθορίζονται στο πλαίσιο των συμφωνιών που αναφέρονται στο άρθρο 118.

5. Το συμβουλευτικό σώμα που αναφέρεται στο άρθρο 85 παράγραφος 4 ορίζει τέσσερα από τα μέλη του για να συμμετέχουν με την ιδιότητα του παρατηρητή στο διοικητικό συμβούλιο. Τα εν λόγω μέλη εκπροσωπούν, κατά τον ευρύτερο δυνατό τρόπο, τις διάφορες απόψεις που εκφράζονται στο συμβουλευτικό σώμα. Η διάρκεια της θητείας τους είναι 24 μήνες και μπορεί να παραταθεί μία φορά για άλλους 24 μήνες.

Άρθρο 87

Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο εκλέγει πρόεδρο και αντιπρόεδρο μεταξύ των μελών του που έχουν δικαίωμα ψήφου. Ο αντιπρόεδρος αντικαθιστά αυτοδικαίως τον πρόεδρο σε περίπτωση που αυτός αδυνατεί να ασκήσει τα καθήκοντά του.

2. Η διάρκεια της θητείας του προέδρου και του αναπληρωτή προέδρου είναι τετραετής και μπορεί να παραταθεί άπαξ για τέσσερα επιπλέον έτη. Εάν παύσουν να είναι μέλη του διοικητικού συμβουλίου οποτεδήποτε κατά τη διάρκεια της θητείας τους, η θητεία τους λήγει αυτομάτως από τη συγκεκριμένη ημερομηνία.

Άρθρο 88

Συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου

1. Οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου συγκαλούνται από τον πρόεδρό του.

2. Το διοικητικό συμβούλιο πραγματοποιεί τουλάχιστον δύο τακτικές συνεδριάσεις ανά έτος. Συνέρχεται επίσης κατόπιν αιτήματος του προέδρου, της Επιτροπής ή του ενός τρίτου τουλάχιστον των μελών του.

3. Ο εντεταλμένος διευθυντής του Οργανισμού λαμβάνει μέρος στις συνεδριάσεις, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

4. Το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να καλέσει οποιοδήποτε πρόσωπο, του οποίου η γνώμη παρουσιάζει ενδεχομένως ενδιαφέρον, για να συμμετάσχει στις συνεδριάσεις του ως παρατηρητής.

5. Ο Οργανισμός παρέχει γραμματειακή υποστήριξη στο διοικητικό συμβούλιο.

Άρθρο 89

Κανόνες ψηφοφορίας του διοικητικού συμβουλίου

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 85 παράγραφος 2 στοιχεία γ) και δ) και του άρθρου 92 παράγραφος 7, οι αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου λαμβάνονται με πλειοψηφία των μελών του που έχουν δικαίωμα ψήφου. Εφόσον το ζητήσει μέλος του διοικητικού συμβουλίου, η αναφερόμενη στο άρθρο 85 παράγραφος 2 στοιχείο ια) απόφαση λαμβάνεται με ομοφωνία.

2. Κάθε μέλος που έχει ορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 86 παράγραφος 1 έχει μία ψήφο. Κατά την απουσία μέλους, το δικαίωμα ψήφου του δικαιούται να το ασκήσει ο αναπληρωτής του. Οι παρατηρητές και ο εντεταλμένος διευθυντής του Οργανισμού δεν ψηφίζουν.

3. Ο εσωτερικός κανονισμός του διοικητικού συμβουλίου περιέχει λεπτομερέστερες ρυθμίσεις σχετικά με τις ψηφοφορίες, και ιδίως τους όρους υπό τους οποίους ένα μέλος μπορεί να ενεργεί εξ ονόματος άλλου, καθώς και τις απαιτήσεις απαρτίας, αναλόγως.

4. Για την έγκριση αποφάσεων σχετικά με ζητήματα που αφορούν τον προϋπολογισμό ή τους ανθρώπινους πόρους απαιτείται υπερψήφιση από την Επιτροπή.

Άρθρο 90

Εκτελεστικό συμβούλιο

1. Το διοικητικό συμβούλιο επικουρείται από εκτελεστικό συμβούλιο.

2. Το εκτελεστικό συμβούλιο:

α) προετοιμάζει τις αποφάσεις που πρόκειται να λάβει το διοικητικό συμβούλιο·

β) μεριμνά ώστε, από κοινού με το διοικητικό συμβούλιο, να δίδεται κατάλληλη συνέχεια σε ευρήματα και συστάσεις που απορρέουν από τις εσωτερικές ή εξωτερικές εκθέσεις ελέγχου και τις αξιολογήσεις, καθώς και από έρευνες της OLAF·

γ) με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων του εντεταλμένου διευθυντή, όπως αυτές καθορίζονται στο άρθρο 91, τον επικουρεί και τον συμβουλεύει στην εφαρμογή των αποφάσεων του διοικητικού συμβουλίου, ώστε να ενισχύεται η εποπτεία της διοικητικής και της δημοσιονομικής διαχείρισης.

3. Όταν είναι απαραίτητο, λόγω έκτακτης ανάγκης, το εκτελεστικό συμβούλιο δύναται να λάβει ορισμένες προσωρινές αποφάσεις εξ ονόματος του διοικητικού συμβουλίου, ιδίως σε θέματα διοικητικής διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένης της αναστολής της μεταβίβασης εξουσιών της αρμόδιας για τους διορισμούς αρχής, καθώς και σε θέματα προϋπολογισμού. Οι εν λόγω αποφάσεις παραπέμπονται στην αμέσως επόμενη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου προς επιβεβαίωση.

4. Το εκτελεστικό συμβούλιο απαρτίζεται από τον πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου, δύο εκπροσώπους της Επιτροπής και έξι άλλα μέλη που ορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο και επιλέγονται μεταξύ των μελών του που έχουν δικαίωμα ψήφου. Ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου είναι επίσης πρόεδρος του εκτελεστικού συμβουλίου. Ο εντεταλμένος διευθυντής συμμετέχει στις συνεδριάσεις του εκτελεστικού συμβουλίου χωρίς όμως δικαίωμα ψήφου. Το συμβουλευτικό σώμα δύναται να ορίσει ένα από τα μέλη του ως παρατηρητή.

5. Η διάρκεια της θητείας των μελών του εκτελεστικού συμβουλίου είναι ίδια με τη διάρκεια της θητείας των μελών του διοικητικού συμβουλίου. Η θητεία των μελών του εκτελεστικού συμβουλίου λήγει όταν παύσουν να είναι μέλη του διοικητικού συμβουλίου.

6. Το συμβουλευτικό σώμα πραγματοποιεί τουλάχιστον μία τακτική συνεδρίαση ανά τρίμηνο. Συνέρχεται επίσης με πρωτοβουλία του προέδρου του ή κατόπιν αιτήματος των μελών του.

7. Το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει τον εσωτερικό κανονισμό του εκτελεστικού συμβουλίου.

Άρθρο 91

Αρμοδιότητες του εντεταλμένου διευθυντή

1. Ο εντεταλμένος διευθυντής είναι αρμόδιος για τη διαχείριση του Οργανισμού. Ο εντεταλμένος διευθυντής λογοδοτεί στο διοικητικό συμβούλιο. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής, του διοικητικού συμβουλίου και του εκτελεστικού συμβουλίου, ο εντεταλμένος διευθυντής ενεργεί υπό καθεστώς πλήρους ανεξαρτησίας κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του και δεν επιζητεί ούτε λαμβάνει οδηγίες από καμία κυβέρνηση ούτε από οποιονδήποτε άλλο φορέα.

2. Ο εντεταλμένος διευθυντής υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την εκτέλεση των καθηκόντων του κατόπιν αιτήματος. Το Συμβούλιο μπορεί να καλέσει τον εντεταλμένο διευθυντή να υποβάλει έκθεση σχετικά με την εκτέλεση των καθηκόντων του.

3. Ο εντεταλμένος διευθυντής είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση των καθηκόντων που ανατίθενται στον Οργανισμό δυνάμει του παρόντος κανονισμού ή άλλων πράξεων της Ένωσης. Ο εντεταλμένος διευθυντής είναι ιδίως αρμόδιος:

α) να εγκρίνει τα μέτρα του Οργανισμού, όπως αυτά καθορίζονται στο άρθρο 65, εντός των ορίων που καθορίζονται από τον παρόντα κανονισμό, τις συναφείς κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού·

β) να λαμβάνει αποφάσεις για τις διερευνήσεις, τις επιθεωρήσεις και άλλες δραστηριότητες παρακολούθησης σύμφωνα με τα άρθρα 71 και 73·

γ) να λαμβάνει απόφαση σχετικά με την κατανομή των καθηκόντων σε ειδικευμένους φορείς σύμφωνα με το άρθρο 58 παράγραφος 1 και για τη διεξαγωγή διερευνήσεων από αρμόδιες εθνικές αρχές ή ειδικευμένους φορείς εξ ονόματος του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 71 παράγραφος 1·

δ) να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα σχετικά με τις δραστηριότητες του Οργανισμού που συνδέονται με τη διεθνή συνεργασία σύμφωνα με το άρθρο 77·

ε) να προβαίνει σε όλες τις δέουσες ενέργειες, συμπεριλαμβανομένης της έγκρισης εσωτερικών διοικητικών οδηγιών και της δημοσίευσης ανακοινώσεων, ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του Οργανισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού·

στ) να εκτελεί τις αποφάσεις που λαμβάνει το διοικητικό συμβούλιο·

ζ) να συντάσσει την ενοποιημένη ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων του Οργανισμού και να την υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο προς έγκριση·

η) να καταρτίζει το σχέδιο κατάστασης προβλέψεων των εσόδων και των δαπανών του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 109 και να εκτελεί τον προϋπολογισμό του σύμφωνα με το άρθρο 110·

θ) να μεταβιβάζει τις αρμοδιότητές του σε άλλα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού. Η Επιτροπή καθορίζει τους τρόπους της εν λόγω μεταβίβασης σε εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 2·

ι) να εκπονεί το έγγραφο προγραμματισμού που αναφέρεται στο άρθρο 106 παράγραφος 1 και να το υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο προς έγκριση, αφού λάβει τη γνώμη της Επιτροπής·

ια) να εφαρμόζει το έγγραφο προγραμματισμού που αναφέρεται στο άρθρο 106 παράγραφος 1 και να αναφέρει σχετικά με την εφαρμογή του στο διοικητικό συμβούλιο·

ιβ) να καταρτίζει σχέδιο δράσης σε συνέχεια των ευρημάτων εσωτερικών ή εξωτερικών εκθέσεων ελέγχου και των αξιολογήσεων, καθώς και των ερευνών της OLAF, και να υποβάλλει έκθεση προόδου δύο φορές ετησίως στην Επιτροπή και τακτικά στο διοικητικό συμβούλιο και στο εκτελεστικό συμβούλιο·

ιγ) να προστατεύει τα χρηματοοικονομικά συμφέροντα της Ένωσης εφαρμόζοντας προληπτικά μέτρα κατά της απάτης, της διαφθοράς και άλλων τυχόν έκνομων δραστηριοτήτων με αποτελεσματικούς ελέγχους και, εφόσον διαπιστώνονται παρατυπίες, να ανακτά τα αχρεωστήτως καταβληθέντα ποσά και, κατά περίπτωση, να επιβάλλει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές διοικητικές και χρηματικές ποινές·

ιδ) να καταστρώνει τη στρατηγική του Οργανισμού για την καταπολέμηση της απάτης και να την υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο προς έγκριση·

ιε) να εκπονεί σχέδιο των δημοσιονομικών κανόνων που εφαρμόζονται στον Οργανισμό·

ιστ) να καταρτίζει το ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας και τις μετέπειτα επικαιροποιήσεις του και το υποβάλλει προς έγκριση στο διοικητικό συμβούλιο·

ιζ) να υποβάλλει εκθέσεις στο διοικητικό συμβούλιο όσον αφορά την υλοποίηση του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας·

ιη) να ανταποκρίνεται σε αιτήματα της Επιτροπής για την παροχή συνδρομής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

ιθ) να αποδέχεται τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στον Οργανισμό σύμφωνα με τα άρθρα 53 και 54·

κ) να μεριμνά για την καθημερινή διοίκηση του Οργανισμού.

4. Ο εντεταλμένος διευθυντής είναι επίσης αρμόδιος να αποφασίζει εάν είναι αναγκαίο για την αποτελεσματική και αποδοτική άσκηση των καθηκόντων του Οργανισμού η εγκατάσταση ενός ή περισσοτέρων γραφείων σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη. Η εν λόγω απόφαση απαιτεί την εκ των προτέρων συγκατάθεση της Επιτροπής, του διοικητικού συμβουλίου και του κράτους μέλους όπου πρόκειται να εγκατασταθεί τοπικό γραφείο. Στην εν λόγω απόφαση διευκρινίζεται το πεδίο εφαρμογής των δραστηριοτήτων που πρόκειται να αναλάβει το τοπικό γραφείο, ώστε να αποφεύγεται το άσκοπο κόστος και η επικάλυψη διοικητικών καθηκόντων του Οργανισμού.

Άρθρο 92

Εντεταλμένος διευθυντής

1. Ο εντεταλμένος διευθυντής προσλαμβάνεται ως έκτακτος υπάλληλος του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο α) του καθεστώτος που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό.

2. Ο εντεταλμένος διευθυντής διορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο σε βάση αξιοκρατική και τεκμηριωμένης επάρκειας και πείρας σε θέματα σχετικά με την πολιτική αεροπορία, από κατάλογο υποψηφίων που προτείνει η Επιτροπή, έπειτα από ανοιχτή και διαφανή διαδικασία επιλογής.

   Για τον σκοπό της σύναψης της σύμβασης με τον εντεταλμένο διευθυντή, ο Οργανισμός εκπροσωπείται από τον πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου.

   Προτού διορισθεί, ο επιλεγείς από το διοικητικό συμβούλιο υποψήφιος είναι δυνατόν να κληθεί να προβεί σε δήλωση ενώπιον της αρμόδιας επιτροπής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και να απαντήσει σε ερωτήσεις των μελών του.

3. Η θητεία του εντεταλμένου διευθυντή είναι πενταετής. Στο τέλος της περιόδου αυτής, η Επιτροπή πραγματοποιεί αξιολόγηση, στην οποία λαμβάνονται υπόψη οι επιδόσεις του εντεταλμένου διευθυντή, καθώς και τα μελλοντικά καθήκοντα και προκλήσεις του Οργανισμού.

4. Το διοικητικό συμβούλιο, ενεργώντας κατόπιν πρότασης της Επιτροπής στην οποία λαμβάνεται υπόψη η αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 3, μπορεί να παρατείνει άπαξ τη θητεία του εντεταλμένου διευθυντή για μέγιστο διάστημα πέντε ετών. Πριν από την παράταση της θητείας του εντεταλμένου διευθυντή, το διοικητικό συμβούλιο ενημερώνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την πρόθεσή του να παρατείνει τη θητεία του εντεταλμένου διευθυντή. Εντός του μηνός πριν από την εν λόγω παράταση, είναι δυνατόν να κληθεί ο εντεταλμένος διευθυντής να προβεί σε δήλωση ενώπιον της αρμόδιας επιτροπής του Κοινοβουλίου και να απαντήσει σε ερωτήσεις των μελών του.

5. Ο εντεταλμένος διευθυντής, του οποίου η θητεία έχει παραταθεί, δεν δύναται να συμμετέχει σε άλλη διαδικασία επιλογής για την ίδια θέση στο τέλος της συνολικής περιόδου.

6. Ο εντεταλμένος διευθυντής επιτρέπεται να παυθεί των καθηκόντων του μόνο με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου κατόπιν πρότασης της Επιτροπής.

7. Οι αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με τον διορισμό, την παράταση της θητείας ή την παύση του εντεταλμένου διευθυντή λαμβάνονται με πλειοψηφία των δύο τρίτων των μελών του που έχουν δικαίωμα ψήφου.

8. Ο εντεταλμένος διευθυντής μπορεί να επικουρείται από έναν ή περισσότερους διευθυντές. Σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματος του εντεταλμένου διευθυντή, τα καθήκοντά του ασκεί ένας από τους διευθυντές.

Άρθρο 93

Εξουσίες του τμήματος προσφυγών

1. Στο πλαίσιο της διοικητικής διάρθρωσης του Οργανισμού, συστήνονται ένα ή περισσότερα τμήματα προσφυγών. Ο αριθμός των τμημάτων προσφυγών και η κατανομή των εργασιών τους καθορίζονται με εκτελεστικές πράξεις, οι οποίες

εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 116 παράγραφος 2.

2. Το ή τα τμήματα προσφυγών είναι αρμόδια να αποφαίνονται επί των προσφυγών που ασκούνται κατά των αποφάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 97. Το τμήμα ή τα τμήματα προσφυγών συνέρχονται οσάκις είναι απαραίτητο.

Άρθρο 94

Σύνθεση του τμήματος προσφυγών

1. Το τμήμα προσφυγών απαρτίζεται από έναν πρόεδρο και δύο άλλα μέλη.

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

3. Ο πρόεδρος, τα άλλα μέλη και οι αναπληρωτές τους διορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο από κατάλογο υποψηφίων με τα κατάλληλα προσόντα, ο οποίος καταρτίζεται από την Επιτροπή.

4. Το τμήμα προσφυγών δύναται να ζητεί από το διοικητικό συμβούλιο να διορίσει έως δύο επιπλέον μέλη και τους αναπληρωτές τους από τον αναφερόμενο στην παράγραφο 3 κατάλογο, όταν κρίνει ότι απαιτείται λόγω της φύσης της προσφυγής.

5. Η Επιτροπή καθορίζει τα απαιτούμενα προσόντα των μελών κάθε τμήματος προσφυγών, το καθεστώς τους και τη συμβατική σχέση τους με τον Οργανισμό, τις εξουσίες των επιμέρους μελών κατά τη φάση προετοιμασίας των αποφάσεων και τους όρους ψηφοφορίας. Η Επιτροπή καθορίζει τα ανωτέρω σε εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 116 παράγραφος 2.

Άρθρο 95

Μέλη του τμήματος προσφυγών

1. Η θητεία των μελών των τμημάτων προσφυγών, καθώς και των προέδρων και των αναπληρωτών, είναι πενταετής και μπορεί να παραταθεί για άλλα πέντε έτη.

2. Τα μέλη τμήματος προσφυγών είναι ανεξάρτητα. Κατά τη λήψη των αποφάσεών τους δεν ζητούν ούτε δέχονται υποδείξεις από καμία κυβέρνηση ούτε από οποιονδήποτε άλλον φορέα.

3. Τα μέλη τμήματος προσφυγών δεν επιτρέπεται να ασκούν άλλα καθήκοντα εντός του Οργανισμού. Επιτρέπεται για τα μέλη του τμήματος προσφυγών το καθεστώς της μερικής απασχόλησης.

4. Τα μέλη τμήματος προσφυγών δεν παύονται των καθηκόντων τους ούτε διαγράφονται από τον κατάλογο καταλλήλων υποψηφίων κατά τη διάρκεια της θητείας τους, εκτός εάν συντρέχουν σοβαροί λόγοι, και η Επιτροπή, κατόπιν γνωμοδότησης του διοικητικού συμβουλίου, λάβει σχετική απόφαση.

Άρθρο 96

Αποκλεισμός και εξαίρεση

1. Τα μέλη τμήματος προσφυγών δεν συμμετέχουν στην εκδίκαση προσφυγής στην οποία έχουν προσωπικό συμφέρον ή στην οποία είχαν προηγουμένως παρέμβει ως

αντιπρόσωποι ενός εκ των διαδίκων ή εάν συνέπραξαν στην έκδοση της απόφασης κατά της οποίας στρέφεται η προσφυγή.

2. Εάν μέλος τμήματος προσφυγών κρίνει ότι δεν πρέπει να συμμετάσχει στην εκδίκαση προσφυγής για έναν από τους λόγους της παραγράφου 1 ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ενημερώνει σχετικά το τμήμα προσφυγών.

3. Οποιοσδήποτε διάδικος στην εκδίκαση προσφυγής μπορεί να αιτηθεί την εξαίρεση οποιουδήποτε μέλους του τμήματος προσφυγών για οποιονδήποτε από τους λόγους της παραγράφου 1 ή εάν υπάρχουν υπόνοιες για μεροληπτική στάση του εν λόγω μέλους. Η αίτηση εξαίρεσης δεν γίνεται δεκτή 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. Το τμήμα προσφυγών αποφασίζει σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται στις περιπτώσεις που προσδιορίζονται στις παραγράφους 2 και 3, χωρίς τη συμμετοχή του οικείου μέλους. Για τη λήψη της απόφασης αυτής, το οικείο μέλος αντικαθίσταται στο τμήμα προσφυγών από τον αναπληρωτή του.

Άρθρο 97

Αποφάσεις υποκείμενες σε προσφυγή

1. Επιτρέπεται η προσφυγή κατά αποφάσεων του Οργανισμού οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με τα άρθρα 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 ή 115.

2. Η προσφυγή που ασκείται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα. Ωστόσο, ο Οργανισμός μπορεί να αναστείλει την εκτέλεση της προσβαλλόμενης απόφασης, εάν κρίνει ότι το επιτρέπουν οι περιστάσεις.

3. Προσφυγή κατά απόφασης, η οποία δεν τερματίζει διαδικασία όσον αφορά ένα από τα μέρη, μπορεί να ασκηθεί μόνον σε συνδυασμό με προσφυγή κατά της οριστικής απόφασης, εκτός εάν η απόφαση επιτρέπει την άσκηση χωριστής προσφυγής.

Άρθρο 98

Πρόσωπα που νομιμοποιούνται να ασκήσουν προσφυγή

Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί να ασκήσει προσφυγή κατά απόφασης που του απευθύνεται ή κατά απόφασης η οποία, μολονότι απευθύνεται σε άλλο πρόσωπο, αφορά άμεσα και ατομικά το φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Οι διάδικοι στη διαδικασία μπορούν να καθίστανται διάδικοι στη διαδικασία προσφυγής.

Άρθρο 99

Προθεσμία και μορφή

Η προσφυγή, μαζί με τεκμηριωμένο υπόμνημα όπου εκτίθενται οι λόγοι της προσφυγής, κατατίθεται εγγράφως στη γραμματεία του τμήματος προσφυγών εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση του μέτρου στον ενδιαφερόμενο ή, ελλείψει κοινοποίησης, από την ημέρα που ο ενδιαφερόμενος έλαβε γνώση του εν λόγω μέτρου, ανάλογα με την περίπτωση.

Άρθρο 100

Προδικαστική αναθεώρηση

1. Πριν από την εξέταση της προσφυγής, το τμήμα προσφυγών παρέχει στον Οργανισμό τη δυνατότητα αναθεώρησης της απόφασής του. Εάν ο εντεταλμένος διευθυντής κρίνει την προσφυγή βάσιμη, διορθώνει την απόφαση εντός διαστήματος δύο μηνών από την κοινοποίησή της. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται όταν, κατά τη διαδικασία προσφυγής, υφίσταται αντιδικία.

2. Εάν η απόφαση δεν διορθωθεί, ο Οργανισμός αποφασίζει στη συνέχεια αν θα αναστείλει ή όχι την εκτέλεσή της σύμφωνα με το άρθρο 97 παράγραφος 2.

Άρθρο 101

Εξέταση των προσφυγών

1. Το τμήμα προσφυγών αξιολογεί αν η προσφυγή είναι παραδεκτή και βάσιμη.

2. Κατά την εξέταση της προσφυγής κατά την παράγραφο 1, το τμήμα προσφυγών ενεργεί ταχέως. Το τμήμα προσφυγών καλεί τους διαδίκους, οσάκις απαιτείται, να καταθέσουν, εντός καθορισμένης προθεσμίας, γραπτές παρατηρήσεις επί των κοινοποιήσεων που τους έχει απευθύνει ή επί των ανακοινώσεων που προέρχονται από τους λοιπούς διαδίκους. Το τμήμα προσφυγών μπορεί να αποφασίσει να διεξαγάγει ακρόαση, είτε αυτεπάγγελτα είτε κατόπιν τεκμηριωμένου αιτήματος των διαδίκων.

Άρθρο 102

Αποφάσεις επί της προσφυγής

Σε περίπτωση που το τμήμα προσφυγών κρίνει ότι η προσφυγή δεν είναι παραδεκτή ή ότι δεν είναι βάσιμη, απορρίπτει την προσφυγή. Σε περίπτωση που το τμήμα προσφυγών κρίνει ότι η προσφυγή είναι παραδεκτή και βάσιμη, παραπέμπει την υπόθεση στον Οργανισμό. Ο Οργανισμός λαμβάνει νέα αιτιολογημένη απόφαση λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση του τμήματος προσφυγών.

Άρθρο 103

Προσφυγές ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

1. Είναι δυνατή η άσκηση προσφυγών ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ακύρωση νομικά δεσμευτικών πράξεων του Οργανισμού, για παράλειψη και, σύμφωνα με το άρθρο 84, σχετικά με την εξωσυμβατική ευθύνη και, δυνάμει ρήτρας διαιτησίας, η συμβατική ευθύνη για ζημίες που προκλήθηκαν από πράξεις του Οργανισμού.

2. Προσφυγή για την ακύρωση αποφάσεων του Οργανισμού οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με τα άρθρα 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 ή 115 ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι δυνατόν να ασκηθεί μόνον αφού εξαντληθούν όλες οι διαδικασίες προσφυγής εντός του Οργανισμού.

3. Τα κράτη μέλη και τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δύνανται να ασκήσουν προσφυγή κατά αποφάσεων του Οργανισμού απευθείας ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρίς να απαιτείται η εξάντληση των διαδικασιών προσφυγής εντός του οργανισμού.

4. Ο Οργανισμός λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί με την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΙΙ

ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Άρθρο 104

Διαδικασίες για την εκπόνηση γνωμών, προδιαγραφών πιστοποίησης, αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και καθοδηγητικού υλικού

1. Το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει διαφανείς διαδικασίες για την έκδοση γνωμών, προδιαγραφών πιστοποίησης, αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και καθοδηγητικού υλικού κατά το άρθρο 65 παράγραφοι 1 και 3.

   Με τις διαδικασίες αυτές:

α) αξιοποιείται η πείρα που διαθέτουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές·

β) οσάκις απαιτείται, συμμετέχουν εμπειρογνώμονες από τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη ή αντλείται εμπειρογνωσία από τους σχετικούς ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης ή από άλλα ειδικευμένους φορείς·

γ) εξασφαλίζεται ότι ο Οργανισμός δημοσιεύει έγγραφα και διαβουλεύεται ευρέως με τους ενδιαφερομένους, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα και διαδικασία που περιλαμβάνει την υποχρέωση του Οργανισμού να απαντά εγγράφως στη διαδικασία διαβούλευσης.

2. Όταν ο Οργανισμός εκπονεί, κατά το άρθρο 65 παράγραφοι 1 και 3, γνώμες, προδιαγραφές πιστοποίησης, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και καθοδηγητικό υλικό, καθορίζει διαδικασία διαβούλευσης με τα κράτη μέλη. Προς το σκοπό αυτόν, μπορεί να συστήσει ομάδα εργασίας στην οποία κάθε κράτος μέλος έχει δικαίωμα να ορίσει έναν εμπειρογνώμονα. Όπου απαιτείται διαβούλευση σχετικά με στρατιωτικές πτυχές, ο Οργανισμός συμβουλεύεται επίσης τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας. Όταν απαιτείται διαβούλευση σχετικά με τον πιθανό κοινωνικό αντίκτυπο των εν λόγω μέτρων του Οργανισμού, ο Οργανισμός καλεί όλους τους ενδιαφερόμενους να συμμετέχουν, συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών εταίρων της ΕΕ.

3. Ο Οργανισμός δημοσιεύει τις γνώμες, τις προδιαγραφές πιστοποίησης, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το καθοδηγητικό υλικό που εκπονεί κατά το άρθρο 65 παράγραφοι 1 και 3, καθώς και τις διαδικασίες που καθορίζει κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου στην επίσημη έκδοση του Οργανισμού.

Άρθρο 105

Διαδικασίες λήψης αποφάσεων

1. Το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει διαφανείς διαδικασίες για τη λήψη μεμονωμένων αποφάσεων, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 65 παράγραφος 4.

   Ειδικότερα, με τις διαδικασίες αυτές:

α) εξασφαλίζεται η ακρόαση του φυσικού ή νομικού προσώπου στο οποίο απευθύνεται η απόφαση, καθώς και οποιουδήποτε άλλου προσώπου το οποίο αφορά άμεσα και ατομικά·

β) προβλέπεται η κοινοποίηση της απόφασης σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο και δημοσιεύεται, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων του άρθρου 112 και του άρθρου 121 παράγραφος 2·

γ) εξασφαλίζεται η ενημέρωση του φυσικού ή νομικού προσώπου στο οποίο απευθύνεται η απόφαση, καθώς και οποιουδήποτε άλλου μέρους εμπλεκόμενου στη διαδικασία, για τα ένδικα μέσα που έχει στη διάθεσή του δυνάμει του παρόντος κανονισμού·

δ) εξασφαλίζεται ότι η απόφαση είναι αιτιολογημένη.

2. Το διοικητικό συμβούλιο καταρτίζει διαδικασίες που καθορίζουν τους όρους υπό τους οποίους κοινοποιούνται οι αποφάσεις στους ενδιαφερομένους, καθώς και οι πληροφορίες σχετικά με τα διαθέσιμα μέσα προσφυγής που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 106

Ετήσιος και πολυετής προγραμματισμός

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου κάθε έτους, σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 2 στοιχείο γ), το διοικητικό συμβούλιο εκδίδει έγγραφο προγραμματισμού που περιέχει τον ετήσιο και τον πολυετή προγραμματισμό, βάσει σχεδίου που υποβάλλει ο εντεταλμένος διευθυντής, λαμβανομένης υπόψη της γνώμης της Επιτροπής και σε συνάρτηση με τον πολυετή προγραμματισμό μετά από διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Το διοικητικό συμβούλιο διαβιβάζει το έγγραφο στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

   Το έγγραφο προγραμματισμού οριστικοποιείται μετά την τελική έγκριση του γενικού προϋπολογισμού και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, προσαρμόζεται ανάλογα.

2. Το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών περιλαμβάνει λεπτομερείς στόχους και αναμενόμενα αποτελέσματα, καθώς και δείκτες επιδόσεων. Περιέχει επίσης περιγραφή των δράσεων που θα χρηματοδοτηθούν και ένδειξη των οικονομικών και των ανθρώπινων πόρων που θα διατεθούν για κάθε δράση, σύμφωνα με τις αρχές κατάρτισης και διαχείρισης του προϋπολογισμού βάσει δραστηριοτήτων, με επισήμανση των δραστηριοτήτων που θα χρηματοδοτηθούν από τον τακτικό προϋπολογισμό και των δραστηριοτήτων που θα χρηματοδοτηθούν από τα τέλη και δικαιώματα που εισπράττει ο Οργανισμός. Το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών συμβαδίζει με το πολυετές πρόγραμμα εργασιών που αναφέρεται στην παράγραφο 4. Αναφέρει σαφώς τα καθήκοντα που έχουν προστεθεί, μεταβληθεί ή καταργηθεί σε σύγκριση με το προηγούμενο οικονομικό έτος. Ο ετήσιος προγραμματισμός περιλαμβάνει τη στρατηγική του Οργανισμού σχετικά με τις δραστηριότητές του που συνδέονται με τη διεθνή συνεργασία κατά το άρθρο 77 και τις δράσεις που συνδέονται με την εν λόγω στρατηγική.

3. Όταν ανατίθεται στον Οργανισμό νέο καθήκον, το διοικητικό συμβούλιο τροποποιεί το εγκεκριμένο ετήσιο πρόγραμμα εργασιών.

   Κάθε ουσιαστική τροποποίηση του ετήσιου προγράμματος εργασιών εγκρίνεται με την ίδια διαδικασία με την οποία εγκρίθηκε και το αρχικό ετήσιο πρόγραμμα εργασιών. Το διοικητικό συμβούλιο δύναται να αναθέσει στον εντεταλμένο διευθυντή την αρμοδιότητα να επιφέρει μη ουσιώδεις τροποποιήσεις στο ετήσιο πρόγραμμα εργασιών.

4. Στο πολυετές πρόγραμμα εργασιών καθορίζεται ο συνολικός στρατηγικός προγραμματισμός, ο οποίος περιλαμβάνει στόχους, αναμενόμενα αποτελέσματα και δείκτες επιδόσεων. Καθορίζει επίσης τον προγραμματισμό των πόρων, συμπεριλαμβανομένου του πολυετούς προϋπολογισμού και των ανθρώπινων πόρων.

Ο προγραμματισμός των πόρων επικαιροποιείται σε ετήσια βάση. Ο στρατηγικός προγραμματισμός επικαιροποιείται κατά περίπτωση, και ιδίως για την αντιμετώπιση θεμάτων που προκύπτουν από την αξιολόγησης κατά το άρθρο 113.

Άρθρο 107

Ενοποιημένη ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων

1. Η ενοποιημένη ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο ο Οργανισμός εξετέλεσε το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών του, τον προϋπολογισμό και τον προγραμματισμό του και τον τρόπο με τον οποίο αξιοποίησε τους ανθρώπινους πόρους. Αναφέρει σαφώς τις εντολές και τα καθήκοντα του Οργανισμού που έχουν προστεθεί, μεταβληθεί ή καταργηθεί σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

2. Η έκθεση περιγράφει τις δραστηριότητες που έφερε σε πέρας ο Οργανισμός και αξιολογεί τα αποτελέσματά τους σε σύγκριση με τους καθορισθέντες στόχους, τους δείκτες επιδόσεων και το καθορισθέν χρονοδιάγραμμα, τους κινδύνους που συνδέονταν με τις δραστηριότητες αυτές, τη χρήση των πόρων και τη γενική λειτουργία του Οργανισμού, καθώς και την αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητα των συστημάτων εσωτερικού ελέγχου. Αναφέρει επίσης σαφώς τις δραστηριότητες που χρηματοδοτήθηκαν από τον τακτικό προϋπολογισμό και εκείνες που χρηματοδοτήθηκαν από τα τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττει ο Οργανισμός.

Άρθρο 108

Διαφάνεια και επικοινωνία

1. Για τα έγγραφα που είναι στην κατοχή του Οργανισμού εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2001. Αυτό με την επιφύλαξη των κανόνων που αφορούν την πρόσβαση σε δεδομένα και πληροφορίες που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει του άρθρου 61 παράγραφος 4 και του άρθρου 63 παράγραφος 8.

2. Ο Οργανισμός μπορεί να αναλαμβάνει δραστηριότητες επικοινωνίας με δική του πρωτοβουλία στο πεδίο των αρμοδιοτήτων του. Μεριμνά ιδίως ότι, επιπλέον της δημοσίευσης που προβλέπεται στο άρθρο 104 παράγραφος 3, παρέχεται ταχέως στο ευρύ κοινό και σε κάθε ενδιαφερόμενο αντικειμενική, αξιόπιστη και ευνόητη πληροφόρηση για τις εργασίες του Οργανισμού. Ο Οργανισμός μεριμνά ώστε η διάθεση των πόρων του για δραστηριότητες επικοινωνίας να μην έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στο άρθρο 64.

3. Ο Οργανισμός μεταφράζει το σχετικό με την ασφάλεια υλικό στις επίσημες γλώσσες της Ένωσης, κατά περίπτωση. Οι εθνικές αρμόδιες αρχές επικουρούν τον Οργανισμό με την αποτελεσματική κοινοποίηση σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών εντός του πεδίου δικαιοδοσίας τους και στις αντίστοιχες γλώσσες τους.

4. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δικαιούται να απευθυνθεί στον Οργανισμό γραπτώς σε οποιαδήποτε από τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης και δικαιούται να λάβει απάντηση στην ίδια γλώσσα.

5. Οι μεταφραστικές υπηρεσίες που απαιτούνται για τη λειτουργία του Οργανισμού εκτελούνται από το Μεταφραστικό Κέντρο των Οργανισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΕΝΟΤΗΤΑ IV

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 109

Προϋπολογισμός

1. Με την επιφύλαξη άλλων εσόδων, τα έσοδα του Οργανισμού περιλαμβάνουν:

α) συνεισφορά της Ένωσης·

β) συνεισφορά οποιασδήποτε ευρωπαϊκής τρίτης χώρας με την οποία η Ένωση έχει συνάψει συμφωνία κατά το άρθρο 118·

γ) τα τέλη που καταβάλλουν οι αιτούντες πιστοποιητικά και οι κάτοχοι πιστοποιητικών που εκδίδει ο Οργανισμός, καθώς τα τέλη που καταβάλλουν πρόσωπα που έχουν υποβάλει δηλώσεις στον Οργανισμό·

δ) δικαιώματα για δημοσιεύσεις, εκπαίδευση και άλλες παρεχόμενες υπηρεσίες και για την εκδίκαση προσφυγών από τον Οργανισμό·

ε) οιαδήποτε εθελοντική χρηματοδοτική συνεισφορά κρατών μελών, τρίτων χωρών ή άλλων φορέων, υπό τον όρο ότι η εν λόγω συνεισφορά δεν θίγει την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του Οργανισμού·

στ) δικαιώματα που καταβάλλονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. (XXXX/XXX) για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, που συνδέονται με καθήκοντα αρμόδιας αρχής για τις ATM/ANS·

ζ) επιχορηγήσεις.

2. Οι δαπάνες του Οργανισμού περιλαμβάνουν τις δαπάνες προσωπικού και διοίκησης και τις δαπάνες υποδομής και λειτουργίας. Όσον αφορά τις δαπάνες λειτουργίας, οι δημοσιονομικές αναλήψεις υποχρεώσεων για δράσεις των οποίων η εκτέλεση διαρκεί περισσότερα του ενός οικονομικά έτη είναι δυνατόν να κατανέμονται σε ετήσιες δόσεις επί περισσότερων ετών, όπου απαιτείται.

3. Τα έσοδα και οι δαπάνες ισοσκελίζονται.

4. Οι τακτικοί προϋπολογισμοί, τα τέλη που επιβάλλονται και εισπράττονται για δραστηριότητες πιστοποίησης και οι δικαιώματα που εισπράττει ο Οργανισμός είναι διακριτά στους λογαριασμούς του Οργανισμού.

5. Ο Οργανισμός προσαρμόζει τον προγραμματισμό του προσωπικού του και τη διαχείριση των πόρων που συνδέονται με τα τέλη και τα δικαιώματα κατά τρόπο ώστε να απορροφώνται γρήγορα τυχόν διακυμάνσεις των εσόδων που προέρχονται από τέλη και δικαιώματα.

6. Κάθε έτος ο εντεταλμένος διευθυντής καταρτίζει σχέδιο κατάστασης προβλέψεων των εσόδων και των δαπανών του Οργανισμού για το επόμενο οικονομικό έτος, το οποίο περιλαμβάνει και σχέδιο πίνακα προσωπικού, και το διαβιβάζει στο διοικητικό συμβούλιο. Το εν λόγω σχέδιο πίνακα προσωπικού, όσον αφορά τις θέσεις που χρηματοδοτούνται από τέλη και δικαιώματα, βασίζεται σε περιορισμένο σύνολο δεικτών εγκεκριμένων από την Επιτροπή για τη μέτρηση του φόρτου εργασίας και της αποδοτικότητας του Οργανισμού, και καθορίζει τους αναγκαίους πόρους για την κάλυψη της των αιτήσεων πιστοποίησης και άλλων δραστηριοτήτων του Οργανισμού με αποτελεσματικό και έγκαιρο τρόπο, συμπεριλαμβανομένων εκείνων

που προκύπτουν από τις μεταβιβάσεις κατά τα άρθρα 53, 54 και 55. Βάσει του σχεδίου αυτού, το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει προσωρινό σχέδιο προβλέψεων των εσόδων και των δαπανών του Οργανισμού για το επόμενο οικονομικό έτος. Το προσωρινό σχέδιο προβλέψεων των εσόδων και των δαπανών του Οργανισμού διαβιβάζεται στην Επιτροπή μέχρι τις 31 Ιανουαρίου κάθε έτους.

7. Το διοικητικό συμβούλιο διαβιβάζει, έως τις 31 Μαρτίου το αργότερο, το τελικό σχέδιο προβλέψεων εσόδων και δαπανών του Οργανισμού, το οποίο περιλαμβάνει σχέδιο πίνακα προσωπικού και συνοδεύεται από το προσωρινό πρόγραμμα εργασιών, στην Επιτροπή και στα κράτη με τα οποία η Ένωση έχει συνάψει τις συμφωνίες κατά το άρθρο 118.

8. Η Επιτροπή αποστέλλει την κατάσταση προβλεπόμενων εσόδων και δαπανών στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή μαζί με το σχέδιο του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

9. Βάσει της κατάστασης προβλέψεων, η Επιτροπή εγγράφει στο σχέδιο γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης τις προβλέψεις που κρίνει αναγκαίες για τον πίνακα προσωπικού και το ποσό της συνεισφοράς από τον γενικό προϋπολογισμό, και καταθέτει το σχέδιο αυτό στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή σύμφωνα με τα άρθρα 313 και 314 της Συνθήκης.

10. Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει τις πιστώσεις για την συνεισφορά υπέρ του Οργανισμού και εγκρίνει τον πίνακα προσωπικού του Οργανισμού.

11. Ο προϋπολογισμός εγκρίνεται από το διοικητικό συμβούλιο. Καθίσταται οριστικός μετά την οριστική έγκριση του γενικού προϋπολογισμού της Ένωσης. Εφόσον απαιτείται, προσαρμόζεται αναλόγως.

12. Το διοικητικό συμβούλιο κοινοποιεί, το συντομότερο δυνατό, στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή την πρόθεσή του να υλοποιήσει οποιοδήποτε σχέδιο που μπορεί να έχει σημαντικές δημοσιονομικές επιπτώσεις στη χρηματοδότηση του προϋπολογισμού, και ιδίως έργα που αφορούν ακίνητα, όπως η μίσθωση ή η αγορά ακινήτων, και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή. Για τυχόν έργα κατασκευής κτιρίων που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στον προϋπολογισμό του Οργανισμού, εφαρμόζονται οι διατάξεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1271/2013 της Επιτροπής[25].

Σε περίπτωση που ένα σκέλος της αρμόδιας για τον προϋπολογισμό αρχής κοινοποιήσει την πρόθεσή του για διατύπωση γνώμης, διαβιβάζει τη γνώμη αυτή στο διοικητικό συμβούλιο εντός προθεσμίας έξι εβδομάδων από την ημερομηνία κοινοποίησης του σχεδίου.

Άρθρο 110

Εκτέλεση και έλεγχος του προϋπολογισμού

1. Ο προϋπολογισμός του Οργανισμού εκτελείται από τον εντεταλμένο διευθυντή.

2. Έως την 1η Μαρτίου του έτους που έπεται κάθε οικονομικού έτους, ο υπόλογος του Οργανισμού κοινοποιεί τους προσωρινούς λογαριασμούς στον υπόλογο της

[25] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1271/2013 της Επιτροπής, της 30ής Σεπτεμβρίου 2013, για τη θέσπιση του δημοσιονομικού κανονισμού-πλαισίου για τους οργανισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 208 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 7.12.2013, σ. 42).

Επιτροπής και στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Ο υπόλογος του Οργανισμού αποστέλλει επίσης στον υπόλογο της Επιτροπής έκθεση σχετικά με τη δημοσιονομική και την οικονομική διαχείριση του συγκεκριμένου οικονομικού έτους έως την 1η Μαρτίου του έτους που έπεται κάθε οικονομικού έτους. Ο υπόλογος της Επιτροπής ενοποιεί τους προσωρινούς λογαριασμούς των οργάνων και των αποκεντρωμένων οργανισμών σύμφωνα με το άρθρο 147 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[26].

3. Έως τις 31 Μαρτίου του έτους που έπεται κάθε οικονομικού έτους, ο εντεταλμένος διευθυντής διαβιβάζει την έκθεση σχετικά με τη δημοσιονομική και την οικονομική διαχείριση για το εν λόγω οικονομικό έτος στην Επιτροπή, στο Ελεγκτικό Συνέδριο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

4. Δυνάμει του άρθρου 148 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012, μετά την παραλαβή των παρατηρήσεων του Ελεγκτικού Συνεδρίου σχετικά με τους προσωρινούς λογαριασμούς του Οργανισμού, ο υπόλογος καταρτίζει τους οριστικούς λογαριασμούς του Οργανισμού με δική του ευθύνη και ο εντεταλμένος διευθυντής τους διαβιβάζει προς γνωμοδότηση στο διοικητικό συμβούλιο.

5. Το διοικητικό συμβούλιο διατυπώνει γνώμη σχετικά με τους οριστικούς λογαριασμούς του Οργανισμού.

6. Έως την 1η Ιουλίου μετά το λήξαν οικονομικό έτος, ο υπόλογος διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στο Ελεγκτικό Συνέδριο τους οριστικούς λογαριασμούς καθώς και τη γνώμη του διοικητικού συμβουλίου.

7. Οι οριστικοί λογαριασμοί δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έως τις 15 Νοεμβρίου του επόμενου έτους.

8. Ο εντεταλμένος διευθυντής αποστέλλει στο Ελεγκτικό Συνέδριο απάντηση στις παρατηρήσεις του έως τις 30 Σεπτεμβρίου το αργότερο. Κοινοποιεί επίσης την εν λόγω απάντηση στο διοικητικό συμβούλιο και στην Επιτροπή.

9. Ο εντεταλμένος διευθυντής υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κατ' αίτησή του, κάθε πληροφορία που είναι αναγκαία για την ομαλή διεξαγωγή της διαδικασίας απαλλαγής για το συγκεκριμένο οικονομικό έτος, όπως προβλέπεται από το άρθρο 165 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012.

10. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έπειτα από σύσταση του Συμβουλίου που αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία, χορηγεί, πριν από τις 15 Μαΐου του έτους N + 2, απαλλαγή στον εντεταλμένο διευθυντή του Οργανισμού για την εκτέλεση του προϋπολογισμού του οικονομικού έτους N.

Άρθρο 111

Καταπολέμηση της απάτης

1. Για την καταπολέμηση της απάτης, της διαφθοράς και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων, εφαρμόζονται χωρίς κανέναν περιορισμό οι διατάξεις του

[26] Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με τους δημοσιονομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης (ΕΕ L 298 της 26.10.2012, σ. 1).

κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 883/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[27].

2. Ο Οργανισμός προσχωρεί στη διοργανική συμφωνία της 25ης Μαΐου 1999 μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τις εσωτερικές έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF)[28] εντός έξι μηνών *[η ΥΕ θα σημειώσει την ακριβή ημερομηνία, όπως αναφέρεται στο άρθρο 127]* και εκδίδει αμελλητί τις κατάλληλες διατάξεις που εφαρμόζονται για το προσωπικό του χρησιμοποιώντας το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα της εν λόγω συμφωνίας.

3. Το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο έχει την εξουσία ελέγχου, βάσει δικαιολογητικών εγγράφων και επιτόπου, όλων των δικαιούχων επιχορηγήσεων, εργολάβων και υπεργολάβων που έλαβαν κονδύλια της Ένωσης από τον Οργανισμό.

4. Η OLAF μπορεί να διενεργεί έρευνες, καθώς και επιτόπιους ελέγχους και επιθεωρήσεις, με σκοπό να διαπιστωθεί αν υπάρχει απάτη, διαφθορά ή άλλη παράνομη δραστηριότητα εις βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης σχετικά με επιχορήγηση ή σύμβαση χρηματοδοτούμενη από τον Οργανισμό, σύμφωνα με τις διατάξεις και τις διαδικασίες που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 883/2013 και στον κανονισμό (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96[29].

5. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1, 2, 3 και 4, οι συμφωνίες συνεργασίας με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς, οι συμβάσεις, οι συμφωνίες επιχορήγησης και οι αποφάσεις επιχορήγησης του Οργανισμού περιέχουν διατάξεις με τις οποίες παρέχεται ρητώς στο Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο και στην OLAF εξουσία διενέργειας των εν λόγω ελέγχων και ερευνών, σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους.

Άρθρο 112

Κανόνες ασφαλείας για την προστασία διαβαθμισμένων και ευαίσθητων μη διαβαθμισμένων πληροφοριών

Ο Οργανισμός εγκρίνει δικούς του κανόνες ασφαλείας που είναι ισοδύναμοι των κανόνων ασφαλείας της Επιτροπής για την προστασία των διαβαθμισμένων πληροφοριών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΠΕΕ) και των ευαίσθητων μη διαβαθμισμένων πληροφοριών, όπως ορίζουν οι αποφάσεις (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/443[30] και 2015/444[31] της Επιτροπής. Οι κανόνες ασφαλείας του Οργανισμού

---

27 Κανονισμός (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 883/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Σεπτεμβρίου 2013, σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (Ευρατόμ) αριθ. 1074/1999 του Συμβουλίου (ΕΕ L 248 της 18.9.2013, σ. 1).

28 ΕΕ L 136 της 31.5.1999, σ. 15.

29 Κανονισμός (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96 του Συμβουλίου, της 11ης Νοεμβρίου 1996, σχετικά με τους ελέγχους και εξακριβώσεις που διεξάγει επιτοπίως η Επιτροπή με σκοπό την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων από απάτες και λοιπές παρατυπίες (ΕΕ L 292 της 15.11.1996, σ. 2).

30 Απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/443 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2015, σχετικά με την ασφάλεια στην Επιτροπή (ΕΕ L 72 της 17.3.2015, σ. 41).

καλύπτουν, μεταξύ άλλων, τις διατάξεις για την ανταλλαγή, την επεξεργασία και την αποθήκευση τέτοιων πληροφοριών.

Άρθρο 113

Αξιολόγηση

1. Το αργότερο *πέντε έτη από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 127 - η ΥΕ θα σημειώσει την ακριβή ημερομηνία* και στη συνέχεια ανά πενταετία, η Επιτροπή αναθέτει τη διενέργεια αξιολόγησης σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής με σκοπό την αξιολόγηση των επιδόσεων του Οργανισμού όσον αφορά τους στόχους, την εντολή και τα καθήκοντά του. Στην αξιολόγηση εξετάζεται, ιδίως, η ενδεχόμενη ανάγκη τροποποίησης της εντολής του Οργανισμού, καθώς και οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της όποιας τροποποίησης.

2. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι η συνέχιση της ύπαρξης του Οργανισμού δεν δικαιολογείται πλέον ως προς τους προκαθορισμένους στόχους, την εντολή και τα καθήκοντά του, δύναται να εισηγηθεί την ανάλογη τροποποίηση ή την κατάργηση του παρόντος κανονισμού.

3. Η Επιτροπή διαβιβάζει τα ευρήματα της αξιολόγησης μαζί με τα συμπεράσματά της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και το διοικητικό συμβούλιο. Τα ευρήματα της αξιολόγησης δημοσιοποιούνται.

Άρθρο 114

Δημοσιονομικοί κανόνες

Το διοικητικό συμβούλιο, αφού ζητήσει τη γνώμη της Επιτροπής, αποφασίζει τους δημοσιονομικούς κανόνες στους οποίους υπόκειται ο Οργανισμός. Οι εν λόγω κανόνες παρεκκλίνουν από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1271/2013 μόνον εάν η παρέκκλιση επιβάλλεται για λόγους λειτουργίας του Οργανισμού και εφόσον έχει προηγουμένως συμφωνήσει η Επιτροπή.

Άρθρο 115

Τέλη και δικαιώματα

1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 117, προκειμένου να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες βάσει των παραγράφων 3, 4, 5 και 6 σχετικά με τέλη και τα δικαιώματα που εισπράττει ο Οργανισμός.

2. Η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη του διοικητικού συμβουλίου πριν εγκρίνει τους κανόνες της παραγράφου 1.

3. Οι κανόνες της παραγράφου 1 καθορίζουν ιδίως σε ποιες περιπτώσεις χρεώνονται τέλη και δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 109 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ), το ύψος των τελών και των δικαιωμάτων και τον τρόπο καταβολής τους.

4. Τέλη και δικαιώματα επιβάλλονται για τα εξής:

---

[31] Απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2015/444 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2015, σχετικά με τους κανόνες ασφαλείας για την προστασία των διαβαθμισμένων πληροφοριών της ΕΕ (ΕΕ L 72 της 17.3.2015, σ. 53).

α) την έκδοση και την ανανέωση πιστοποιητικών, καθώς και για την καταχώριση των δηλώσεων από τον Οργανισμό σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθώς και για την εποπτεία δραστηριοτήτων σχετικών με τα εν λόγω πιστοποιητικά και δηλώσεις·

β) δημοσιεύσεις, εκπαίδευση και την παροχή κάθε άλλης υπηρεσίας από τον Οργανισμό, της οποίας το κόστος αντιστοιχεί στο πραγματικό κάθε παρεχόμενης υπηρεσίας·

γ) τη διαδικασία προσφυγής.

Όλα τα τέλη και τα δικαιώματα εκφράζονται και καταβάλλονται σε ευρώ.

5. Το ύψος των τελών και των δικαιωμάτων καθορίζεται σε επίπεδο που εξασφαλίζει ότι τα σχετικά έσοδα καλύπτουν πλήρως το κόστος των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, και αποτρέπει τη σημαντική σώρευση πλεονάσματος. Όλες οι δαπάνες του Οργανισμού για το προσωπικό που εμπλέκεται σε δραστηριότητες που καθορίζονται στην παράγραφο 3, και ιδίως η αναλογική εισφορά στο συνταξιοδοτικό σύστημα, αντανακλάται με σαφήνεια στο εν λόγω κόστος. Τα τέλη και τα δικαιώματα χαρακτηρίζονται έσοδα ειδικού προορισμού για τον Οργανισμό για δραστηριότητες σχετικές με τις υπηρεσίες για τις οποίες χρεώνονται τέλη και δικαιώματα.

6. Τα πλεονάσματα του προϋπολογισμού που δημιουργούνται από τα τέλη και τα δικαιώματα χρηματοδοτούν μελλοντικές δραστηριότητες σχετικές με τέλη και δικαιώματα ή αντισταθμίζουν απώλειες. Όταν εμφανίζεται επανειλημμένα σημαντικό θετικό ή αρνητικό αποτέλεσμα του προϋπολογισμού, αναθεωρείται το επίπεδο των τελών και των δικαιωμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 116

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

4. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011, σε συνδυασμό με το άρθρο 4 αυτού.

Άρθρο 117

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, υπό τους όρους που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο δ), στα άρθρα 18, 25, 28, 34, 39, 44, 47, 50, στο άρθρο 51 παράγραφος 10, στο άρθρο 52 παράγραφος 5, στο άρθρο 72 παράγραφος 4 και στο άρθρο 115 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον.

3. Η ανάθεση εξουσίας κατά το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο δ), στα άρθρα 18, 25, 28, 34, 39, 44, 47, 50, στο άρθρο 51 παράγραφος 10, στο άρθρο 52 παράγραφος 5, στο άρθρο 72 παράγραφος 4 και στο άρθρο 115 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση εξουσίας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Η εν λόγω απόφαση τίθεται σε ισχύ την επόμενη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει την εγκυρότητα κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.

4. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

5. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο δ), τα άρθρα 18, 34, 39, 44, 47, 50, το άρθρο 51 παράγραφος 10, το άρθρο 52 παράγραφος 5, το άρθρο 72 παράγραφος 4 και το άρθρο 115 παράγραφος 1 τίθενται σε ισχύ μόνο εφόσον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν εγείρει αντίρρηση εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, ή εάν, πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να εγείρουν αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 118

Συμμετοχή ευρωπαϊκών τρίτων χωρών

Στον Οργανισμό μπορούν να συμμετέχουν οι ευρωπαϊκές τρίτες χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Σικάγου και έχουν συνάψει διεθνείς συμφωνίες με την Ένωση, σύμφωνα με τις οποίες εφαρμόζουν το δίκαιο της Ένωσης στα πεδία που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

Οι εν λόγω διεθνείς συμφωνίες είναι δυνατόν να περιέχουν διατάξεις που διευκρινίζουν, ιδίως, τη φύση και την έκταση της συμμετοχής της ευρωπαϊκής τρίτης χώρας στις εργασίες του Οργανισμού, καθώς και διατάξεις για τις χρηματοδοτικές συνεισφορές και το προσωπικό. Ο Οργανισμός δύναται, σύμφωνα με το άρθρο 77 παράγραφος 2, να προβαίνει σε ρυθμίσεις εργασίας με τις αρμόδιες αρχές της ευρωπαϊκής τρίτης χώρας, ώστε να τεθούν σε εφαρμογή οι εν λόγω διατάξεις.

Άρθρο 119

Συμφωνία για την έδρα και συνθήκες λειτουργίας

1. Οι απαραίτητες ρυθμίσεις σχετικά με τη στέγαση του Οργανισμού στο κράτος μέλος υποδοχής και τις εγκαταστάσεις που πρέπει να θέσει στη διάθεσή του Οργανισμού το εν λόγω κράτος μέλος, καθώς και οι ειδικοί κανόνες που ισχύουν στο κράτος μέλος υποδοχής για τον εντεταλμένο διευθυντή, τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, το προσωπικό του Οργανισμού και τα μέλη των οικογενειών τους,

καθορίζονται σε συμφωνία για την έδρα του Οργανισμού η οποία συνάπτεται μεταξύ του Οργανισμού και του κράτους μέλους της έδρας αυτού, μόλις ληφθεί η έγκριση του διοικητικού συμβουλίου και το αργότερο [*η ΥΕ θα σημειώσει την ακριβή ημερομηνία - δύο έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού*].

2. Το κράτος μέλος υποδοχής του Οργανισμού εξασφαλίζει τις καλύτερες δυνατές συνθήκες για την εύρυθμη λειτουργία του Οργανισμού, καθώς και την πολύγλωσση σχολική εκπαίδευση ευρωπαϊκού προσανατολισμό και κατάλληλες συγκοινωνιακές συνδέσεις.

Άρθρο 120

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη καθορίζουν κυρώσεις για την παραβίαση του παρόντος κανονισμού και των συναφών κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων. Οι κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 121

Επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

1. Όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη εκτελούν τα καθήκοντά τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τις εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις με τις οποίες μεταφέρθηκε η οδηγία 95/46/ΕΚ.

2. Όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή και ο Οργανισμός εκτελούν τα καθήκοντά τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001.

Άρθρο 122

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 καταργείται.

Οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και ερμηνεύονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος Χ.

Άρθρο 123

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 τροποποιείται ως εξής:

1. στο άρθρο 4, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) διαθέτει έγκυρο ΑΟC που έχει εκδοθεί από εθνική αρχή κράτους μέλους ή από τον Οργανισμό Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης·»

2. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Πιστοποιητικό αερομεταφορέα

1. Η χορήγηση και τήρηση σε ισχύ άδειας εκμετάλλευσης προϋποθέτει την ανά πάσα στιγμή κατοχή εγκύρου ΑΟC που αναγράφει τις καλυπτόμενες από την άδεια εκμετάλλευσης δραστηριότητες.

2. Κάθε τροποποίηση στο πιστοποιητικό κοινοτικού αερομεταφορέα θα πρέπει να αποτυπώνεται, όπου αρμόζει, στην άδεια εκμετάλλευσης.

Εφόσον πρόκειται για δύο διαφορετικές αρχές, η αρμόδια για το ΑΟC αρχή ενημερώνει αμέσως την αρμόδια αρχή αδειοδότησης σχετικά με τυχόν τροποποιήσεις αυτού του είδους.

3. Εφόσον πρόκειται για δύο διαφορετικές αρχές, η αρχή που είναι αρμόδια για το ΑΟC και η αρμόδια αρχή αδειοδότησης καθορίζουν διαδικασίες για την ανταλλαγή κάθε πληροφορίας σημαντικής για την αξιολόγηση της δημοσιονομικής κατάστασης του κοινοτικού αερομεταφορέα η οποία ενδέχεται να επηρεάσει την ασφάλεια των λειτουργιών του ή μπορεί να βοηθήσει την αρμόδια για το ΑΟC αρχή στην εκτέλεση των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων εποπτείας.»·

3. στο άρθρο 12, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 13 παράγραφοι 3 και 5, αεροσκάφη που χρησιμοποιεί κοινοτικός αερομεταφορέας νηολογούνται, κατ' επιλογήν του κράτους μέλους του οποίου η αρμόδια αρχή εκδίδει την άδεια εκμετάλλευσης, είτε στο εθνικό του νηολόγιο είτε εντός της Ένωσης.»·

4. Το άρθρο 13 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η συμφωνία μίσθωσης αεροσκάφους υπό όρους, στην οποία είναι συμβαλλόμενο μέρος κοινοτικός αερομεταφορέας, ή η συμφωνία πλήρους μίσθωσης στην οποία ο κοινοτικός αερομεταφορέας αποτελεί τον εκμισθωτή του αεροσκάφους το οποίο εκμεταλλεύεται φορέας εκμετάλλευσης τρίτης χώρας υπόκειται σε εκ των προτέρων έγκριση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. [ΧΧ/ΧΧΧ *προσθήκη του αριθμού του παρόντος κανονισμού*] και στις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.»·

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5:

«5. Κοινοτικός αερομεταφορέας που μισθώνει αεροσκάφος υπό όρους το οποίο έχει νηολογηθεί σε τρίτη χώρα λαμβάνει προηγουμένως την έγκριση της αρχής που είναι αρμόδια για το ΑΟC του. Η αρμόδια αρχή χορηγεί έγκριση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. [ΧΧ/ΧΧΧ *θα προστεθεί παραπομπή στον παρόντα κανονισμό*] και τις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.».

Άρθρο 124

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010

Το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 τροποποιείται ως εξής:

«1. Κάθε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν με αεροσκάφος, στο οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΕ) ΥΥΥΥ/Ν [αναφορά του νέου κανονισμού] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, υπόκειται σε διερεύνηση ασφαλείας στο κράτος μέλος στο οποίο συνέβη το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν.

2. Εφόσον αεροσκάφος, στο οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΕ) YYYY/N [αναφορά του νέου κανονισμού] και είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος, εμπλακεί σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν η θέση του οποίου δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί με βεβαιότητα ότι βρίσκεται στην επικράτεια οποιουδήποτε κράτους, διεξάγεται διερεύνηση ασφαλείας από την αρχή διερεύνησης ασφαλείας του κράτους μέλους νηολόγησης.

3. Η έκταση της διερεύνησης που αναφέρεται στις παραγράφους 1, 2 και 4 και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται κατά τη διεξαγωγή της εν λόγω διερεύνησης καθορίζονται από την αρχή διερεύνησης, λαμβανομένων υπόψη των διδαγμάτων για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας που αναμένονται από την εν λόγω διερεύνηση.

4. Οι αρχές διερεύνησης ασφαλείας μπορούν να αποφασίσουν τη διερεύνηση συμβάντων πέραν των διαλαμβανομένων στις παραγράφους 1 και 2, και των ατυχημάτων ή σοβαρών συμβάντων με άλλους τύπους αεροσκαφών, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία των κρατών μελών, οσάκις αναμένουν να αντλήσουν διδάγματα ασφαλείας.

5. Κατά παρέκκλιση από τις παραγράφους 1 και 2, η αρμόδια αρχή διερεύνησης ασφαλείας μπορεί να αποφασίσει, λαμβάνοντας υπόψη τα αναμενόμενα διδάγματα για τη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας, να μην κινήσει διερεύνηση ασφαλείας σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος με μη επανδρωμένα αεροσκάφη για τα οποία δεν απαιτείται πιστοποιητικό ή δήλωση σύμφωνα με το άρθρο 46 παράγραφος 1 και 2 του κανονισμού (ΕΕ) YYYY/N─[αναφορά στο νέο κανονισμό], ή με επανδρωμένα αεροσκάφη με μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη ή ίση των 2 250 kg, και εφόσον δεν προκλήθηκε θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός.

6. Οι διερευνήσεις ασφαλείας κατά τις παραγράφους 1, 2 και 4 δεν αποσκοπούν επ' ουδενί στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Οι διερευνήσεις είναι ανεξάρτητες, χωριστές και τελούν υπό την επιφύλαξη τυχόν δικαστικής ή διοικητικής διαδικασίας για την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.»

Άρθρο 125

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014

Στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 376/2014 η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

«2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε συμβάντα με αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας και σε άλλα σχετικά με την ασφάλεια στοιχεία που αφορούν αυτά τα αεροσκάφη στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός [αναφορά του νέου κανονισμού].

Ωστόσο, ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε συμβάντα με μη επανδρωμένα αεροσκάφη για τα οποία δεν απαιτείται πιστοποιητικό ή δήλωση σύμφωνα με το άρθρο 46 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΕ) YYYY/N–[αναφορά του νέου κανονισμού] και σε άλλα σχετικά με την ασφάλεια στοιχεία που αφορούν αυτά τα αεροσκάφη, εκτός εάν συμβάντα ή άλλα σχετικά με την ασφάλεια στοιχεία για μη επανδρωμένα αεροσκάφη προκαλέσουν θανατηφόρο ή σοβαρό τραυματισμό προσώπου ή εάν πρόκειται για αεροσκάφη άλλα από τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη.

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό σε συμβάντα και σε άλλα σχετικά με την ασφάλεια στοιχεία στα οποία δεν εφαρμόζεται ο κανονισμός *[αναφορά του νέου κανονισμού]*.»

Άρθρο 126

Μεταβατικές διατάξεις

1. Τα εκδοθέντα και τα αναγνωρισμένα πιστοποιητικά και οι υποβληθείσες ή αναγνωρισμένες δηλώσεις σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 εξακολουθούν να ισχύουν και θεωρείται ότι έχουν εκδοθεί, υποβληθεί και αναγνωρισθεί σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις του παρόντος κανονισμού, καθώς και για την εφαρμογή του άρθρου 56.

2. Το αργότερο [*πέντε έτη μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 127 — η ΥΕ θα σημειώσει την ακριβή ημερομηνία*], οι εκτελεστικοί κανόνες που εκδίδονται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 προσαρμόζονται στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Έως ότου προσαρμοστούν, τυχόν παραπομπές στους εν λόγω εκτελεστικούς κανόνες έχουν ως εξής:

α) «εμπορική δραστηριότητα» θεωρείται παραπομπή στο άρθρο 3 στοιχείο θ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·

β) «σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος» θεωρείται παραπομπή στο άρθρο 3 στοιχείο ι) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·

γ) «εξοπλισμός» θεωρείται παραπομπή στο άρθρο 3 παράγραφος 28 του παρόντος κανονισμού·

δ) «πτυχίο χειριστή αναψυχής» θεωρείται παραπομπή στο πτυχίο που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·

ε) «εμπορική αερομεταφορά» θεωρείται παραπομπή στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής[32].

3. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 45 και 46, οι σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 εξακολουθούν να εφαρμόζονται μέχρι να τεθούν σε ισχύ οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 47.

4. Τα κράτη μέλη καταργούν ή προσαρμόζουν τις υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες που έχουν συνάψει με τρίτες χώρες, στα πεδία που καλύπτει ο παρών κανονισμός το συντομότερο δυνατόν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και, ούτως ή άλλως, πριν [*τρία έτη από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 127 — η ΥΕ θα σημειώσει την ακριβή ημερομηνία*].

Άρθρο 127

Έναρξη ισχύος

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

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

[32] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.2. Σχετικός(-οί) τομέας(-είς) πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ

1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.4. Στόχος(-οι)

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της δράσης

1.7. Προβλεπόμενος(-οι) τρόπος(-οι) διαχείρισης

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων

2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομέας(-είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(-ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες

3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις επιχειρησιακές πιστώσεις

3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση του Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

1.2. Σχετικός(-οί) τομέας(-είς) πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ[33]

06 - Κινητικότητα και Μεταφορές

06 02 - Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών

06 02 02 - Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας

1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά **νέα δράση**

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά **νέα δράση μετά από πιλοτικό έργο/προπαρασκευαστική δράση**[34]

☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά την **παράταση υφιστάμενης δράσης**

☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά **δράση προσανατολισμένη προς νέα δράση**

1.4. Στόχος(-οι)

1.4.1. Πολυετής(-είς) στρατηγικός(-οί) στόχος(-οι) της Επιτροπής τον(τους) οποίο(-ους) αφορά η πρόταση/πρωτοβουλία

Βαθύτερη και δικαιότερη εσωτερική αγορά με ενισχυμένη βιομηχανική βάση: ανταγωνιστικός ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών που θα παρέχει στους πολίτες και στις επιχειρήσεις το πλαίσιο για ασφαλείς, αποδοτικές και υψηλής ποιότητας μεταφορές.

Απασχόληση και ανάπτυξη: στόχος της πρωτοβουλίας είναι να συμβάλει σε έναν ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό αεροπορικό κλάδο που δημιουργεί θέσεις εργασίας υψηλής αξίας και θα προωθεί την τεχνολογική καινοτομία. Θα διαμορφώσει αποτελεσματικό κανονιστικό πλαίσιο στο οποίο θα μπορούν να ενταχθούν νέα επιχειρηματικά μοντέλα και αναδυόμενες τεχνολογίες.

1.4.2. Ειδικός(-οί) στόχος(-οι) και δραστηριότητα(-ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ

Ειδικός στόχος αριθ.

Οι ειδικοί στόχοι της παρούσας πρωτοβουλίας είναι οι ακόλουθοι:

1) κατάργηση των περιττών απαιτήσεων και διασφάλιση ότι ο κανονισμός είναι αναλογικός προς τους κινδύνους που σχετίζονται με τα διάφορα είδη αεροπορικών δραστηριοτήτων·

[33] ΔΒΔ: διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων· ΠΒΔ: προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων.

[34] Όπως αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

2) διασφάλιση της αποδοτικής ένταξης και της αποτελεσματικής εποπτείας των νέων τεχνολογιών και των εξελίξεων στην αγορά·

3) καθιέρωση συνεργατικής διαδικασίας διαχείρισης της ασφάλειας μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών της για τον από κοινού εντοπισμό και μετριασμό των κινδύνων στην πολιτική αεροπορία·

4) κάλυψη των κενών στο κανονιστικό σύστημα και διασφάλιση της συνοχής του·

5) δημιουργία αποτελεσματικού συστήματος συγκέντρωσης και κοινής χρήσης των πόρων από τα κράτη μέλη και τον Οργανισμό.

Σχετική(-ές) δραστηριότητα(-ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ

06 02 Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών

1.4.3. Αναμενόμενο(-α) αποτέλεσμα(-τα) και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που θα πρέπει να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους/τις στοχοθετημένους(-ες) δικαιούχους/ομάδες.

Αποτελέσματα του ειδικού στόχου 1: πλαίσιο για την κατάργηση των περιττών/υπερβολικά περιοριστικών κανόνων· καθιέρωση κανόνων βάσει επιδόσεων για τον προσδιορισμό των στόχων που πρέπει να επιτευχθούν, αλλά με ευελιξία ως προς τα μέσα επίτευξης των στόχων· πλαίσιο για την προσαρμογή των κανόνων στον κίνδυνο που συνδέεται με τη δραστηριότητα την οποία ρυθμίζουν.

Αποτελέσματα του ειδικού στόχου 2: εισαγωγή τεχνολογικά ουδέτερων κατά το δυνατόν κανόνων, καθιέρωση νομικού πλαισίου για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη· αυξημένη χρήση των προτύπων του κλάδου· απλοποιημένο κανονιστικό πλαίσιο για τις συμφωνίες πλήρους μίσθωσης αεροσκαφών μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης της ΕΕ.

Αποτελέσματα του ειδικού στόχου 3: νομική υποχρέωση για την έκδοση ευρωπαϊκού προγράμματος αεροπορικής ασφάλειας, ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας και κρατικών προγραμμάτων ασφάλειας που θα αλληλοσυνδέονται· βελτιωμένη ανταλλαγή και ανάλυση πληροφοριών και δεδομένων.

Αποτελέσματα του ειδικού στόχου 4: καθιέρωση βασικών απαιτήσεων για την επίγεια εξυπηρέτηση, την προστασία του περιβάλλοντος όσον αφορά τα αεροναυτικά προϊόντα, καθώς και την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο· στενότερη συνεργασία μεταξύ του EASA και της Επιτροπής σε θέματα που άπτονται της προστασίας από έκνομες ενέργειες· νομική βάση για την έκθεση αεροπορικής περιβαλλοντικής προστασίας.

Αποτελέσματα του ειδικού στόχου 5: δημιουργία δεξαμενής επιθεωρητών με διαπίστευση από την ΕΕ· δημιουργία μηχανισμού εποπτείας έκτακτης ανάγκης· νομικό πλαίσιο για τη μεταβίβαση κανονιστικών αρμοδιοτήτων σε άλλα κράτη μέλη ή τον EASA· δυνατότητα ανάθεσης καθηκόντων πιστοποίησης και εποπτείας σε αρμόδια οργάνωση χρηστών στον τομέα της γενικής αεροπορίας· προώθηση μεθόδων εποπτείας βάσει κινδύνων και επιδόσεων· δημιουργία ευρωπαϊκού αποθετηρίου πληροφοριών σημαντικών για τη συνεργασία μεταξύ αρχών για την πιστοποίηση, την εποπτεία και την επιβολή· δυνατότητα υπαγωγής στο σύστημα της Ένωσης για τα κρατικά αεροσκάφη και τα αεροσκάφη του παραρτήματος II.

1.4.4. Δείκτες αποτελεσμάτων και επιπτώσεων

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της υλοποίησης της πρότασης/πρωτοβουλίας.

Δείκτες για τον ειδικό στόχο 1:

- αριθμός ερωτημάτων που λαμβάνει ο EASA σχετικά με την ερμηνεία των κανόνων·
- αριθμός φορέων εκμετάλλευσης που χρησιμοποιούν κανόνες βάσει επιδόσεων για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις·
- αριθμός των πτυχίων χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών της γενικής αεροπορίας
- μείωση του κόστους για τους φορείς εκμετάλλευσης.

Δείκτες για τον ειδικό στόχο 2:

- αριθμός κανόνων που παραπέμπουν σε πρότυπα του κλάδου·

- ηλικία του στόλου της γενικής αεροπορίας στην ΕΕ·
- μείωση του κόστους πιστοποίησης και παραγωγής αεροσκαφών·
- αριθμός νέων πιστοποιήσεων.

Δείκτες για τον ειδικό στόχο 3:

- ποσοστό ατυχημάτων σε συνάρτηση με την αύξηση της κυκλοφορίας·
- αποτελέσματα των δραστηριοτήτων τυποποίησης και διαρκούς παρακολούθησης του EASA·
- αριθμός κρατικών προγραμμάτων ασφάλειας και επίπεδο υλοποίησής τους στα κράτη μέλη.

Δείκτες για τον ειδικό στόχο 4:

- αριθμός ερωτημάτων που λαμβάνει ο EASA σχετικά με την ερμηνεία των αναθεωρημένων κανόνων·
- αριθμός επικίνδυνων περιστατικών στην επίγεια εξυπηρέτηση·
- παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων μερών.

Δείκτες για τον ειδικό στόχο 5:

- αποτελέσματα των δραστηριοτήτων τυποποίησης και συνεχούς παρακολούθησης του EASA όσον αφορά τους πόρους και τις αρμοδιότητες στα κράτη μέλη·
- αριθμός κρατών μελών που χρησιμοποιούν τους επιθεωρητές ασφάλειας της ΕΕ και των νέων μέσων συγκέντρωσης και κοινής χρήσης πόρων (ανάθεση αρμοδιοτήτων, υπαγωγή των κρατικών αεροσκαφών και των αεροσκαφών του παραρτήματος II σε ρύθμιση)·
- εξέλιξη των πόρων των εθνικών αεροπορικών αρχών των κρατών μελών, υπολογιζόμενων από άποψη ΙΠΑ και προϋπολογισμού.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών

Διασφάλιση της διατήρησης υψηλού επιπέδου αεροπορικής ασφάλειας ακόμη και με αύξησης της κυκλοφορίας.

Συμβολή στην ανταγωνιστικότητα του αεροπορικού κλάδου με αποδοτικότερο ευρωπαϊκό σύστημα πολιτικής αεροπορίας και παράλληλα με διασφάλιση υψηλών προτύπων ασφάλειας και περιβαλλοντικών προτύπων.

Απαιτήσεις του ΔΟΠΑ για την έγκριση κρατικών προγραμμάτων ασφάλειας από τα κράτη μέλη.

1.5.2. Προστιθέμενη αξία της παρέμβασης της ΕΕ

Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν σε μεγάλο βαθμό δραστηριότητα με διακρατικό χαρακτήρα και, ως εκ τούτου, χρήζουν εκ φύσεως κανονιστικής προσέγγισης σε επίπεδο ΕΕ.

Επικρατεί η κοινή αντίληψη στα κράτη μέλη ότι απαιτούνται κοινοί κανόνες στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας για την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας.

Αυτό έχει καταδειχθεί ήδη μέσω της αρχικής έκδοσης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και του προηγούμενου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002. Η ασφάλεια του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας εξαρτάται μεταξύ άλλων από την επιτυχή διασύνδεση των διαφόρων στοιχείων του εν λόγω συστήματος. Κάθε διασύνδεση στο εν λόγω σύστημα συνιστά κίνδυνο που απαιτεί συντονισμό. Η κοινή νομοθεσία καταργεί την ανάγκη συντονισμού μεταξύ των κανονιστικών συστημάτων των κρατών μελών και, ως εκ τούτου, συμβάλλει στην αύξηση της ασφάλειας. Η προώθηση ενός κοινού ευρωπαϊκού συστήματος ασφάλειας μπορεί να επιτευχθεί με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο μόνο σε επίπεδο ΕΕ. Ομοίως, οφέλη στην αποδοτικότητα θα προκύψουν από ένα ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα αεροπορικής ασφάλειας που θα αντιμετωπίζει τον δαπανηρό κατακερματισμό.

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Η πρωτοβουλία βασίζεται μεταξύ άλλων σε ενδελεχή ανάλυση της πείρας που αποκτήθηκε από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και του προηγούμενου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, καθώς και από την αξιολόγηση της λειτουργίας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 που διενεργήθηκε το 2013 βάσει του άρθρου 62 του εν λόγω κανονισμού.

1.5.4. Συμβατότητα και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα κατάλληλα μέσα

Η παρούσα πρωτοβουλία συνιστά παραδοτέο βάσει της δέσμης μέτρων για την αεροπορία που πρόκειται να εγκριθεί στα τέλη του 2015 και θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα του αεροπορικού τομέα της ΕΕ.

Η πρωτοβουλία συνάδει με τη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές που έθετε ως στόχο να καταστεί η Ευρώπη η ασφαλέστερη περιοχή για την αεροπορία.

Επιπλέον, η πρωτοβουλία συνάδει με τη στρατηγική «Ευρώπη 2020» και τις προτεραιότητες της Επιτροπής, διότι προάγει την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και την προώθηση της καινοτομίας, και, ως εκ τούτου, έχει θετικό αντίκτυπο στην απασχόληση και την ανάπτυξη, καθώς και στην ανταγωνιστικότητα του αεροπορικού τομέα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Όσον αφορά τα θέματα διακυβέρνησης του EASA, η πρωτοβουλία συνάδει και θέτει σε εφαρμογή τις συστάσεις της κοινής δήλωσης της Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς.

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της δράσης

☐ Πρόταση/πρωτοβουλία **περιορισμένης διάρκειας**

– ☐ ☐Πρόταση/πρωτοβουλία με ισχύ από την [ΗΗ/ΜΜ]ΕΕΕΕ [έως την [ΗΗ/ΜΜ]ΕΕΕΕ

– ☐ ☐Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ

☒ Πρόταση/πρωτοβουλία **απεριόριστης διάρκειας**

– Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ,

– και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενος(-οι) τρόπος(-οι) διαχείρισης[35]

☐ **Άμεση διαχείριση** από την Επιτροπή

– ☐ από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης·

– ☐ ☐από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

☐ **Επιμερισμένη διαχείριση** με τα κράτη μέλη

☒ **Έμμεση διαχείριση** με ανάθεση εκτελεστικών καθηκόντων σε:

– ☐ τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει·

– ☐ διεθνείς οργανισμούς και τις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)·

– ☐την ΕΤΕ και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων·

– ☒ οργανισμούς αναφερόμενους στα άρθρα 208 και 209 του δημοσιονομικού κανονισμού·

– ☐ οργανισμούς δημοσίου δικαίου·

– ☐ οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας στον βαθμό που προσφέρουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις·

– ☐ οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και που προσφέρουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις·

– ☐ πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων στον τομέα της ΚΕΠΠΑ δυνάμει του τίτλου V της ΣΕΕ, τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.

– *Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, παρακαλείσθε να τους διευκρινίσετε στην ενότητα «Παρατηρήσεις».*

Παρατηρήσεις

καμία

[35] Οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.

Υπάρχουν ήδη πολλοί μηχανισμοί παρακολούθησης και αξιολόγησης που μπορούν να χρησιμοποιηθούν, καθώς στο πεδίο της αεροπορικής ασφάλειας η παρακολούθηση των επιδόσεων αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο του κανονιστικού πλαισίου της Ένωσης. Η αποτελεσματικότητα του προτεινόμενου μέτρου, όταν εγκριθεί, θα υπόκειται σε υποχρεωτική αξιολόγηση ανά πενταετία, όπως ισχύει και με βάση τον ισχύοντα κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Οι υποχρεώσεις ετήσιας υποβολής εκθέσεων που επιβάλλονται στον Οργανισμό περιλαμβάνουν τη σύνταξη της ενοποιημένης ετήσιας έκθεσης δραστηριοτήτων και την κατάρτιση των οριστικών λογαριασμών.

2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Κίνδυνος(-οι) που έχει(-ουν) εντοπιστεί

κανένας

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με το σύστημα εσωτερικού ελέγχου που έχει καθοριστεί

Ως οργανισμός της ΕΕ, ο EASA εφαρμόζει τις ισχύουσες μεθόδους ελέγχου των αποκεντρωμένων οργανισμών που προβλέπονται ήδη στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Στον δημοσιονομικό κανονισμό για τον EASA ο οποίος βασίζεται στον δημοσιονομικό κανονισμό-πλαίσιο για τους οργανισμούς προβλέπεται ο διορισμός εσωτερικού ελεγκτή και καθορίζονται απαιτήσεις εσωτερικού ελέγχου.

2.2.3. Εκτιμώμενο κόστος και όφελος των ελέγχων και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος

Άνευ αντικειμένου

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας.

Το άρθρο 111 του προτεινόμενου κανονισμού αφορά την καταπολέμηση της απάτης. Με αυτό εφαρμόζεται στον EASA ο κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 883/2013 σχετικά με τις έρευνες που διενεργούνται από την OLAF, και εξουσιοδοτούνται η OLAF και το Ελεγκτικό Συνέδριο να διενεργούν περαιτέρω ελέγχους και έρευνες. Το άρθρο αντιστοιχεί στο τυποποιημένο κείμενο για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς.

Πέραν αυτού, ο EASA ενέκρινε στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης στις 9 Δεκεμβρίου 2014.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομέας(-είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(-ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Σύμφωνα με τη σειρά των τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και των γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός Τομέας……...……	ΔΠ/ΜΔΠ[36]	χωρών ΕΖΕΣ[37]	υποψήφιων για ένταξη χωρών[38]	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχείο β) του δημοσιονομικού κανονισμού
1 Έξυπνη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη α) Ανταγωνιστικότητα για την ανάπτυξη και την απασχόληση	06 02 02 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας	ΔΠ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ*	ΟΧΙ

- * Συμμετοχή της Ελβετίας σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1/2007 (2008/100/ΕΚ)

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού που έχουν ζητηθεί: α.α.

Σύμφωνα με τη σειρά των τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και των γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός Τομέας……	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψήφιων για ένταξη χωρών	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχείο β) του δημοσιονομικού κανονισμού
	[XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/Ο	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/Ο	ΝΑΙ/ΟΧΙ

[36] ΔΠ = διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

[37] ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών.

[38] Υποψήφιες για ένταξη χώρες και, εφόσον ισχύει, δυνάμει υποψήφιες για ένταξη χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

			XI		XI	

3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες[39]

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αριθμός 1α	Τομέας 1α Ανταγωνιστικότητα για την ανάπτυξη και την απασχόληση

ΓΔ: MOVE			Έτος **N**[40]	Έτος **N+1**	Έτος **N+2**	Έτος **N+3**	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφαίνεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			**ΣΥΝΟΛΟ**
• Επιχειρησιακές πιστώσεις										
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού 06 02 02	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)	34,870 + 1,575 = 36,445	34,870 + 2,045 = 36,915	35,568 + 1,395 = 36,963	36,279 + 1,395 =37,674				Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
	Πληρωμές	(2)	36,445	36,915	36,963	37,674				Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων[41] α.α.										
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού		(3)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ MOVE	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1	36,445	36,915	36,963	37,674				Πρόταση απεριόριστης διάρκειας

39 Δαπάνες που πρέπει να προσαρμόζονται με βάση συμφωνία που επετεύχθη από τα Ιδιαίτερα Γραφεία για πρόσθετες θέσεις και συμβασιούχους υπαλλήλους.

40 Το έτος Ν είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

41 Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της υλοποίησης προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

	Πληρωμές	=2	36,445	36,915	36,963	37,674				Πρόταση απεριόριστης διάρκειας

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 1α του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων		36,445	36,915	36,963	37,674				Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
	Πληρωμές		36,445	36,915	36,963	37,674				Πρόταση απεριόριστης διάρκειας

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	**5**	«Διοικητικές δαπάνες»

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος **N**	Έτος **N+1**	Έτος **N+2**	Έτος **N+3**	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφαίνεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			**ΣΥΝΟΛΟ**
ΓΔ: MOVE									
• Ανθρώπινοι πόροι Βάση υπολογισμού: το ισχύον επίπεδο του προϋπολογισμού για το προσωπικό της ΓΔ MOVE που διαχειρίζεται θέματα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και θέματα σχετικά με τον EASA (7 ΙΠΑ x 132 000 ευρώ/έτος = 924 000 ευρώ)		0,924	0,924	0,924	0,924				Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0	0	0	0				
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ MOVE	Πιστώσεις	0,924	0,924	0,924	0,924				Πρόταση απεριόριστης διάρκειας

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τον ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	0,924	0,924	0,924	0,924				

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος **N**[42]	Έτος **N+1**	Έτος **N+2**	Έτος **N+3**	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφαίνεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			**ΣΥΝΟΛΟ**

[42] Το έτος Ν είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	37,369	37,839	37,887	38,598				Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
	Πληρωμές	37,369	37,839	37,887	38,598				Πρόταση απεριόριστης διάρκειας

3.2.1.1 Προτεινόμενο σχέδιο πίνακα προσωπικού για τον EASA την περίοδο 2017-2020

Προτεινόμενο προσωπικό για το EASA 2017-2020 (Σύνολο)*	**2016****	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Κατηγορία AD	548	541	540	540	540
Νέοι υπάλληλοι κατηγορίας AD		5			
Σύνολο AD	548	546	540	540	540
Κατηγορία AST	128	123	118	118	118
Νέοι υπάλληλοι κατηγορίας AST					
Σύνολο AST	128	123	118	118	118
Σύνολο θέσεων σύμφωνα με τον πίνακα προσωπικού	676	669	658	658	658

* Τα στοιχεία αυτά θα προσαρμοσθούν με βάση σύστημα ευελιξίας για θέσεις που σχετίζονται με τα τέλη και τα δικαιώματα, το οποίο θα βασίζεται σε σύνολο δεικτών για τον φόρτο εργασίας και την αποδοτικότητα του Οργανισμού που θα εγκριθούν από την Επιτροπή. Το αργότερο κατά την έγκριση του σχεδίου προϋπολογισμού 2017, η Επιτροπή θα υποβάλει αναθεωρημένο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο όσον αφορά τις λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο το σύστημα ευελιξίας για τις θέσεις που συνδέονται με τα τέλη και τα δικαιώματα θα λειτουργεί στην πράξη, και τις αντίστοιχες επιπτώσεις στον πίνακα προσωπικού του Οργανισμού. Εν αναμονή των αποτελεσμάτων των εν εξελίξει εργασιών, το νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που

συνοδεύει την παρούσα πρόταση καθορίζει μια σταθερή κατάσταση στον αριθμό των θέσεων που συνδέονται με τα τέλη και τα δικαιώματα, με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον προγραμματισμό των ανθρώπινων και των χρηματοδοτικών πόρων των αποκεντρωμένων οργανισμών την περίοδο 2014-2020, ο οποίος προσαρμόσθηκε στις αποφάσεις που έλαβε η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή στο πλαίσιο της διαδικασίας του προϋπολογισμού για το 2016 και και τα προηγούμενα έτη.

** Τα αριθμητικά στοιχεία του 2016 εξαρτώνται από την έγκριση του τελικού προϋπολογισμού από την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή. Τα στοιχεία για τα έτη 2017-2020 θα χρειασθεί ενδεχομένως να προσαρμοστούν μετά την έγκριση του τελικού προϋπολογισμού κάθε έτος.

Προτεινόμενο προσωπικό για τον EASA 2017-2020 (Συνεισφορά της ΕΕ)*	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Κατηγορία AD	175	177	184	184	184
Νέοι υπάλληλοι κατηγορίας AD		5			
Σύνολο AD	175	182	184	184	184
Κατηγορία AST	50	46	42	42	42
Νέοι υπάλληλοι κατηγορίας AST					
Σύνολο AST	50	46	42	42	42
Σύνολο θέσεων σύμφωνα με τον πίνακα προσωπικού	225	228	226	226	226

* Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν την εφαρμογή της μείωσης κατά 2% (1% μείωση του προσωπικού κατά 1% και την ετήσια συνεισφορά στην ομάδα ανακατανομής προσωπικού) μέχρι το 2018, και οι πρόσθετες θέσεις προβλέπονται για TCO και RPAS, όπως ορίζεται στο παράρτημα I της ανακοίνωσης σχετικά με τον προγραμματισμό των ανθρώπινων και χρηματοδοτικών πόρων (COM(2013)519).

Προτεινόμενο προσωπικό για τον EASA 2017-2020 (Τέλη και δικαιώματα)*	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Κατηγορία AD	373	364	356	356	356
Νέοι υπάλληλοι κατηγορίας AD					
Σύνολο AD	373	364	356	356	356
Κατηγορία AST	78	77	76	76	76

Νέοι υπάλληλοι κατηγορίας AST **Σύνολο AST**	78	77	76	76	76
Σύνολο θέσεων σύμφωνα με τον πίνακα προσωπικού	451	441	432	432	432

* Τα στοιχεία αυτά θα προσαρμοσθούν με βάση σύστημα ευελιξίας για θέσεις που σχετίζονται με τα τέλη και τα δικαιώματα, το οποίο θα βασίζεται σε σύνολο δεικτών για τον φόρτο εργασίας και την αποδοτικότητα του Οργανισμού που θα εγκριθούν από την Επιτροπή. Το αργότερο κατά την έγκριση του σχεδίου προϋπολογισμού 2017, η Επιτροπή θα υποβάλει αναθεωρημένο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο όσον αφορά τις λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο το σύστημα ευελιξίας για τις θέσεις που συνδέονται με τα τέλη και τα δικαιώματα θα λειτουργεί στην πράξη, και τις αντίστοιχες επιπτώσεις στον πίνακα προσωπικού του Οργανισμού. Εν αναμονή των αποτελεσμάτων των εν εξελίξει εργασιών, το νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που συνοδεύει την παρούσα πρόταση καθορίζει μια σταθερή κατάσταση στον αριθμό των θέσεων που συνδέονται με τα τέλη και τα δικαιώματα, με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον προγραμματισμό των ανθρώπινων και των χρηματοδοτικών πόρων των αποκεντρωμένων οργανισμών την περίοδο 2014-2020, ο οποίος προσαρμόσθηκε στις αποφάσεις που έλαβε η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή στο πλαίσιο της διαδικασίας του προϋπολογισμού για το 2016 και τα προηγούμενα έτη.

3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις επιχειρησιακές πιστώσεις

– ☐ ☐Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων

– ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων[43], όπως εξηγείται κατωτέρω:

– (Βάση υπολογισμού: συνολικό μέσο κόστος 1 ΙΠΑ στον EASA: 132 000 ευρώ)

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ⇩			Έτος **N**		Έτος **N+1**		Έτος **N+2**		Έτος **N+3**		Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφαίνεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)						**ΣΥΝΟΛΟ**	
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (OUTPUTS)																	
			Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1[44] Κατάργηση των περιττών απαιτήσεων και διασφάλιση της αναλογικότητας του κανονισμού προς τους κινδύνους που σχετίζονται με τα διάφορα είδη αεροπορικών δραστηριοτήτων	Κανένας επιπρόσθετος αντίκτυπος για τον EASA καθώς οι εκροές θα απορροφηθούν από τις υπάρχουσες πιστώσεις.																	
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 Διασφάλιση της αποδοτικής ένταξης και της			Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθμ	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος

[43] Δαπάνες που πρέπει να προσαρμόζονται με βάση συμφωνία που επετεύχθη από τα Ιδιαίτερα Γραφεία για πρόσθετες θέσεις και συμβασιούχους υπαλλήλους.

[44] Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικός(-οί) στόχος(-οι)…»

αποτελεσματικής επιτήρησης των νέων τεχνολογιών και των εξελίξεων στην αγορά																
Νέο νομικό πλαίσιο για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη																
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 3 Θέσπιση μιας συνεργατικής διαδικασίας διαχείρισης της ασφάλειας μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών της με σκοπό τον από κοινού εντοπισμό και τον μετριασμό των κινδύνων για την πολιτική αεροπορία	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος
Ευρωπαϊκό αποθετήριο (άρθρο 28): Βασικά δεδομένα για τη λήψη αποφάσεων και την παρακολούθηση (εκ των οποίων 1 ΙΠΑ/έτος, κατ' αποκοπή δαπάνες 0,6 εκατ. ευρώ το έτος ν και ν + 1, και ετήσιες		0,535		0,570		0,270		0,270								Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
«Μαζικά δεδομένα»: δεδομένα και ανάλυση του ευρωπαϊκού αεροπορικού συστήματος (κόστος προσωπικού 2 ΙΠΑ1 + ΙΠΑ/έτος, μη συμπεριλαμβανομένου του κόστους λειτουργίας)		0,167		0,334		0,334		0,334								Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 3		0,702		0,904		0,604		0,604								Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 4 Κάλυψη των κενών στο κανονιστικό σύστημα και διασφάλιση της συνοχής του	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος

Επίγεια εξυπηρέτηση: κατάρτιση και διατήρηση συστήματος κοινών απαιτήσεων (άρθρο 11) (κόστος προσωπικού 1 ΙΠΑ/έτος)		0,066		0,132		0,132		0,132								Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
Εναρμόνιση των πτυχών της ασφάλειας των πτήσεων και της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες· παροχή στήριξης για θεσμοθέτηση και επιθεωρήσεις (άρθρο 40) (κόστος προσωπικού 1 ΙΠΑ/έτος)		0,066		0,132		0,132		0,132								Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
Νέες απαιτήσεις ευρωπαϊκής πιστοποίησης για την προστασία του περιβάλλοντος και την υποβολή αναφορών (άρθρο 39) (συμπεριλαμβανομένων 1 ΙΠΑ/έτος και ετήσιου κόστους		0,216		0,282		0,282		0,282								Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 4		0,348		0,546		0,546		0,546								Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 5 Δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος συγκέντρωσης και κοινής χρήσης των πόρων από τα κράτη μέλη και τον Οργανισμό	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος
Προώθηση μεθόδων επιτήρησης που βασίζονται στον κίνδυνο και στις επιδόσεις		0,100		0,100		0,100		0,100								0,400
Συγκέντρωση εμπειρογνωμόνων (άρθρο 17) (συμπ. κατ' αποκοπή, δαπανών ύψους 0,1 εκατ. ευρώ το έτος ν και ν + 1, και ετήσιες λειτουργικές δαπάνες ύψους 5 000		0,140		0,175		0,075		0,075								Πρόταση απεριόριστης διάρκειας

Κατάρτιση πλαισίου για την ανάθεση αρμοδιοτήτων (άρθρο 18)		0,175		0,175		0,00		0,00							0,350
Εξασφάλιση κοινών προτύπων εκπαίδευσης (άρθρο 43) (συμπ. 1 ΙΠΑ/έτος και εφάπαξ δαπανών για εκπαιδευτικό υλικό το έτος ν και ν + 1 ύψους 0,075 εκατ. ευρώ)		0,11		0,145		0,070		0,070							Πρόταση απεριόριστης διάρκειας
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 5		0,525		0,595		0,245		0,245							
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ		1,575		2,045		1,395		1,395							

3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα

3.2.3.1. Συνοπτική παρουσίαση

– ☐ ☐Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρήση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα

– ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρήση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

– Βάση υπολογισμού: το ισχύον επίπεδο του προϋπολογισμού για το προσωπικό της ΓΔ MOVE που διαχειρίζεται ζητήματα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και ζητήματα σχετικά με τον EASA (7 ΙΠΑ x 132 000 ευρώ/έτος = 924 000 ευρώ)

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος **N**[45]	Έτος **N+1**	Έτος **N+2**	Έτος **N+3**	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφαίνεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			**ΣΥΝΟΛΟ**
ΤΟΜΕΑΣ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι	0,924	0,924	0,924	0,924				
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0	0	0	0				
Υποσύνολο του ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	0,924	0,924	0,924	0,924				

εκτός του ΤΟΜΕΑ 5[46] **του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου**								
Ανθρώπινοι πόροι	0	0	0	0				
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα	0	0	0	0				
Υποσύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	0	0	0	0				

ΣΥΝΟΛΟ	0,924	0,924	0,924	0,924				

Οι απαιτούμενες πιστώσεις για ανθρώπινους πόρους και λοιπές δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα θα καλυφθούν από τις πιστώσεις της ΓΔ που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί εντός της ΓΔ, και οι

45 Το έτος Ν είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

46 Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

οποίες θα συμπληρωθούν, εάν χρειαστεί, με πρόσθετα κονδύλια που ενδέχεται να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των δημοσιονομικών περιορισμών.

3.2.3.2. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

– ☐ ☐Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρωπίνων πόρων.

– ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης

		Έτος **N**	Έτος **N+1**	Έτος **N+2**	Έτος **N+3**	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφαίνεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
•Θέσεις εργασίας στον πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)								
06 01 01 01 (έδρα και γραφεία αντιπροσωπείας της Επιτροπής)		7	7	7	7			
XX 01 01 02 (σε αντιπροσωπεία)		0	0	0	0			
XX 01 05 01 (έμμεση έρευνα)		0	0	0	0			
10 01 05 01 (άμεση έρευνα)		0	0	0	0			
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΙΠΑ[47]								
XX 01 02 01 (AC, END, INT από το «συνολικό κονδύλιο»)		0	0	0	0			
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT και JED στις αντιπροσωπείες)		0	0	0	0			
XX 01 04 **yy** [48]	0	0	0	0				
	0	0	0	0				
XX 01 05 02 (AC, END, INT - έμμεση έρευνα)		0	0	0	0			
10 01 05 02 (AC, END, INT - άμεση έρευνα)		0	0	0	0			
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)								
ΣΥΝΟΛΟ		7	7	7	7			

XX είναι ο σχετικός τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και το οποίο θα συμπληρωθεί, εάν χρειαστεί, από πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	Προσωπικό της ΓΔ MOVE που χειρίζεται θέματα σχετικά με την ασφάλεια της αεροπορίας, προστασίας του περιβάλλοντος στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, και του EASA, συμπεριλαμβανομένης: - της διαχείρισης της έγκρισης και της εφαρμογής μέτρων ως αποτέλεσμα των συστάσεων του EASA (αποφάσεις και κανονισμοί της Επιτροπής)· - του διοικητικού συντονισμού και του ελέγχου του EASA: προγράμματα εργασιών, πολυετή σχέδια πολιτικής προσωπιού, συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου και

47 AC = Συμβασιούχος υπάλληλος, AL = τοπικός υπάλληλος, END = αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας, INT = Προσωρινό προσωπικό οργανισμού, JED= Νέος εμπειρογνώμονας σε αντιπροσωπεία.

48 Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «ΒΑ»).

	της οικείας υποεπιτροπής προϋπολογισμού· - της χάραξης και του συντονισμού πολιτικών· - των οικονομικών και των λογιστικών αρμοδιοτήτων σχετικά με τον EASA σε επίπεδο Επιτροπής (προϋπολογισμός, απαλλαγή κ.λ.π.).
Εξωτερικό προσωπικό	

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

– ☐ ☐Η πρόταση/πρωτοβουλία είναι συμβατή με τον ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.

– ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί αναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί ο απαιτούμενος αναπρογραμματισμός και να προσδιοριστούν οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού και τα αντίστοιχα ποσά[49].
Γραμμή προϋπολογισμού: 06 02 02
Σε εκατ. ευρώ
Έτος N: 36,445
Έτος N+1 36,915
Έτος N+2 36,963
Έτος N+3 37,674

– ☐ ☐Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί τη χρήση του μέσου ευελιξίας ή την αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί η ανάγκη, με προσδιορισμό των σχετικών τομέων και γραμμών του προϋπολογισμού, καθώς και των αντίστοιχων ποσών.

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση

– Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτα μέρη.

– Η πρόταση/πρωτοβουλία προβλέπει τη συγχρηματοδότηση που εκτιμάται κατωτέρω:

Πιστώσεις σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος **N**	Έτος **N+1**	Έτος **N+2**	Έτος **N+3**	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφαίνεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Συνεισφορά των χωρών ΕΟΧ/ΕΖΕΣ πλην της Ελβετίας*	1,070	1,070	1,054	1,073				
Συμμετοχή από την Ελβετία**	1,0	1,0	1,0	1,0				
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων	2,070	2,070	2,054	2.073				

*Βάσει παραδοχής για συμμετοχή σε ποσοστό 2,76% επί της ετήσιας συνεισφοράς της ΕΕ. Για τον υπολογισμό των εσόδων ειδικού προορισμού που προέρχονται από πλεονάσματα προηγούμενων ετών θεωρείται ότι είναι 0.

** Προσέγγιση σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1/2007 της κοινής επιτροπής αεροπορικών μεταφορών Κοινότητας/Ελβετίας που έχει συσταθεί βάσει της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (2008/100/ΕΚ)

[49] Ποσά που πρέπει να προσαρμόζονται με βάση συμφωνία που επετεύχθη από τα Ιδιαίτερα Γραφεία για πρόσθετες θέσεις και συμβασιούχους υπαλλήλους.

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

– ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.

– ☐ ☐Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις ακόλουθες δημοσιονομικές επιπτώσεις:

  – ☐ ☐στους ιδίους πόρους

  – ☐ ☐στα διάφορα έσοδα

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας[50]						
		Έτος **N**	Έτος **N+1**	Έτος **N+2**	Έτος **N+3**	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφαίνεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
Άρθρο …….								

Για τα διάφορα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστεί(-ούν) η(οι) γραμμή(-ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

Να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού του αντικτύπου στα έσοδα.

[50] Όσον αφορά τους συνήθεις ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης) τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 25 % για έξοδα είσπραξης.