

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») ⁽¹⁾ 1

- Δήλωση των κρατών μελών επί των στρατιωτικών ζητημάτων που συνδέονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό 9

- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») ⁽¹⁾ 10

- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») ⁽¹⁾ 20

- Δήλωση της επιτροπής 25

- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα») ⁽¹⁾ 26

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 549/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 10ης Μαρτίου 2004****για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού****(«κανονισμός-πλαίσιο»)****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽³⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽⁴⁾, έχοντας υπόψη το κοινό σχέδιο που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 11 Δεκεμβρίου 2003,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών απαιτεί ένα αποτελεσματικό σύστημα αερομεταφορών, το οποίο να επιτρέπει την ασφαλή και τακτική λειτουργία των υπηρεσιών αερομεταφορών, διευκολύνοντας την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών.
- (2) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κατά την έκτακτη σύνοδό του της 23ης και 24ης Μαρτίου 2000 στη Λισαβόνα κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει προτάσεις όσον αφορά τη

διαχείριση του εναέριου χώρου, του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, με βάση τις εργασίες της ομάδας υψηλού επιπέδου «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» που συστάθηκε από την Επιτροπή. Η εν λόγω ομάδα, η οποία αποτελείται κυρίως από τις πολιτικές και στρατιωτικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με την αεροναυτιλία στα κράτη μέλη, υπέβαλε την έκθεσή της τον Νοέμβριο του 2000.

- (3) Η ομαλή λειτουργία του συστήματος αερομεταφορών απαιτεί συνεπή και υψηλά επίπεδα ασφαλείας στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που να επιτρέπουν τη βέλτιστη χρήση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου καθώς και ένα ομοιόμορφο υψηλό επίπεδο ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με την αποστολή γενικού συμφέροντος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα υπευθυνότητας και αποτελεσματικότητας.
- (4) Η πρωτοβουλία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό θα πρέπει να αναπτυχθεί σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη συμμετοχή της Κοινότητας και των κρατών μελών στον Eurocontrol και σύμφωνα με τις αρχές που καθιερώθηκαν από τη σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου 1944 στο Σικάγο.
- (5) Οι αποφάσεις που άπτονται του περιεχομένου, της εμβέλειας ή των όρων εκτέλεσης των στρατιωτικών επιχειρήσεων και της στρατιωτικής εκπαίδευσης δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Κοινότητας.
- (6) Τα κράτη μέλη έχουν προβεί σε μία γενική δήλωση για τα στρατιωτικά θέματα που σχετίζονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό ⁽⁵⁾. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν τη συνεργασία τους τόσο σε μη στρατιωτικά όσο και σε στρατιωτικά ζητήματα και, εφόσον και στο

(1) ΕΕ C 103 Ε της 30.4.2002, σ. 1.

(2) ΕΕ C 241 της 7.10.2002, σ. 24.

(3) ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 13.

(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Σεπτεμβρίου 2002 (ΕΕ C 272 Ε της 13.11.2003, σ. 296), κοινή θέση του Συμβουλίου της 18ης Μαρτίου 2003 (ΕΕ C 129 Ε της 3.6.2003, σ. 1) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Ιουλίου 2003 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Ιανουαρίου 2004 και απόφαση του Συμβουλίου της 2ας Φεβρουαρίου 2004.

(5) Βλέπε σελίδα 9 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

- βαθμό που θεωρείται αναγκαίο από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των ενόπλων δυνάμεών τους σε όλα τα ζητήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.
- (7) Ο εναέριος χώρος αποτελεί περιορισμένο μέσο, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί καλύτερα και αποτελεσματικά μόνο εφόσον λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις όλων των χρηστών και εφόσον, όπου απαιτείται, εκπροσωπούνται σε όλη την ανάπτυξη, τη διαδικασία λήψης αποφάσεων και την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, συμπεριλαμβάνοντας την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού.
- (8) Για όλους αυτούς τους λόγους και προκειμένου να επεκταθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός ώστε να περιλάβει μεγαλύτερο αριθμό ευρωπαϊκών κρατών, η Κοινότητα θα πρέπει, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις εξελίξεις στο επίπεδο του Eurocontrol, να θέσει κοινούς στόχους και να καταστρώσει πρόγραμμα δράσης για την κινητοποίηση όλων των δυνάμεων, τόσο στο επίπεδό της, όσο και στο επίπεδο των κρατών μελών και των διαφόρων οικονομικών συντελεστών, προκειμένου να δημιουργήσει έναν πλέον ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.
- (9) Όταν τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν δράση για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς κοινοτικές απαιτήσεις, οι αρχές που ελέγχουν τη συμμόρφωση θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ανεξαρτησία έναντι των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (10) Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και ιδίως οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας οι οποίες έχουν χαρακτήρα δημόσιας αρχής, απαιτούν λειτουργικό ή διοικητικό διαχωρισμό και οργανώνονται βάσει νομικών τύπων που διαφέρουν πολύ μεταξύ των κρατών μελών.
- (11) Όταν απαιτούνται ανεξάρτητοι έλεγχοι των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως τέτοιοι έλεγχοι θα πρέπει να αναγνωρίζονται οι επιθεωρήσεις από τις επίσημες ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών εντός των οποίων παρέχονται οι υπηρεσίες αυτές από υπηρεσίες της διοίκησης ή από δημόσιο φορέα υποκείμενο στην εποπτεία των προαναφερθεισών αρχών, ανεξαρτήτως του εάν οι εκθέσεις ελέγχου δημοσιοποιούνται ή όχι.
- (12) Είναι επιθυμητό η εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού να επεκταθεί σε ευρωπαϊκές τρίτες χώρες, είτε στο πλαίσιο της συμμετοχής της Κοινότητας στις εργασίες του Eurocontrol, μετά την προσχώρηση της Κοινότητας στον Eurocontrol, είτε με συμφωνίες που συνάπτει η Κοινότητα με αυτές τις χώρες.
- (13) Η προσχώρηση της Κοινότητας στον Eurocontrol αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τη δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού εναέριου χώρου.
- (14) Κατά τη διαδικασία υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού η Κοινότητα θα πρέπει, εφόσον απαιτείται, να επιδιώξει το υψηλότερο δυνατό επίπεδο συνεργασίας με τον Eurocontrol, προκειμένου να επιτευχθούν κανονιστικές συνέργιες και συνεπείς προσεγγίσεις και να αποφευχθεί οποιαδήποτε επικάλυψη μεταξύ των δύο πλευρών.
- (15) Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ομάδας υψηλού επιπέδου, ο Eurocontrol είναι ο φορέας που διαθέτει την κατάλληλη εμπειρογνομosύνη για την υποστήριξη της Κοινότητας στο ρυθμιστικό της έργο. Συνεπώς, θα πρέπει να αναπτυχθούν εκτελεστικοί κανόνες για τα θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Eurocontrol, δυνάμει εντολών προς τον οργανισμό αυτό, σύμφωνα με όρους που θα περιληφθούν σε πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και του Eurocontrol.
- (16) Η εκπόνηση των αναγκαίων μέτρων για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού απαιτεί διευρυμένη διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς και κοινωνικούς φορείς.
- (17) Οι κοινωνικοί εταίροι θα πρέπει να ενημερώνονται και να ζητείται η γνώμη τους με τον κατάλληλο τρόπο σχετικά με όλα τα μέτρα που έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις. Θα πρέπει επίσης να ζητείται η γνώμη της επιτροπής κλαδικού διαλόγου η οποία συστάθηκε βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο (1).
- (18) Τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι χρήστες εναερίου χώρου, οι αερολιμένες, η αεροναυτιλιακή βιομηχανία και τα όργανα εκπροσώπησης του επαγγελματικού προσωπικού, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν στην Επιτροπή συμβουλές για τις τεχνικές πτυχές της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.
- (19) Οι επιδόσεις του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως συνόλου, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα πρέπει να αξιολογούνται σε τακτά διαστήματα, λαμβανομένης δεόντως υπόψη της

(1) ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

ανάγκης διατήρησης υψηλού επιπέδου ασφαλείας, προκειμένου να εξακριβώνεται η αποτελεσματικότητα των θεσπιζόμενων μέτρων και να προτείνονται νέα μέτρα.

- (20) Οι κυρώσεις που προβλέπονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού καθώς και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές χωρίς να θίγουν την ασφάλεια.
- (21) Οι επιπτώσεις των μέτρων που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να αξιολογούνται βάσει εκθέσεων που θα πρέπει να υποβάλλει η Επιτροπή σε τακτά διαστήματα.
- (22) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εξουσία των κρατών μελών να θεσπίζουν διατάξεις για την οργάνωση των ενόπλων δυνάμεών τους. Η εξουσία αυτή μπορεί να οδηγήσει τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι οι ένοπλες δυνάμεις τους διαθέτουν επαρκή εναέριο χώρο ώστε να διατηρούν κατάλληλο επίπεδο εκπαίδευσης και άσκησης. Θα πρέπει συνεπώς να προβλεφθεί ρήτρα διασφάλισης που να επιτρέπει την άσκηση της εξουσίας αυτής.
- (23) Στο Λονδίνο, στις 2 Δεκεμβρίου 1987, συμφωνήθηκαν διακανονισμοί για μεγαλύτερη συνεργασία ως προς τη χρήση του αεροδρομίου του Γιβραλτάρ από το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο σε κοινή δήλωση των υπουργών εξωτερικών των δύο χωρών. Οι διακανονισμοί αυτοί δεν έχουν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή.
- (24) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, και συνεπώς, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, αφήνοντας ταυτόχρονα περιθώρια για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής όπου να συνυπολογίζονται οι τοπικές ιδιαιτερότητες, η Κοινότητα δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (25) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾.
- (26) Το άρθρο 8 παράγραφος 2, των προτύπων διαδικαστικών κανόνων για τις επιτροπές⁽²⁾, που έχει θεσπισθεί κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφος 1 της απόφασης

1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, προβλέπει έναν πρότυπο κανόνα σύμφωνα με τον οποίο ο πρόεδρος μιας επιτροπής μπορεί να αποφασίζει να προσκαλεί τρίτους στις συνεδριάσεις της. Εφόσον χρειάζεται, ο πρόεδρος της Επιτροπής του Ενιαίου Ουρανού θα πρέπει να προσκαλεί εκπροσώπους του Eurocontrol να συμμετάσχουν στις συνεδριάσεις ως παρατηρητές ή εμπειρογνώμονες,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στόχος και πεδίο εφαρμογής

1. Στόχος της πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού είναι η βελτίωση των ισχυουσών προδιαγραφών ασφαλείας και της συνολικής αποτελεσματικότητας της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, η βελτιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών του εναέριου χώρου και η μείωση των καθυστερήσεων. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, ο παρών κανονισμός σκοπεύει να θεσπίσει εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού έως τις 31 Δεκεμβρίου 2004.

2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 δεν θίγει την κυριαρχία των κρατών μελών επί του εναέριου χώρου τους και τις απαιτήσεις των κρατών μελών που αφορούν θέματα δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφαλείας και άμυνας, όπως ορίζεται στο άρθρο 13. Ο παρών κανονισμός και τα προαναφερόμενα μέτρα δεν καλύπτουν τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και την στρατιωτική εκπαίδευση.

3. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 για τη διεθνή πολιτική αεροπορία.

4. Εξυπακούεται ότι ο παρών κανονισμός, καθώς και τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 3, εφαρμόζονται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη διαφορά περί κυριαρχίας επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο αερολιμένας.

5. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, καθώς και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι διακανονισμοί που περιλαμβάνονται στην κοινή δήλωση των υπουργών εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου θα ενημερώσουν σχετικά το Συμβούλιο για αυτή την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή.

(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(2) ΕΕ C 38 της 6.2.2001, σ. 3.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει υπηρεσία η οποία παρέχεται με στόχο:
 - α) την πρόληψη των συγκρούσεων
 - μεταξύ αεροσκαφών και
 - στην περιοχή ελιγμών, μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων και
 - β) τη διεκπεραίωση και διατήρηση τακτικής ροής εναέριας κυκλοφορίας.
2. «Υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου» σημαίνει υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κυκλοφορία στα αεροδρόμια.
3. «Υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών» σημαίνει υπηρεσία εγκατεστημένη εντός της καθορισμένης περιοχής κάλυψης, υπεύθυνη για την παροχή των αεροναυτικών πληροφοριών και δεδομένων των αναγκαίων για την ασφάλεια, την κανονικότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας.
4. «Υπηρεσίες αεροναυτιλίας» σημαίνει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης, μετεωρολογικές υπηρεσίες που προορίζονται για την αεροναυτιλία, και υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών.
5. «Φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας» σημαίνει οιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία.
6. «Τμήμα εναέριου χώρου» σημαίνει εναέριο χώρο καθορισμένων διαστάσεων στο χώρο και το χρόνο, εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
7. «Διαχείριση του εναέριου χώρου» σημαίνει λειτουργία προγραμματισμού με κύριο στόχο τη μεγιστοποίηση της χρήσης του διαθέσιμου εναέριου χώρου με δυναμική χρονοκατανομή και, ενίοτε, κατάτμηση του εναέριου χώρου στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών του με βάση τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες.
8. «Χρήστες του εναέριου χώρου» σημαίνει το σύνολο των αεροσκαφών που λειτουργούν ως γενική εναέρια κυκλοφορία.
9. «Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει καθήκοντα που καθιερώθηκαν με σκοπό τη συμβολή στην ασφαλή, μεθοδική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας διασφαλίζοντας ότι οι δυνατότητες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (EEK) χρησιμοποιούνται στο μέγιστο δυνατό βαθμό και ότι ο όγκος της κυκλοφορίας συμβιβάζεται με τις μεταφορικές ικανότητες που δηλώνονται από τους ενδεδειγμένους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.
10. «Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει το σύνολο των εναέριων λειτουργιών και των λειτουργιών εδάφους (υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, διαχείριση του εναέριου χώρου και διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας) που απαιτούνται για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής διακίνησης των αεροσκαφών σε όλες τις φάσεις λειτουργίας.
11. «Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει τις διάφορες υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, υπηρεσίες συναγερμού, συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες EEK (υπηρεσίες ελέγχου περιοχής, προσέγγισης και αεροδρομίου).
12. «Υπηρεσία ελέγχου περιοχής» σημαίνει υπηρεσία EEK για ελεγχόμενες πτήσεις σε τμήμα του εναέριου χώρου.
13. «Υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης» σημαίνει υπηρεσία EEK για τις αφίξεις και αναχωρήσεις ελεγχόμενων πτήσεων.
14. «Δέσμη υπηρεσιών» σημαίνει δύο ή περισσότερες υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
15. «Πιστοποιητικό» σημαίνει έγγραφο που εκδίδεται από κράτος μέλος σε οποιαδήποτε μορφή συμβατή με το εθνικό δίκαιο, με το οποίο πιστοποιείται ότι ένας συγκεκριμένος φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πληροί τις προϋποθέσεις προκειμένου να παρέχει μια συγκεκριμένη υπηρεσία.
16. «Υπηρεσίες επικοινωνίας» σημαίνει σταθερές και κινητές αεροναυτικές υπηρεσίες που καθιστούν δυνατή την επικοινωνία εδάφους/εδάφους, αέρα/εδάφους και αέρα/αέρα για σκοπούς EEK.
17. «Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας» («ΕΔΔΕΚ») σημαίνει το σύνολο των συστημάτων που απαριθμούνται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα») ⁽¹⁾, ο οποίος καθιστά δυνατή την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών στα σύνορα με τρίτες χώρες.
18. «Αντίληψη λειτουργίας» σημαίνει τα κριτήρια για την επιχειρησιακή χρήση του ΕΔΔΕΚ ή μέρους αυτού.
19. «Συστατικά στοιχεία» νοούνται τόσο τα υλικά αντικείμενα, όπως το υλικό, όσο και τα άυλα στοιχεία, όπως το λογισμικό, στα οποία βασίζεται η διαλειτουργικότητα του ΕΔΔΕΚ.

(1) Βλέπε σελίδα 33 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

20. «Eurocontrol» σημαίνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, ο οποίος συστάθηκε από τη διεθνή σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960 περί συνεργασίας για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας⁽¹⁾.
21. «Αρχές του Eurocontrol για τον καθορισμό της βάσης υπολογισμού των τελών διαδρομής και για τον υπολογισμό των μοναδιαίων συντελεστών» σημαίνει τις αρχές που καθορίζονται στο έγγραφο αριθ. 99.60.01/01, της 1ης Αυγούστου 1999, το οποίο εξέδωσε ο Eurocontrol.
22. «Ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου» σημαίνει μian αντίληψη της διαχείρισης του εναέριου χώρου, η οποία εφαρμόζεται στον τομέα της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας, όπως προσδιορίζεται στην πρώτη έκδοση του «Εγχειριδίου Διαχείρισης Εναέριου Χώρου για την Εφαρμογή της Έννοιας της Ευέλικτης Χρήσης του Εναέριου Χώρου» από τον Eurocontrol.
23. «Περιοχή πληροφοριών πτήσης» σημαίνει εναέριο χώρο καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης και υπηρεσίες συναγερμού.
24. «Επίπεδο πτήσης» σημαίνει επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, οριζόμενη σε σχέση με συγκεκριμένη τιμή πίεσης 1 013,2 εκτοπασκάλ και χωριζόμενη από άλλες ανάλογες επιφάνειες με συγκεκριμένα διάκενα πίεσης.
25. «Λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου» σημαίνει το τμήμα του εναέριου χώρου που βασίζεται σε επιχειρησιακές απαιτήσεις και το οποίο ανταποκρίνεται στην ανάγκη να διασφαλισθεί πλέον ενοποιημένη διαχείριση του εναέριου χώρου ανεξαρτήτως των υφιστάμενων ορίων.
26. «Γενική εναέρια κυκλοφορία» σημαίνει το σύνολο των κινήσεων των πολιτικών αεροσκαφών καθώς και το σύνολο των κινήσεων των κρατικών (συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, τελωνειακών και αστυνομικών) αεροσκαφών, όταν οι κινήσεις αυτές διεξάγονται σύμφωνα με τις διαδικασίες του ICAO.
27. «ICAO» σημαίνει τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που συστάθηκε με τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.
28. «Διαλειτουργικότητα» σημαίνει ένα σύνολο λειτουργικών, τεχνικών και επιχειρησιακών ιδιοτήτων που απαιτείται να έχουν τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία του ΕΔΔΕΚ και οι διαδικασίες λειτουργίας του ώστε να μπορεί να λειτουργεί με ασφάλεια, ομοιογενώς και αποτελεσματικά. Η διαλειτουργικότητα επιτυγχάνεται χάρη στη συμμόρφωση των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων με τις βασικές απαιτήσεις.
29. «Μετεωρολογικές υπηρεσίες» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν στα αεροσκάφη μετεωρολογικές προγνώσεις, δελτία και παρατηρήσεις καθώς και ό,τι άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες και στοιχεία παρέχουν τα κράτη προς αεροναυτική χρήση.
30. «Υπηρεσίες πλοήγησης» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν πληροφορίες θέσης και χρονισμού στα αεροσκάφη.
31. «Επιχειρησιακά δεδομένα» σημαίνει τις πληροφορίες σχετικά με όλες τις φάσεις μιας πτήσης, οι οποίες απαιτούνται για τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους υπευθύνους των αερολιμένων και τους άλλους ενεχόμενους φορείς.
32. «Διαδικασία», χρησιμοποιούμενη στο πλαίσιο του «κανονισμού για την διαλειτουργικότητα», σημαίνει τυποποιημένη μέθοδο για τη χρήση, είτε τεχνική είτε επιχειρησιακή, των συστημάτων, στη συνάρτηση συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας που απαιτούν ενιαία υλοποίηση σ' ολόκληρο το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.
33. «Θέση σε λειτουργία» σημαίνει την πρώτη επιχειρησιακή χρήση μετά την αρχική εγκατάσταση ή την αναβάθμιση συστήματος.
34. «Δίκτυο αεροδιαδρόμων» σημαίνει δίκτυο συγκεκριμένων αεροδιαδρόμων για τη διοχέτευση της ροής της γενικής εναέριας κυκλοφορίας ανάλογα με τις ανάγκες για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
35. «Διαδρομή» σημαίνει την επιλεγμένη πορεία που πρέπει να ακολουθήσει ένα αεροσκάφος κατά τη λειτουργία του.
36. «Ομοιογενής λειτουργία» σημαίνει λειτουργία του ΕΔΔΕΚ με τέτοιο τρόπο ώστε από τη σκοπιά του χρήστη να θεωρείται ως ενιαίο σύστημα.
37. «Τομέας» σημαίνει τμήμα μιας περιοχής ελέγχου ή/και περιοχή πληροφοριών πτήσης/άνωτηρη περιοχή.
38. «Υπηρεσίες επιτήρησης» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που χρησιμοποιούνται για να προσδιορίζονται οι σχετικές θέσεις των αεροσκαφών, ώστε να εξασφαλίζεται ο ασφαλής διαχωρισμός τους.
39. «Σύστημα» σημαίνει το σύνολο συστατικών στοιχείων εδάφους και συστατικών στοιχείων φερομένων επί αεροσκαφών, καθώς και διαστημικού εξοπλισμού, το οποίο παρέχει υποστήριξη για υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε όλες τις φάσεις της πτήσης.
40. «Αναβάθμιση» σημαίνει κάθε τροποποίηση η οποία αλλάζει τα χαρακτηριστικά λειτουργίας ενός συστήματος.

(1) Σύμβαση που τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και αναθεωρήθηκε με το πρωτόκολλο της 27ης Ιουνίου 1997.

Άρθρο 3

Τομείς δράσης της Κοινότητας

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει ένα εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού σε συνδυασμό με:

- α) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») ⁽¹⁾.
- β) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») ⁽²⁾.
- γ) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα») ⁽³⁾,

και τους εκτελεστικούς κανόνες που θεσπίζει η Επιτροπή βάσει του παρόντος κανονισμού και των κανονισμών που αναφέρονται ανωτέρω.

2. Τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 μέτρα εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

Εθνικές εποπτικές αρχές

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν ή εγκαθιστούν φορέα ή φορείς ως την εθνική τους εποπτική αρχή προκειμένου να εκτελεί τα καθήκοντα που ανατίθενται στην αρχή αυτή δυνάμει του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3.

2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι ανεξάρτητες από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η ανεξαρτησία αυτή επιτυγχάνεται με τον επαρκή διαχωρισμό, σε λειτουργικό τουλάχιστον επίπεδο, μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών και των φορέων αυτών. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές ασκούν τις εξουσίες τους κατά τρόπο αμερόληπτο και διαφανή.

⁽¹⁾ Βλέπε σελίδα 20 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽²⁾ Βλέπε σελίδα 10 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽³⁾ Βλέπε σελίδα 26 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα ονόματα και τις διευθύνσεις των εθνικών εποπτικών αρχών, καθώς και τυχόν μεταβολές τους, και την ενημερώνουν για τα μέτρα που λαμβάνονται για να διασφαλισθεί η συμμόρφωση προς την παράγραφο 2.

Άρθρο 5

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού, αποκαλούμενη εφεξής «επιτροπή», η οποία απαρτίζεται από δύο αντιπροσώπους από κάθε κράτος μέλος και προεδρεύεται από αντιπρόσωπο της Επιτροπής. Η επιτροπή αυτή διασφαλίζει την κατάλληλη συνεκτίμηση των συμφερόντων όλων των κατηγοριών των χρηστών.

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε ένα μήνα.

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

Άρθρο 6

Συμβουλευτικό όργανο του κλάδου

Με την επιφύλαξη του ρόλου της επιτροπής και του Eurocontrol, η Επιτροπή συνιστά «συμβουλευτικό όργανο του κλάδου» στο οποίο συμμετέχουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι ενώσεις των χρηστών του εναέριου χώρου, τα αεροδρόμια, η κατασκευαστική βιομηχανία και τα όργανα εκπροσώπησης του επαγγελματικού προσωπικού. Αποκλειστικός ρόλος του οργάνου αυτού είναι να παρέχει στην Επιτροπή συμβουλές για τις τεχνικές πτυχές της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Άρθρο 7

Σχέσεις με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες

Η Κοινότητα έχει ως στόχο και υποστηρίζει την επέκταση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού σε χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για το σκοπό αυτό, επιδιώκει, είτε στα πλαίσια συμφωνιών που συνάπτονται με όμορες τρίτες χώρες είτε στα πλαίσια του Eurocontrol, την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, στις χώρες αυτές.

Άρθρο 8

Εκτελεστικοί κανόνες

1. Για την ανάπτυξη εκτελεστικών κανόνων, σύμφωνα με το άρθρο 3, οι οποίοι εμπíπτουν στην αρμοδιότητα του Eurocontrol, η Επιτροπή εκδίδει εντολές προς το Eurocontrol με τις οποίες καθορίζονται τα καθήκοντα που πρόκειται να εκτελεσθούν και το σχετικό χρονοδιάγραμμα. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκει να κάνει την καλύτερη δυνατή χρήση των ρυθμίσεων του Eurocontrol όσον αφορά τη συμμετοχή και τη διαβούλευση με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, όταν οι ρυθμίσεις αυτές συμφωνούν με τις πρακτικές που εφαρμόζει η Επιτροπή σχετικά με τη διαφάνεια και τις διαδικασίες διαβούλευσης και δεν συγκρούονται με τις θεσμικές της υποχρεώσεις. Η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2.

2. Βάσει των εργασιών που ολοκληρώνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι αποφάσεις σχετικά με την εφαρμογή των αποτελεσμάτων των εν λόγω εργασιών εντός της Κοινότητας και σχετικά με την προθεσμία για την εκτέλεσή τους λαμβάνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3. Οι αποφάσεις αυτές δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

3. Παρά την παράγραφο 2, εάν το Eurocontrol δεν μπορεί να δεχθεί εντολή η οποία του δόθηκε δυνάμει της παραγράφου 1, ή εάν η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή Ενιαιού Ουρανού, θεωρεί ότι

- α) οι εργασίες που διεξάγονται βάσει της εν λόγω εντολής δεν σημειώνουν ικανοποιητική πρόοδο σε σχέση με την ταχθείσα προθεσμία· ή
- β) τα αποτελέσματα των διεξαχθεισών εργασιών δεν είναι τα προσήκοντα,

η Επιτροπή δύναται, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5, παράγραφος 3, να θεσπίζει εναλλακτικά μέτρα για την επίτευξη των στόχων της εντολής.

4. Για την ανάπτυξη εκτελεστικών κανόνων, σύμφωνα με το άρθρο 3, οι οποίοι δεν εμπíπτουν στην αρμοδιότητα του Eurocontrol, η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3.

Άρθρο 9

Κυρώσεις

Οι κυρώσεις που θεσπίζουν τα κράτη μέλη σε περίπτωση παραβάσεων του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 από τους χρήστες του εναερίου χώρου και τους παρόχους υπηρεσιών, πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 10

Διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς

Τα κράτη μέλη, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, και η Επιτροπή καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης, ώστε οι ενδιαφερόμενοι φορείς να συμμετέχουν κατάλληλα στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Στους ενδιαφερόμενους αυτούς φορείς μπορεί να περιλαμβάνονται:

- φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας,
- χρήστες του εναερίου χώρου,
- αεροδρόμια,
- κατασκευαστική βιομηχανία, και
- επαγγελματικές οργανώσεις αντιπροσώπευσης του προσωπικού.

Η διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς καλύπτει, ιδίως, τη δημιουργία και εισαγωγή νέων αντιλήψεων και τεχνολογιών στο ΕΔΔΕΚ.

Άρθρο 11

Αξιολόγηση των επιδόσεων

1. Η Επιτροπή μεριμνά για την εξέταση και την αξιολόγηση των επιδόσεων της αεροναυτιλίας, βασιζόμενη στην υπάρχουσα εμπειρογνομosύνη του Eurocontrol.

2. Η ανάλυση των πληροφοριών που συλλέγονται για τους σκοπούς της παραγράφου 1 έχει σκοπό να:

- α) επιτρέπει τη σύγκριση και τη βελτίωση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- β) βοηθά τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχουν τις απαιτούμενες υπηρεσίες·
- γ) βελτιώνει τη διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ χρηστών του εναερίου χώρου, φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και αεροδρομίων,
- δ) συμβάλλει στον προσδιορισμό και στην προώθηση ορθών πρακτικών, συμπεριλαμβανομένης της βελτιωμένης ασφάλειας, της αποτελεσματικότητας και της ικανότητας.

3. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος του κοινού για πρόσβαση στα έγγραφα της Επιτροπής, όπως καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση

του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽¹⁾, η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3, μέτρα για την διάδοση στα ενδιαφερόμενα μέρη, των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 12

Επιτήρηση, παρακολούθηση και μέθοδοι αξιολόγησης των επιπτώσεων

1. Η επιτήρηση, η παρακολούθηση και οι μέθοδοι αξιολόγησης των επιπτώσεων στηρίζονται στην υποβολή ετήσιων εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με την εφαρμογή των δράσεων που αναλαμβάνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3.

2. Η Επιτροπή επανεξετάζει κατά περιόδους την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 και υποβάλλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, με την πρώτη ευκαιρία μέχρι τις 20 Απριλίου 2007, και ακολούθως ανά τριετία. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί από τα κράτη μέλη πληροφορίες επιπλέον των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στις εκθέσεις που υποβάλλουν σύμφωνα με την παράγραφο 1.

3. Για την εκπόνηση των εκθέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, η Επιτροπή ζητά τη γνώμη της επιτροπής.

4. Οι εν λόγω εκθέσεις περιλαμβάνουν αξιολόγηση των αποτελεσμάτων που έχουν επιτευχθεί με τις δράσεις που έχουν αναληφθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό συμπεριλαμβανομένων των κατάλληλων πληροφοριών σχετικά με τις εξελίξεις στον τομέα, ιδίως όσον αφορά τις οικονομικές και κοινωνικές πτυχές, θέματα που άπτονται της απασχόλησης και τεχνολογίας καθώς και σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των αρχικών στόχων και ενόψει των μελλοντικών αναγκών.

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

Στρασβούργο, 10 Μαρτίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
P. COX

Άρθρο 13

Διασφαλίσεις

Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει την εφαρμογή μέτρων από κράτος μέλος, εφόσον αυτά είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση ζωτικών συμφερόντων της πολιτικής ασφάλειας ή άμυνας. Τα μέτρα αυτά είναι ιδίως μέτρα τα οποία επιβάλλονται:

- για την επιτήρηση του εναέριου χώρου που τελεί υπό την ευθύνη του, σύμφωνα με τις συμφωνίες για το περιφερειακό σχέδιο αεροναυτιλίας του ICAO, που περιλαμβάνουν την ικανότητα ανίχνευσης, αναγνώρισης και αξιολόγησης όλων των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν τον εναέριο αυτό χώρο, προκειμένου να επιτυγχάνεται η κατοχύρωση της ασφάλειας των πτήσεων και να αναλαμβάνεται δράση για την κατοχύρωση της ασφάλειας και των αμυντικών αναγκών,
- σε περίπτωση σοβαρών εσωτερικών διαταραχών που επηρεάζουν τη διατήρηση της δημόσιας τάξης,
- σε περίπτωση πολέμου ή σοβαρής διεθνούς έντασης που αποτελεί απειλή πολέμου,
- για την εκπλήρωση υποχρεώσεων των κρατών μελών που έχουν αναληφθεί σε διεθνές επίπεδο με σκοπό τη διατήρηση της ειρήνης και της διεθνούς ασφάλειας,
- για τη διεξαγωγή στρατιωτικών επιχειρήσεων και στρατιωτικής εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων δυνατοτήτων για ασκήσεις.

Άρθρο 14

Έναρξη ισχύος

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

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
D. ROCHE

(1) ΕΕ L 145 της 31.5.2002, σ. 43.

ΔΗΛΩΣΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΥΡΑΝΟ

Τα κράτη μέλη,

- λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ρυθμίσεις που στοχεύουν στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού εφαρμόζονται μόνο στις γενικές αερομεταφορές και δεν αφορούν στις στρατιωτικές επιχειρήσεις και ασκήσεις·
- επιβεβαιώνοντας ότι είναι αναγκαίο να τεθεί σε εφαρμογή το νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό με τρόπο συνεπή λαμβάνοντας πλήρως υπόψη τις αναγκαιότητες που συνδέονται με την εθνική άμυνα και την πολιτική ασφαλείας καθώς και με τις διεθνείς δεσμεύσεις·
- πεπεισμένα ότι η ασφαλής και αποτελεσματική χρήση του εναερίου χώρου μπορεί να υλοποιηθεί μόνο μέσω μιας στενής συνεργασίας των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του χώρου αυτού, η οποία θα εδράζεται ουσιαστικά στην αντίληψη της ευέλικτης χρήσεως του εναερίου χώρου και στον αποτελεσματικό συντονισμό μεταξύ των πολιτικών και στρατιωτικών αρχών όπως προβλέπεται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας,

δηλώνουν:

1. ότι θα συνεργαστούν λαμβάνοντας υπόψη τις εθνικές στρατιωτικές ανάγκες ούτως ώστε η έννοια της ευέλικτης χρήσεως του εναερίου χώρου να εφαρμοστεί άνευ περιορισμών και με ομοιόμορφο τρόπο από όλα τα κράτη μέλη και από όλους τους χρήστες του εναερίου χώρου·
2. ότι θα μεριμνήσουν ώστε τα συμφέροντα των στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου στα κράτη μέλη να αντιπροσωπεύονται όπου δει, στο σύνολο της διαδικασίας επεξεργασίας απόφασης και εφαρμογής σχετικής με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό συμπεριλαμβανομένης και της Επιτροπής ενιαίου ουρανού που συστάθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 (κανονισμός-πλαίσιο)·
3. ότι θα μεριμνήσουν, όπου δει, ώστε το στρατιωτικό προσωπικό να συμμετέχει στις εργασίες των αναγνωρισμένων οργανισμών που συστάθηκαν κατ' εφαρμογήν του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 (κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών)·
4. ότι θα λάβουν υπόψη τους για τα θέματα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας την θεμελιώδη σημασία του Eurocontrol·
5. ότι θα ενδυναμώσουν τη συνεργασία μεταξύ του πολιτικού και του στρατιωτικού τομέα και εάν όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη το κρίνουν αναγκαίο, και στο βαθμό στον οποίο το κρίνουν αναγκαίο·
 - ότι θα διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των ενόπλων δυνάμεών τους σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ούτως ώστε, στην εφαρμογή του ρυθμιστικού πλαισίου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, να καταστεί δυνατό να ληφθούν υπόψη οι σχετικές ανάγκες·
 - ότι, λαμβάνοντας υπόψη τον στόχο που συνίσταται στην υλοποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2004, θα επεξεργαστούν τις αναγκαίες διευθετήσεις για τη στρατιωτική αυτή συνεργασία ούτως ώστε να ληφθούν ισόρροπα υπ' όψιν οι οικονομικοί παράγοντες και οι απαιτήσεις σε θέματα ασφαλείας και άμυνας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 550/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 10ης Μαρτίου 2004****σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού****(«κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»)****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁽³⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽⁴⁾, έχοντας υπόψη το κοινό σχέδιο που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 11 Δεκεμβρίου 2003,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Τα κράτη μέλη προέβησαν σε αναδιάρθρωση, σε διάφορους βαθμούς, των εθνικών παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας αυξάνοντας το επίπεδο αυτονομίας και ελευθερίας τους για την παροχή υπηρεσιών. Η ανάγκη να διασφαλισθεί η τήρηση στοιχειωδών απαιτήσεων δημόσιου συμφέροντος στο πλαίσιο του νέου αυτού περιβάλλοντος καθίσταται όλο και πιο επιτακτική.
- (2) Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, το Νοέμβριο του 2000, επιβεβαίωσε την ανάγκη για θέσπιση κανόνων σε κοινοτικό επίπεδο με στόχο τη διάκριση μεταξύ κανονιστικής δράσης και παροχής υπηρεσιών καθώς και για την καθιέρωση συστήματος

πιστοποίησης με στόχο την τήρηση των στοιχειωδών απαιτήσεων δημόσιου συμφέροντος, κυρίως όσον αφορά την ασφάλεια, και τη βελτίωση των μηχανισμών τελών.

- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο»)⁽⁵⁾.
- (4) Για να δημιουργηθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός θα πρέπει να θεσπισθούν μέτρα για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, σύμφωνα με την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο»)⁽⁶⁾. Η επίτευξη της εναρμονισμένης οργάνωσης της παροχής των υπηρεσιών αυτών είναι σημαντική για την επαρκή ικανοποίηση του αιτήματος των χρηστών του εναέριου χώρου και για την ασφαλή και αποτελεσματική ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας.
- (5) Η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, συνδέεται με την άσκηση των εξουσιών δημόσιας αρχής οι οποίες δεν είναι τέτοιες οικονομικής φύσεως ώστε να δικαιολογούν την εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού της συνθήκης.
- (6) Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παρακολούθηση της ασφαλούς και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τον έλεγχο της συμμόρφωσης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προς τις κοινές απαιτήσεις που καθιερώνονται σε κοινοτικό επίπεδο.
- (7) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αναθέτουν σε αναγνωρισμένους οργανισμούς, που διαθέτουν τεχνική πείρα, τον έλεγχο της συμμόρφωσης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προς τις κοινές απαιτήσεις που καθιερώνονται σε κοινοτικό επίπεδο.

(1) ΕΕ C 103 Ε της 30.4.2002, σ. 26.

(2) ΕΕ C 241 της 7.10.2002, σ. 24.

(3) ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 13.

(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Σεπτεμβρίου 2002 (ΕΕ C 272 Ε της 13.11.2003, σ. 303), κοινή θέση του Συμβουλίου της 18ης Μαρτίου 2003 (ΕΕ C 129 Ε της 3.6.2003, σ. 16) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Ιουλίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Ιανουαρίου 2004 και απόφαση του Συμβουλίου της 2ας Φεβρουαρίου 2004.

(5) Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

(6) Βλέπε σελίδα 20 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

- (8) Η ομαλή λειτουργία του συστήματος αερομεταφορών προϋποθέτει επίσης ομοιόμορφα και υψηλά πρότυπα ασφαλείας για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (9) Θα πρέπει να διενεργηθούν ρυθμίσεις με σκοπό την εναρμόνιση των συστημάτων χορήγησης αδειών για ελεγκτές, προκειμένου να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα των ελεγκτών και να προαχθεί η αμοιβαία αναγνώριση των αδειών.
- (10) Παράλληλα με την εγγύηση της συνεχούς παροχής υπηρεσιών, θα πρέπει να καθιερωθεί κοινό σύστημα για την πιστοποίηση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στο πλαίσιο του οποίου να καθορίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και να παρακολουθείται τακτικά η συμμόρφωση προς τις ανωτέρω απαιτήσεις.
- (11) Οι όροι που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά θα πρέπει να αιτιολογούνται αντικειμενικά και να είναι αμερόληπτοι, αναλογικοί και διαφανείς καθώς και σύμφωνοι προς τα σχετικά διεθνή πρότυπα.
- (12) Τα πιστοποιητικά θα πρέπει να αναγνωρίζονται αμοιβαία από όλα τα κράτη μέλη ώστε να επιτρέπεται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχουν υπηρεσίες σε κράτη μέλη διαφορετικά από τη χώρα στην οποία έλαβαν τα πιστοποιητικά τους, εντός των ορίων των απαιτήσεων ασφαλείας.
- (13) Η παροχή υπηρεσιών επικοινωνίας, αεροναυτιλίας και επιτήρησης καθώς και υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών θα πρέπει να οργανωθεί βάσει των όρων της αγοράς, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων των υπηρεσιών αυτών και τηρουμένου υψηλού επιπέδου ασφαλείας.
- (14) Για να διευκολυνθεί η ασφαλής διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στα σύνορα των κρατών μελών προς όφελος των χρηστών του εναέριου χώρου και των επιβατών τους, το σύστημα πιστοποίησης θα πρέπει να προβλέπει πλαίσιο που να επιτρέπει στα κράτη μέλη να ορίζουν παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ανεξαρτήτως της προέλευσης της πιστοποίησής τους.
- (15) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση, αφού αναλύσουν τα σχετικά μελήματα ασφαλείας, να ορίζουν έναν ή περισσότερους παρόχους μετεωρολογικών υπηρεσιών ως προς το σύνολο ή μέρος του υπό την ευθύνη τους εναέριου χώρου, χωρίς να απαιτείται πρόσκληση προς υποβολή προσφορών.
- (16) Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να αναπτύσσουν και να διατηρούν στενή συνεργασία με τις στρατιωτικές αρχές που είναι αρμόδιες για δραστηριότητες που ενδέχεται να επηρεάζουν τη γενική εναέρια κυκλοφορία, μέσω κατάλληλων ρυθμίσεων.
- (17) Οι λογαριασμοί όλων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν διαφανέστεροι.
- (18) Αναμένεται ότι η θέσπιση εναρμονισμένων αρχών και όρων πρόσβασης στα επιχειρησιακά δεδομένα θα διευκολύνει την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη λειτουργία των χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων σε νέο περιβάλλον.
- (19) Οι όροι για την επιβολή τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου θα πρέπει να είναι δίκαιοι και διαφανείς.
- (20) Τα τέλη χρήσης θα πρέπει να καλύπτουν το κόστος των διευκολύνσεων και των υπηρεσιών που παρέχονται από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τα κράτη μέλη. Το επίπεδο των τελών χρήσης θα πρέπει να είναι ανάλογο προς τις δαπάνες, λαμβανομένων υπόψη των στόχων της ασφαλείας και της οικονομικής αποδοτικότητας.
- (21) Δεν θα πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ χρηστών του εναέριου χώρου όσον αφορά την παροχή ισοδύναμων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (22) Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσφέρουν ορισμένες διευκολύνσεις και υπηρεσίες που συνδέονται άμεσα με την εκμετάλλευση των αεροσκαφών, το κόστος των οποίων θα πρέπει να είναι σε θέση να καλύπτουν βάσει της αρχής «ο χρήστης πληρώνει», που σημαίνει ότι ο χρήστης του εναέριου χώρου θα πρέπει να πληρώνει για τις δαπάνες που προκαλεί στο σημείο χρήσης ή όσο το δυνατόν εγγύτερα σε αυτό.
- (23) Είναι σημαντικό να διασφαλίζεται η διαφάνεια των δαπανών που συνεπάγονται οι εν λόγω διευκολύνσεις ή υπηρεσίες. Συνεπώς, θα πρέπει να δίδονται εξηγήσεις στους χρήστες του εναέριου χώρου για κάθε μεταβολή του συστήματος ή του ύψους των τελών. Οι αλλαγές ή οι επενδύσεις που προτείνονται από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να αιτιολογούνται στο πλαίσιο της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των διοικητικών φορέων τους και των χρηστών του εναέριου χώρου.
- (24) Θα πρέπει να υπάρχει περιθώριο προσαρμογής των τελών που συμβάλλουν στη μεγιστοποίηση της δυναμικότητας του συστήματος. Η παροχή οικονομικών κινήτρων μπορεί να αποτελέσει χρήσιμο μέσο για την επίτευξη της εισαγωγής εξοπλισμού εδάφους ή αερομεταφερόμενου εξοπλισμού που αυξάνει τη δυναμικότητα, για την επιβράβευση των υψηλών επιδόσεων ή για την αντιστάθμιση της επιλογής λιγότερο επιθυμητών δρομολογίων.

- (25) Στο πλαίσιο των εσόδων που εισπράττονται για να υπάρξει εύλογη απόδοση των επενδύσεων και σε άμεση συσχέτιση με τις οικονομίες που επιτυγχάνονται χάρη στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, η Επιτροπή θα πρέπει να μελετήσει τη δυνατότητα δημιουργίας αποθεματικού με στόχο τη μείωση του αντικτυπού απότομης αύξησης των τελών για τους χρήστες του εναέριου χώρου σε περιόδους μειωμένης κίνησης.
- (26) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη σκοπιμότητα χορήγησης προσωρινής οικονομικής ενίσχυσης για μέτρα που αυξάνουν τη δυναμικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στο σύνολό του.
- (27) Η θέσπιση και επιβολή τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου θα πρέπει να αναθεωρείται από την Επιτροπή σε τακτά διαστήματα, σε συνεργασία με το Eurocontrol και με τις εθνικές εποπτικές αρχές και τους χρήστες του εναέριου χώρου.
- (28) Λόγω της ιδιαίτερης ευαισθησίας των πληροφοριών που αφορούν τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι εθνικές εποπτικές αρχές δεν θα πρέπει να αποκαλύπτουν πληροφορίες που καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο, με την επιφύλαξη οργάνωσης συστήματος παρακολούθησης και δημοσιοποίησης των επιδόσεων αυτών των παρόχων υπηρεσιών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΑ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής και στόχος

1. Στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού-πλαισίου, ο παρών κανονισμός αφορά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση κοινών απαιτήσεων για την ασφαλή και αποδοτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Κοινότητας.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία, σύμφωνα με τον κανονισμό-πλαίσιο και εντός του πεδίου εφαρμογής του τελευταίου.

Άρθρο 2

Καθήκοντα των εθνικών εποπτικών αρχών

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού-πλαισίου εξασφαλίζουν την ενδεδειγμένη εποπτεία της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την

ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες που σχετίζονται με τον εναέριο χώρο ο οποίος τελεί υπό την ευθύνη του κράτους μέλους το οποίο όρισε ή συγκρότησε τη σχετική αρχή.

2. Προς τούτο, κάθε εθνική εποπτική αρχή διοργανώνει κατάλληλες επιθεωρήσεις και μελέτες προκειμένου να ελέγχει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ο ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διευκολύνει τις εργασίες αυτές.

3. Όσον αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου που εκτείνονται στον εναέριο χώρο ο οποίος τελεί υπό την ευθύνη περισσότερων του ενός κρατών μελών, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνάπτουν συμφωνία για την εποπτεία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο όσον αφορά τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που παρέχουν υπηρεσίες που σχετίζονται με αυτά τα τμήματα. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνάψουν συμφωνία σχετικά με την εποπτεία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο όσον αφορά τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας που παρέχει υπηρεσίες σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο ο πάροχος έχει τον κύριο τόπο δραστηριοτήτων του.

4. Οι εθνικές εποπτικές αρχές λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για στενή συνεργασία μεταξύ τους προκειμένου να διασφαλίζουν την κατάλληλη εποπτεία των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι διαθέτουν έγκυρο πιστοποιητικό από ένα κράτος μέλος και οι οποίοι παρέχουν επίσης υπηρεσίες που αφορούν τον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην ευθύνη άλλου κράτους μέλους. Η συνεργασία αυτή περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τη διαχείριση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοζόμενες κοινές απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 6 ή τους όρους που ορίζονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 3

Αναγνωρισμένοι οργανισμοί

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέτουν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει σε αναγνωρισμένους οργανισμούς οι οποίοι πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα I τις επιθεωρήσεις και μελέτες που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2.

2. Η αναγνώριση που χορηγείται από μια εθνική εποπτική αρχή ισχύει εντός της Κοινότητας για ανανεώσιμη περίοδο τριών ετών. Οι εθνικές εποπτικές αρχές δύνανται να αναθέτουν σε οποιονδήποτε αναγνωρισμένο οργανισμό που βρίσκεται στην Κοινότητα την εκτέλεση των εν λόγω επιθεωρήσεων και μελετών.

Άρθρο 4

Απαιτήσεις ασφαλείας

Η Επιτροπή, με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού-πλαισίου, καθορίζει και θεσπίζει τις ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements — «ESARRs»), του Eurocontrol και τις συνακόλουθες τροποποιήσεις των απαιτήσεων αυτών εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, οι οποίες καθίστανται υποχρεωτικές βάσει του κοινοτικού δικαίου. Τα στοιχεία αυτών των ESARRs δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 5

Χορήγηση αδειών στους ελεγκτές

Το ταχύτερο δυνατόν μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή υποβάλλει, εφόσον ενδείκνυται, πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη χορήγηση αδειών στους ελεγκτές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 6

Κοινές απαιτήσεις

Οι κοινές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού-πλαισίου. Οι κοινές απαιτήσεις περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- τεχνικές και λειτουργικές γνώσεις και καταλληλότητα,
- συστήματα και διαδικασίες για τη διαχείριση της ασφάλειας και της ποιότητας,
- συστήματα υποβολής αναφορών,
- ποιότητα υπηρεσιών,
- οικονομική ευρωστία,
- κάλυψη ευθύνης και ασφάλισης,
- ιδιοκτησιακό καθεστώς και οργανωτική δομή, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης της σύγκρουσης συμφερόντων,
- ανθρώπινο δυναμικό, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων προγραμμάτων στελέχωσης,
- ασφάλεια.

Άρθρο 7

Πιστοποίηση παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Κοινότητας εξαρτάται από πιστοποίηση από τα κράτη μέλη.

2. Οι αιτήσεις πιστοποίησης υποβάλλονται στην εθνική εποπτική αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο κύριος τόπος δραστηριότητας του αιτούντος και η καταστατική έδρα του, εφόσον υπάρχει.

3. Οι εθνικές εποπτικές αρχές εκδίδουν πιστοποιητικά σε παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι τηρούν τις κοινές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6. Τα πιστοποιητικά είναι δυνατόν να εκδίδονται ατομικά για κάθε τύπο υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του κανονισμού-πλαισίου, ή για μια δέσμη τέτοιων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της περιπτώσεως κατά την οποία ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος του, εκμεταλλεύεται και διατηρεί τα δικά του συστήματα επικοινωνίας, αεροναυτιλίας και επιτήρησης. Τα πιστοποιητικά ελέγχονται σε τακτική βάση.

4. Τα πιστοποιητικά ορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της άνευ διακρίσεων πρόσβασης των χρηστών του εναερίου χώρου στις υπηρεσίες, σε ό,τι αφορά ιδίως την ασφάλεια. Η πιστοποίηση μπορεί να εξαρτάται μόνον από τους όρους του παραρτήματος II. Οι όροι αυτοί πρέπει να είναι αντικειμενικά αιτιολογημένοι, αμερόληπτοι, αναλογικοί και διαφανείς.

5. Παρά την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε όλο τον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ή σε μέρος του χωρίς πιστοποίηση στις περιπτώσεις που ο πάροχος αυτών των υπηρεσιών τις προσφέρει κατά προτεραιότητα σε κινήσεις αεροσκαφών εκτός της γενικής εναέριας κυκλοφορίας. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για την απόφασή του καθώς και για τα μέτρα που λαμβάνει προκειμένου να εξασφαλίσει τη μέγιστη δυνατή συμμόρφωση προς τις κοινές απαιτήσεις.

6. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 και του άρθρου 9, η έκδοση πιστοποιητικών παρέχει στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας τη δυνατότητα να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε άλλους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρήστες εναερίου χώρου και αερολιμένες εντός της Κοινότητας.

7. Οι εθνικές εποπτικές αρχές παρακολουθούν την τήρηση των κοινών απαιτήσεων και των όρων που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά. Λεπτομέρειες της παρακολούθησης αυτής περιλαμβάνονται στις ετήσιες εκθέσεις που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού-πλαίσου. Εάν μια εθνική εποπτική αρχή διαπιστώνει ότι ο κάτοχος πιστοποιητικού δεν τηρεί πλέον τις απαιτήσεις ή τους όρους αυτούς, λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη συνέχεια των υπηρεσιών. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν την ανάκληση του πιστοποιητικού.

8. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν κάθε πιστοποιητικό που εκδίδεται σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

9. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να παρατείνουν την προθεσμία συμμόρφωσης προς το παρόν άρθρο πέρα από την ημερομηνία που απορρέει από το άρθρο 19 παράγραφος 2 κατά έξι μήνες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την παράταση αυτή αναφέροντας τους λόγους τους.

Άρθρο 8

Ορισμός παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποκλειστική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου στον εναέριο χώρο της αρμοδιότητάς τους. Προς τούτο, τα κράτη μέλη ορίζουν πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας που κατέχει έγκυρο πιστοποιητικό εντός της Κοινότητας.

2. Τα κράτη μέλη ορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που πρέπει να τηρούν οι οριζόμενοι πάροχοι υπηρεσιών. Στις υποχρεώσεις αυτές μπορούν να συμπεριλαμβάνονται όροι για την έγκαιρη παροχή των κατάλληλων πληροφοριών για τον εντοπισμό όλων των κινήσεων αεροσκαφών στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο.

3. Τα κράτη μέλη έχουν τη διακριτική ευχέρεια να επιλέγουν πάροχο υπηρεσιών, υπό τον όρο ότι αυτός πληροί τις απαιτήσεις και τους όρους των άρθρων 6 και 7.

4. Όσον αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού για τον εναέριο χώρο και τα οποία εκτείνονται στον εναέριο χώρο που τελεί υπό την ευθύνη περισσότερων του ενός κρατών μελών, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ορίζουν από κοινού έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τουλάχιστον ένα μήνα πριν από την υλοποίηση του τμήματος εναέριου χώρου.

5. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τυχόν αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου και που αφορούν τον ορισμό

παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα τμήματα εναέριου χώρου όσον αφορά τον εναέριο χώρο που τελεί υπό την ευθύνη τους.

Άρθρο 9

Ορισμός των παρόχων μετεωρολογικών υπηρεσιών

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να ορίζουν πάροχο μετεωρολογικών υπηρεσιών που θα παρέχει όλα τα μετεωρολογικά δεδομένα ή μέρος τους σε αποκλειστική βάση σε όλο τον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ή μέρος του χώρου αυτού, λαμβάνοντας υπόψη μελήματα ασφαλείας.

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για κάθε απόφαση που λαμβάνεται στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου όσον αφορά τον ορισμό παρόχου μετεωρολογικών υπηρεσιών.

Άρθρο 10

Σχέσεις μεταξύ παρόχων υπηρεσιών

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να κάνουν χρήση των υπηρεσιών άλλων παρόχων υπηρεσιών που έχουν πιστοποιηθεί στην Κοινότητα.

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας επισημοποιούν τις σχέσεις συνεργασίας τους με γραπτές συμφωνίες ή ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις με τις οποίες καθορίζονται τα συγκεκριμένα καθήκοντα και λειτουργίες που αναλαμβάνει κάθε πάροχος και επιτρέπεται η ανταλλαγή επιχειρησιακών δεδομένων μεταξύ όλων των παρόχων υπηρεσιών σε ό,τι αφορά τη γενική εναέρια κυκλοφορία. Οι ρυθμίσεις αυτές κοινοποιούνται στην οικεία εθνική εποπτική αρχή ή αρχές.

3. Σε περιπτώσεις που συνεπάγονται την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, απαιτείται η έγκριση των οικείων κρατών μελών. Σε περιπτώσεις που συνεπάγονται την παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών, απαιτείται η έγκριση των οικείων κρατών μελών, εφόσον έχουν ορίσει πάροχο σε αποκλειστική βάση σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1.

Άρθρο 11

Σχέσεις με τις στρατιωτικές αρχές

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι μεταξύ των αρμόδιων πολιτικών και στρατιωτικών αρχών συνάπτονται γραπτές συμφωνίες ή ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις για τη διαχείριση συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου.

Άρθρο 12

Διαφάνεια των λογαριασμών

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως του καθεστώτος ιδιοκτησίας ή της νομικής μορφής τους, συντάσσουν, υποβάλλουν σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο και δημοσιεύουν τους οικονομικούς λογαριασμούς τους. Οι λογαριασμοί αυτοί συμμορφώνονται με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα που υιοθετεί η Κοινότητα. Όταν, λόγω του νομικού καθεστώτος του παρόχου υπηρεσιών, είναι αδύνατη η πλήρης συμμόρφωση με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, ο πάροχος επιδιώκει να επιτύχει τη συμμόρφωση αυτή στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.

2. Εν πάση περιπτώσει, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας δημοσιεύουν ετήσια έκθεση και υπόκεινται τακτικά σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο.

3. Στις περιπτώσεις παροχής δέσμης υπηρεσιών, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας οφείλουν, στην εσωτερική λογιστική τους, να προσδιορίζουν τις δαπάνες και τα έσοδα για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, καταναμημένα σύμφωνα με τις αρχές του Eurocontrol για τον καθορισμό της βάσης υπολογισμού των τελών διαδρομής και για τον υπολογισμό των μοναδιαίων συντελεστών και, ανάλογα με την περίπτωση, να τηρούν ενοποιημένους λογαριασμούς για άλλες υπηρεσίες εκτός της αεροναυτιλίας, όπως θα ήταν υποχρεωμένοι να πράττουν αν οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονταν από χωριστές επιχειρήσεις.

4. Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρμόδιες αρχές οι οποίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους λογαριασμούς των παρόχων υπηρεσιών οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1606/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή διεθνών λογιστικών προτύπων⁽¹⁾ σε παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω κανονισμού.

Άρθρο 13

Πρόσβαση στα δεδομένα και προστασία τους

1. Σε ό,τι αφορά τη γενική εναέρια κυκλοφορία, τα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα ανταλλάσσονται σε πραγματικό χρόνο μεταξύ όλων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρηστών του εναέριου χώρου και αερολιμένων ώστε να διευκολύνονται οι επιχειρησιακές τους ανάγκες. Τα δεδομένα χρησιμοποιούνται μόνον για επιχειρησιακούς σκοπούς.

2. Πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα παρέχεται στις κατάλληλες αρχές, τους πιστοποιημένους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στους χρήστες εναέριου χώρου και στους αερολιμένες, χωρίς διακρίσεις.

3. Οι πιστοποιημένοι πάροχοι υπηρεσιών, οι χρήστες εναέριου χώρου και οι αερολιμένες θεσπίζουν τυποποιημένους όρους για την πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα τους, εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές εγκρίνουν τους τυποποιημένους αυτούς όρους. Λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τους όρους αυτούς θεσπίζονται, ανάλογα με την περίπτωση, με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού-πλαισίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΤΕΛΩΝ

Άρθρο 14

Γενικά

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 15 και 16, αναπτύσσεται σύστημα τελών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας το οποίο συμβάλλει στην επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας στον καθορισμό, την επιβολή και την εισπραξη τελών από χρήστες του εναέριου χώρου. Αυτό το σύστημα πρέπει επίσης να είναι σύμφωνο προς το άρθρο 15 της σύμβασης του Σικάγου του 1944 περί της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας και προς το σύστημα τιμολόγησης του Eurocontrol σχετικά με την εισπραξη τελών διαδρομής.

Άρθρο 15

Αρχές

1. Το σύστημα τελών βασίζεται στο λογαριασμό κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας ο οποίος βαρύνει τους παρόχους υπηρεσιών υπέρ των χρηστών του εναέριου χώρου. Το σύστημα κατανέμει το κόστος αυτό μεταξύ των κατηγοριών χρηστών.

2. Κατά τον καθορισμό της βάσης κόστους των τελών, εφαρμόζονται οι ακόλουθες αρχές:

α) το κόστος που επιμερίζεται μεταξύ των χρηστών του εναέριου χώρου πρέπει να είναι το πλήρες κόστος της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των προβλεπόμενων τόκων για τις επενδύσεις κεφαλαίου και τις αποσβέσεις περιουσιακών στοιχείων καθώς και των δαπανών συντήρησης, εκμετάλλευσης, διαχείρισης και διοίκησης·

β) το κόστος που λαμβάνεται υπόψη εν προκειμένω είναι αυτό που υπολογίζεται με βάση τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες, όπως προβλέπεται και υλοποιείται δυνάμει του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας της ICAO, ευρωπαϊκή περιφέρεια. Στο κόστος αυτό μπορούν να περιλαμβάνονται δαπάνες των

(1) ΕΕ L 243 της 11.9.2002, σ. 1.

εθνικών εποπτικών αρχών ή/και αναγνωρισμένων οργανισμών, καθώς και άλλες δαπάνες του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους και του παρόχου υπηρεσιών σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

- γ) το κόστος των διαφόρων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσδιορίζεται χωριστά όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3·
- δ) η αλληλεπιδότηση διαφορετικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας επιτρέπεται μόνον εφόσον δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους, και υπόκειται σε σαφή αναγνώριση·
- ε) διασφαλίζεται η διαφάνεια της βάσης κόστους για τα τέλη. Θεσπίζονται εκτελεστικοί κανόνες για την παροχή πληροφοριών από τους παρόχους υπηρεσιών ώστε να είναι δυνατόν να ελέγχονται οι προβλέψεις, οι πραγματικές δαπάνες και τα έσοδα του παρόχου. Ανταλλάσσονται τακτικά πληροφορίες μεταξύ εθνικών εποπτικών αρχών, παρόχων υπηρεσιών, χρηστών του εναέριου χώρου, της Επιτροπής και του Eurocontrol.

3. Με την επιφύλαξη του συστήματος τιμολόγησης του Eurocontrol σχετικά με τα τέλη διαδρομής, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις ακόλουθες αρχές όταν επιβάλλουν τέλη σύμφωνα με την παράγραφο 2:

- α) τα τέλη για τη διάθεση υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθορίζονται χωρίς διακρίσεις. Κατά την επιβολή τελών σε διαφόρους χρήστες του εναέριου χώρου για τη χρήση της ίδιας υπηρεσίας, δεν γίνεται διάκριση λόγω ιθαγένειας ή κατηγορίας του χρήστη·
- β) μπορεί να επιτρέπεται απαλλαγή ορισμένων χρηστών, και ιδίως των ελαφρών αεροσκαφών και των κρατικών αεροσκαφών, υπό τον όρο ότι το κόστος αυτής της απαλλαγής δεν μετακυλύεται σε άλλους χρήστες·
- γ) οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας μπορούν να πραγματοποιούν αρκετά έσοδα ώστε να υπερκαλύπτονται όλες οι άμεσες και έμμεσες δαπάνες λειτουργίας και να εξασφαλίζεται εύλογη απόδοση επί των στοιχείων του ενεργητικού ώστε να καθίσταται δυνατή η χρηματοδότηση των απαιτούμενων επενδύσεων για βελτιώσεις·
- δ) τα τέλη αντικατοπτρίζουν το κόστος των υπηρεσιών και διευκολύνσεων αεροναυτιλίας που διατίθενται στους χρήστες του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών παραγωγικών ικανοτήτων των συγκεκριμένων διαφόρων τύπων αεροσκαφών·
- ε) τα τέλη ενθαρρύνουν την ασφαλή, αποτελεσματική και αποδοτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, με στόχο υψηλό επίπεδο ασφαλείας και καλή σχέση κόστους/αποτε-

λεσματικότητας, και προάγουν την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών. Προς τούτο, τα τέλη αυτά είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται ώστε να παρέχουν:

- μηχανισμούς, συμπεριλαμβανομένων κινήτρων με οικονομικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, προκειμένου να ενθαρρύνονται οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή/και οι χρήστες του εναέριου χώρου να υποστηρίζουν βελτιώσεις της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, όπως αύξηση της ικανότητας και μείωση των καθυστερήσεων, διατηρώντας ταυτόχρονα το βέλτιστο επίπεδο ασφαλείας· κάθε κράτος μέλος εξακολουθεί να έχει αποκλειστική αρμοδιότητα όσον αφορά τη λήψη απόφασης για την εφαρμογή των εν λόγω μηχανισμών,
- έσοδα για έργα που αποσκοπούν στην υποστήριξη συγκεκριμένων κατηγοριών χρηστών του εναέριου χώρου ή/και παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο τη βελτίωση συλλογικών υποδομών αεροναυτιλίας, την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη χρήση του εναέριου χώρου.

4. Οι εκτελεστικοί κανόνες στους τομείς που καλύπτονται από τις παραγράφους 1, 2 και 3 θεσπίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού-πλαισίου.

Άρθρο 16

Αναθεώρηση τελών

1. Η Επιτροπή μεριμνά για το συνεχή έλεγχο της συμμόρφωσης προς τις αρχές και τους κανόνες που αναφέρονται στα άρθρα 14 και 15, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή επιδιώκει να καθιερώσει κατάλληλους μηχανισμούς για την αξιοποίηση της εμπειρογνομοσύνης του Eurocontrol.

2. Κατόπιν αιτήματος ενός ή περισσότερων κρατών μελών, τα οποία κρίνουν ότι δεν έχουν εφαρμοσθεί ορθώς οι ανωτέρω αρχές και κανόνες, ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή ερευνά τα ζητήματα μη συμμόρφωσης ή μη εφαρμογής των σχετικών αρχών ή/και κανόνων. Εντός δύο μηνών από την παραλαβή του αιτήματος, αφού ακούσει τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού διαβουλευθεί με την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού-πλαισίου, η Επιτροπή αποφασίζει σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 14 και 15 καθώς και σχετικά με το εάν η σχετική πρακτική μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζεται.

3. Η Επιτροπή απευθύνει την απόφασή της στα κράτη μέλη και ενημερώνει σχετικά τον πάροχο υπηρεσιών, εφόσον αυτός έχει έννομο συμφέρον. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπεμπει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός ενός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί να λαμβάνει, εντός μηνός, διαφορετική απόφαση με ειδική πλειοψηφία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 17

Προσαρμογή στις τεχνικές εξελίξεις

1. Για την προσαρμογή στις τεχνικές εξελίξεις, είναι δυνατόν να προσαρμόζονται τα παραρτήματα, με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού-πλαisiού.
2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τους εκτελεστικούς κανόνες που θεσπίζονται βάσει του παρόντος κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 18

Εμπιστευτικότητα

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές, αποφασίζοντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, καθώς και η Επιτροπή, δεν αποκαλύπτουν εμπιστευτικές πληροφορίες, ιδίως πληροφορίες σχετικά με τους

παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τις επιχειρηματικές τους σχέσεις ή τις πτυχές που αφορούν τις δαπάνες τους.

2. Η παράγραφος 1 ισχύει με την επιφύλαξη του δικαιώματος των εθνικών εποπτικών αρχών να αποκαλύπτουν πληροφορίες όταν αυτό κρίνεται ζωτικό για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Στην περίπτωση αυτήν, η δημοσιοποίηση πρέπει να χαρακτηρίζεται από αναλογικότητα και να λαμβάνει υπόψη τα θεμιτά συμφέροντα των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας όσον αφορά στην προστασία των επιχειρηματικών μυστικών τους.

3. Εξάλλου, η παράγραφος 1 δεν αποκλείει τη δημοσιοποίηση πληροφοριών, πλην των πληροφοριών εμπιστευτικής φύσεως, σχετικά με τους όρους και τις επιδόσεις της παροχής υπηρεσιών.

Άρθρο 19

Έναρξη ισχύος

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Ωστόσο, τα άρθρα 7 και 8 αρχίζουν να ισχύουν ένα έτος μετά τη δημοσίευση των κοινών απαιτήσεων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6, στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

Στρασβούργο, 10 Μαρτίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος
P. COX

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος
D. ROCHE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ

Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί πρέπει:

- να μπορούν να επιδείξουν εκτεταμένη πείρα στην αξιολόγηση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων στους κλάδους των αερομεταφορών, ιδίως δε των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και σε άλλους συναφείς κλάδους, σε έναν ή περισσότερους από τους τομείς που καλύπτει ο παρών κανονισμός,
- να διαθέτουν πλήρεις κανόνες και κανονισμούς για την περιοδική επιθεώρηση των προαναφερόμενων φορέων, οι οποίοι δημοσιεύονται, αναβαθμίζονται και βελτιώνονται διαρκώς μέσω ερευνητικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων,
- να μην ελέγχονται από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, αρχές διαχείρισης αερολιμένων ή άλλους φορείς που δραστηριοποιούνται εμπορικά στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή στις υπηρεσίες αερομεταφορών,
- να διαθέτουν σημαντικό τεχνικό, διευθυντικό, βοηθητικό και ερευνητικό προσωπικό ανάλογο των καθηκόντων που πρέπει να εκτελούν,
- να διευθύνονται και να διοικούνται κατά τρόπο που να διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που απαιτεί η διοίκηση,
- να είναι πρόθυμοι να παρέχουν συναφείς πληροφορίες στην οικεία εθνική εποπτική αρχή,
- να έχουν καθορίσει και τεκμηριώσει την πολιτική, τους στόχους και τη δέσμευσή τους όσον αφορά την ποιότητα, και να έχουν μεριμνήσει ώστε η πολιτική αυτή να κατανοείται, να υλοποιείται και να τηρείται σε όλα τα επίπεδα της οργάνωσης,
- να έχουν αναπτύξει, υλοποιήσει και να διατηρούν ένα αποτελεσματικό εσωτερικό σύστημα ποιότητας με βάση τα κατάλληλα μέρη διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων ποιότητας και σύμφωνα με τα EN 45004 (οργανισμοί επιθεώρησης) και EN 29001, όπως ερμηνεύονται από τις απαιτήσεις του προγράμματος πιστοποίησης συστημάτων ποιότητας της IACS,
- να υπόκεινται σε πιστοποίηση του συστήματος ποιότητάς τους από ανεξάρτητο σώμα ελεγκτών αναγνωρισμένο από τις αρχές του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκονται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΝΟΔΕΥΟΥΝ ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

1. Τα πιστοποιητικά αναφέρουν:
 - α) την εθνική εποπτική αρχή που εκδίδει το πιστοποιητικό·
 - β) το όνομα και τη διεύθυνση του αιτούντος·
 - γ) τις πιστοποιούμενες υπηρεσίες·
 - δ) δήλωση συμμόρφωσης του αιτούντος προς τις κοινές απαιτήσεις, όπως ορίζεται στο άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού·
 - ε) την ημερομηνία έκδοσης και την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού.

2. Οι πρόσθετοι όροι που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά μπορούν, ανάλογα με την περίπτωση, να αφορούν:
 - α) την άνευ διακρίσεων πρόσβαση των χρηστών του εναερίου χώρου στις υπηρεσίες και το απαιτούμενο επίπεδο των υπηρεσιών αυτών, συμπεριλαμβανομένων των επιπέδων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας·
 - β) τις λειτουργικές προδιαγραφές της ή των συγκεκριμένων υπηρεσιών·
 - γ) το χρόνο κατά τον οποίο θα πρέπει να παρέχονται οι υπηρεσίες·
 - δ) το λειτουργικό εξοπλισμό που θα χρησιμοποιείται στο πλαίσιο της ή των συγκεκριμένων υπηρεσιών·
 - ε) την οριοθέτηση ή τον περιορισμό άσκησης υπηρεσίας ή υπηρεσιών διαφορετικών από εκείνες που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
 - στ) συμβάσεις, συμφωνίες ή άλλες διευθετήσεις μεταξύ του παρόχου υπηρεσίας ή υπηρεσιών και τρίτου, τα οποία αφορούν την ή τις υπηρεσίες·
 - ζ) την παροχή των πληροφοριών που απαιτούνται ευλόγως για τον έλεγχο της συμμόρφωσης της ή των υπηρεσιών προς τις κοινές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων και των οικονομικών και επιχειρησιακών δεδομένων, καθώς και τις μείζονες μεταβολές του τύπου ή/και της εμβέλειας των παρεχόμενων υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
 - η) κάθε άλλο νομικό όρο ο οποίος δεν αφορά συγκεκριμένα τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, όπως όρους που σχετίζονται με την αναστολή ή την ανάκληση του πιστοποιητικού.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 551/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 10ης Μαρτίου 2004****για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού****(«κανονισμός για τον εναέριο χώρο»)****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽³⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽⁴⁾, έχοντας υπόψη το κοινό σχέδιο που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 11 Δεκεμβρίου 2003,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού προϋποθέτει εναρμονισμένη προσέγγιση στη ρύθμιση της οργάνωσης και χρήσης του εναέριου χώρου.
- (2) Στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό το Νοέμβριο του 2000 προτείνεται ότι ο σχεδιασμός, η ρύθμιση και η στρατηγική διαχείριση του εναερίου χώρου πρέπει να πραγματοποιηθεί σε ευρωπαϊκή βάση.
- (3) Η ανακοίνωση της Επιτροπής για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, της 30ής Νοεμβρίου 2001, ζητά διαρθρωτική μεταρρύθμιση προκειμένου να καταστεί δυνατή η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με προο-

δευτικά πλέον ενοποιημένη διαχείριση του εναέριου χώρου και ανάπτυξη νέων αντιλήψεων και διαδικασιών για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

- (4) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») ⁽⁵⁾.
- (5) Στο άρθρο 1 της σύμβασης του Σικάγου του 1944 για την πολιτική αεροπορία, τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν ότι «έκαστο κράτος έχει την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί της υπεράνω του εδάφους του ατμοσφαιρικής εκτάσεως». Στο πλαίσιο ακριβώς της εν λόγω κυριαρχίας, με επιφύλαξη της τήρησης των επιταγών των εφαρμοστέων διεθνών συμβάσεων, τα κράτη μέλη της Κοινότητας ασκούν εξουσίες δημόσιας αρχής κατά τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας.
- (6) Ο εναέριος χώρος αποτελεί κοινό αγαθό για όλες τις κατηγορίες των χρηστών που πρέπει να χρησιμοποιείται με ευελιξία από όλους τους χρήστες ώστε να διασφαλίζεται ισότιμη μεταχείριση και διαφάνεια, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των κρατών μελών στους τομείς της ασφάλειας και της άμυνας καθώς και των δεσμεύσεών τους έναντι των διεθνών οργανισμών.
- (7) Η αποτελεσματική διαχείριση του εναέριου χώρου έχει θεμελιώδη σημασία για την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τη μεγαλύτερη δυνατή ανταπόκριση στις απαιτήσεις των διαφόρων χρηστών και την επίτευξη της όσο το δυνατόν πιο ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.
- (8) Οι δραστηριότητες του Eurocontrol επιβεβαιώνουν ότι η μεμονωμένη ανάπτυξη του δικτύου αεροδιαδρόμων και της δομής του εναέριου χώρου δεν συνιστά ρεαλιστική προσέγγιση, καθώς κάθε κράτος μέλος αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΔΔΕΚ) που εκτείνεται εντός και εκτός των ορίων της Κοινότητας.

⁽¹⁾ ΕΕ C 103 Ε της 30.4.2002, σ. 35.

⁽²⁾ ΕΕ C 241 της 7.10.2002, σ. 24.

⁽³⁾ ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 13.

⁽⁴⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Σεπτεμβρίου 2002 (ΕΕ C 272 Ε της 13.11.2003, σ. 316), κοινή θέση του Συμβουλίου της 18ης Μαρτίου 2003 (ΕΕ C 129 Ε της 3.6.2003, σ. 11) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Ιουλίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Ιανουαρίου 2004 και απόφαση του Συμβουλίου της 2ας Φεβρουαρίου 2004.

⁽⁵⁾ Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

- (9) Θα πρέπει να καθιερωθεί προοδευτικά ένας πλέον ενοποιημένος εναέριος χώρος για την εν πτήση γενική εναέρια κυκλοφορία στον ανώτερο εναέριο χώρο· η διεπαφή μεταξύ του ανώτερου και του κατώτερου εναέριου χώρου θα πρέπει επίσης να καθορισθεί αναλόγως.
- (10) Μια ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου («EUIR»), που θα περιλαμβάνει τον ανώτερο εναέριο χώρο υπό την ευθύνη των κρατών μελών εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να διευκολύνει τον κοινό προγραμματισμό και τη δημοσίευση των αεροναυτικών πληροφοριών προς αντιμετώπιση των περιφερειακών συμφορήσεων.
- (11) Οι χρήστες του εναέριου χώρου αντιμετωπίζουν ποικίλες συνθήκες πρόσβασης και ελευθερίας κίνησης στον κοινοτικό εναέριο χώρο. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη εναρμόνισης της ταξινόμησης του εναέριου χώρου.
- (12) Η αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου θα πρέπει να βασίζεται στις επιχειρησιακές απαιτήσεις ανεξαρτήτως των υφιστάμενων ορίων. Οι κοινές γενικές αρχές για τη δημιουργία ενιαίων λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου θα πρέπει να καταρτισθούν στο πλαίσιο διαβουλεύσεων με το Eurocontrol και βάσει τεχνικών συμβουλών εκ μέρους του.
- (13) Είναι ουσιώδες να επιτευχθεί μια κοινή, εναρμονισμένη δομή του εναέριου χώρου όσον αφορά τις διαδρομές και τους τομείς, να βασίζεται η σημερινή και μελλοντική οργάνωση του εναέριου χώρου σε κοινές αρχές και να ισχύουν εναρμονισμένοι κανόνες για το σχεδιασμό και τη διαχείριση του εναέριου χώρου.
- (14) Η έννοια της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου θα πρέπει να εφαρμόζεται αποτελεσματικά· είναι αναγκαίο να βελτιωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο η χρήση των τομέων εναέριου χώρου, ιδιαίτερος στη διάρκεια περιόδων αιχμής για τη γενική εναέρια κυκλοφορία και στον εναέριο χώρο υψηλής κυκλοφορίας, με συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη χρήση των τομέων αυτών για στρατιωτικές επιχειρήσεις και στρατιωτική εκπαίδευση. Προς το σκοπό αυτό, είναι αναγκαίο να διατεθούν οι απαιτούμενοι πόροι για την αποτελεσματική εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη τόσο των πολιτικών όσο και των στρατιωτικών απαιτήσεων.
- (15) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσπαθούν να συνεργάζονται με τα όμορα κράτη μέλη για την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου κατά τη διέλευση των εθνικών συνόρων.
- (16) Οι διαφορές στην οργάνωση της πολιτικοστρατιωτικής συνεργασίας στην Κοινότητα εμποδίζουν την ομοιόμορφη και έγκαιρη διαχείριση του εναέριου χώρου και την υλοποίηση των αλλαγών. Η επιτυχία του ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού εξαρτάται από την ουσιαστική συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών, με την επιφύλαξη των εξουσιών και των ευθυνών των κρατών μελών στον αμυντικό τομέα.
- (17) Οι στρατιωτικές επιχειρήσεις και η στρατιωτική εκπαίδευση θα πρέπει να προστατεύονται όταν η εφαρμογή των κοινών αρχών και κριτηρίων πλήττει την ασφάλη και αποτελεσματική τους διεξαγωγή.
- (18) Θα πρέπει να θεσπισθούν κατάλληλα μέτρα για να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, ώστε να παρέχεται συνδρομή στις υφιστάμενες επιχειρησιακές μονάδες, συμπεριλαμβανομένης της κεντρικής μονάδας διαχείρισης της ροής του Eurocontrol, προκειμένου να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα των πτήσεων.
- (19) Είναι σκόπιμο να εξετασθεί η επέκταση των εννοιών που ισχύουν όσον αφορά τον ανώτερο εναέριο χώρο στον κατώτερο εναέριο χώρο, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα και κατάλληλες μελέτες,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Στόχος και πεδίο εφαρμογής

1. Στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού-πλαισίου, ο παρών κανονισμός αφορά την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου εντός του ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η υποστήριξη της έννοιας ενός προοδευτικά πλέον ενοποιημένου λειτουργικού εναέριου χώρου στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών και η καθιέρωση κοινών διαδικασιών σχεδιασμού, προγραμματισμού και διαχείρισης προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματική και ασφαλής λειτουργία της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

2. Η χρήση του εναέριου χώρου υποβοηθεί την εκμετάλλευση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως συνεκτικό και συνεπές σύνολο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») (1).

(1) Βλέπε σελίδα 10 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 11, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εναέριο χώρο εντός των περιοχών ICAO EUR και AFI, στον οποίο τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τον κανονισμό για την παροχή υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ο οποίος ανήκει σε άλλες περιοχές ICAO, με την προϋπόθεση ότι ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη.

4. Οι περιοχές πληροφοριών πτήσης που περιλαμβάνονται στον εναέριο χώρο στον οποίο εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Άρθρο 2

Επίπεδο διαχωρισμού

Το επίπεδο διαχωρισμού μεταξύ ανώτερου και κατώτερου εναέριου χώρου ορίζεται στο επίπεδο πτήσης 285.

Παρεκκλίσεις από το επίπεδο διαχωρισμού ανάμεσα στον ανώτερο και τον κατώτερο εναέριο χώρο οι οποίες δικαιολογούνται λόγω επιχειρησιακών απαιτήσεων μπορούν να αποφασίζονται σε συμφωνία με τα οικεία κράτη μέλη σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού-πλαισίου.

Άρθρο 3

Ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου

1. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της επιδιώκουν την εγκαθίδρυση ενιαίας ευρωπαϊκής περιοχής πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου (EUIR) και την αναγνώρισή της από την ICAO. Προς το σκοπό αυτό, όσον αφορά τα θέματα που εμπίπτουν στην κοινοτική αρμοδιότητα, η Επιτροπή υποβάλλει σύσταση στο Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 300 της συνθήκης το αργότερο δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

2. Η EUIR είναι σχεδιασμένη ώστε να περιλαμβάνει τον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην ευθύνη των κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 και μπορεί επίσης να περιλαμβάνει εναέριο χώρο ευρωπαϊκών τρίτων χωρών.

3. Η εγκαθίδρυση της EUIR δεν θίγει την ευθύνη των κρατών μελών όσον αφορά τον ορισμό φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τον εναέριο χώρο ο οποίος τελεί υπό την ευθύνη τους σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών.

4. Τα κράτη μέλη διατηρούν τις ευθύνες τους έναντι της ICAO εντός των γεωγραφικών ορίων της περιοχής πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου και των περιοχών πληροφοριών πτήσης που τους έχει αναθέσει η ICAO κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

5. Με την επιφύλαξη της δημοσίευσης αεροναυτικών πληροφοριών εκ μέρους των κρατών μελών και με συνέπεια προς τη δημοσίευση αυτή, η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με το Eurocontrol, συντονίζει τη δημιουργία ενιαίας δημοσίευσης αεροναυτικών πληροφοριών σχετικά με την EUIR, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές απαιτήσεις του ICAO.

Άρθρο 4

Ταξινόμηση του εναέριου χώρου

Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη καθορίζουν την EUIR βάσει προοδευτικής εναρμόνισης της ταξινόμησης του εναέριου χώρου, με σκοπό να διασφαλίσουν την άνευ χασμάτων παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Η κοινή αυτή προσέγγιση βασίζεται σε απλοποιημένη εφαρμογή της ταξινόμησης του εναέριου χώρου, όπως αυτή καθορίζεται από τη στρατηγική για τον εναέριο χώρο του Eurocontrol για τα κράτη της ευρωπαϊκής διάσκεψης πολιτικής αεροπορίας σύμφωνα με τα πρότυπα του ICAO.

Οι αναγκαίοι κανόνες εφαρμογής στον τομέα αυτό ορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού-πλαισίου.

Άρθρο 5

Αναδιάρθρωση του ανώτερου εναέριου χώρου

1. Με σκοπό την επίτευξη της μέγιστης χωρητικότητας και αποτελεσματικότητας του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, και τη διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφαλείας, ο ανώτερος εναέριος χώρος αναδιარθρώνεται σε λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.

2. Τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, μεταξύ άλλων:

- α) υποστηρίζονται από φάκελο ασφαλείας·
- β) καθιστούν δυνατή τη βέλτιστη χρήση του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη των ροών της εναέριας κυκλοφορίας·
- γ) δικαιολογούνται από τη συνολική προστιθέμενη τους αξία, συμπεριλαμβανομένης της βέλτιστης χρήσης των τεχνικών και ανθρώπινων πόρων, βάσει αναλύσεων κόστους-οφέλους·
- δ) διασφαλίζουν την ομαλή και ευέλικτη μεταβίβαση της ευθύνης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

- ε) διασφαλίζουν τη συμβατότητα μεταξύ της διαμόρφωσης του ανώτερου και του κατώτερου εναέριου χώρου·
- στ) συμμορφώνονται με τους όρους που απορρέουν από περιφερειακές συμφωνίες που συνάπτονται στο πλαίσιο της ICAO, και
- ζ) τηρούν τις περιφερειακές συμφωνίες που ισχύουν κατά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του παρόντος κανονισμού, ιδίως τις συμφωνίες στις οποίες συμμετέχουν ευρωπαϊκές τρίτες χώρες.

3. Οι κοινές γενικές αρχές για τον καθορισμό ή την τροποποίηση λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου αναπτύσσονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού-πλαισίου.

4. Ένα λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου καθορίζεται μόνον με αμοιβαία συμφωνία μεταξύ όλων των κρατών μελών που είναι υπεύθυνα για οποιοδήποτε μέρος του εναέριου χώρου που περιλαμβάνεται στο εν λόγω τμήμα ή με δήλωση κράτους μέλους εάν την ευθύνη για τον εναέριο χώρο που περιλαμβάνεται στο τμήμα φέρει πλήρως το εν λόγω κράτος μέλος. Το οικείο κράτος μέλος ή τα οικεία κράτη μέλη ενεργούν μόνον έπειτα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένης της Επιτροπής και των υπόλοιπων κρατών μελών.

5. Σε περίπτωση που λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου σχετίζεται με εναέριο χώρο υπό την ευθύνη, πλήρως ή εν μέρει, δύο ή περισσότερων κρατών μελών, η συμφωνία διά της οποίας καθορίζεται το τμήμα περιλαμβάνει τις απαραίτητες διατάξεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να τροποποιηθεί το τμήμα, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο ένα κράτος μέλος μπορεί να αποσύρεται από το τμήμα, συμπεριλαμβανομένων και μεταβατικών ρυθμίσεων.

6. Εφόσον ανακύψουν δυσκολίες μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών όσον αφορά διασυνοριακό λειτουργικό τμήμα εναερίου χώρου, το οποίο αφορά εναέριο χώρο υπό την ευθύνη τους, τα οικεία κράτη μέλη μπορούν να παραπέμψουν από κοινού το ζήτημα στην Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού για γνωμοδότηση. Η γνωμοδότηση απευθύνεται στα οικεία κράτη μέλη. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη την εν λόγω γνωμοδότηση προκειμένου να εξευρεθεί λύση.

7. Οι αποφάσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 4 και 5 κοινοποιούνται στην Επιτροπή για δημοσίευση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Στη δημοσίευση αυτή προσδιορίζεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος της σχετικής απόφασης.

Άρθρο 6

Βελτιστοποιημένος σχεδιασμός αεροδιαδρόμων και τομέων στον ανώτερο εναέριο χώρο

1. Θεσπίζονται κοινές αρχές και κριτήρια για το σχεδιασμό των τομέων και των αεροδιαδρόμων για να εξασφαλίζεται η ασφαλής,

οικονομικά αποτελεσματική και φιλική προς το περιβάλλον χρήση του εναέριου χώρου. Ο σχεδιασμός των τομέων είναι μεταξύ άλλων συνεπής με το σχεδιασμό των αεροδιαδρόμων.

2. Οι κανόνες εφαρμογής στους τομείς που καλύπτονται από την παράγραφο 1 θεσπίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού-πλαισίου.

3. Οι αποφάσεις που αφορούν τον καθορισμό ή την τροποποίηση αεροδιαδρόμων ή τομέων απαιτούν την έγκριση των κρατών μελών που είναι υπεύθυνα για τον εναέριο χώρο στον οποίο εφαρμόζονται αυτές οι αποφάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΕΥΕΛΙΚΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΟΝ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΥΡΑΝΟ

Άρθρο 7

Ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου

1. Τα κράτη μέλη, λαμβανομένης υπόψη της οργάνωσης των στρατιωτικών πτυχών που επιπίπτουν στην αρμοδιότητά τους, διασφαλίζουν την ομοιόμορφη εφαρμογή εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, όπως περιγράφεται από τον ICAO και όπως έχει αναπτυχθεί από το Eurocontrol, ώστε να διευκολύνονται η διαχείριση του εναέριου χώρου και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.

2. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν ετησίως έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου όσον αφορά τον εναέριο χώρο που τελεί υπό την ευθύνη τους.

3. Όταν, ιδίως κατόπιν των εκθέσεων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη, καθίσταται απαραίτητο να ενισχυθεί και να εναρμονισθεί η εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, θεσπίζονται κανόνες εφαρμογής στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού-πλαισίου.

Άρθρο 8

Προσωρινή αναστολή

1. Σε περιπτώσεις που η εφαρμογή του άρθρου 7 συνεπάγεται σοβαρές επιχειρησιακές δυσκολίες, τα κράτη μέλη μπορούν, προσωρινά, να αναστέλλουν την εφαρμογή αυτή εφόσον ενημερώνουν σχετικά αμελλητί την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

2. Μετά την εισαγωγή της εν λόγω προσωρινής αναστολής, οι προσαρμογές στους κανόνες που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3, μπορούν να γίνονται για τον εναέριο χώρο υπό την ευθύνη του οικείου ή των οικείων κρατών μελών, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού-πλαisiού.

Άρθρο 9

Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

1. Θεσπίζονται κανόνες εφαρμογής για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού-πλαisiού, με σκοπό τη βελτιστοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας στη χρήση του εναέριου χώρου και την ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Οι κανόνες αυτοί βασίζονται σε διαφάνεια και αποτελεσματικότητα, ώστε να διασφαλίζεται ότι η χωρητικότητα παρέχεται έγκαιρα, με ευελιξία και συνέπεια προς τις συστάσεις του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας του ICAO, ευρωπαϊκή περιοχή.

2. Οι κανόνες εφαρμογής υποστηρίζουν τις επιχειρησιακές αποφάσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων και των χρηστών του εναέριου χώρου και καλύπτουν τους ακόλουθους τομείς:

- a) το σχεδιασμό πτήσεων·
- β) τη χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας του εναέριου χώρου κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής των χρονοθυρίδων, και
- γ) τη χρήση διαδρομών από τη γενική αεροπορία, συμπεριλαμβανομένων:
 - της δημιουργίας ενιαίας έκδοσης για την καθοδήγηση των διαδρομών και της εναέριας κυκλοφορίας,

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

Στρασβούργο, 10 Μαρτίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 10

Αναθεώρηση

Στο πλαίσιο της περιοδικής αναθεώρησης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού-πλαisiού, η Επιτροπή οριστικοποιεί προγνωστική μελέτη σχετικά με τις προϋποθέσεις της μελλοντικής εφαρμογής των εννοιών που αναφέρονται στα άρθρα 3, 5 και 6 στον κατώτερο εναέριο χώρο.

Βάσει των συμπερασμάτων της μελέτης και υπό το πρίσμα της προόδου που θα έχει επιτευχθεί, η Επιτροπή υποβάλλει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έκθεση, συνοδευόμενη, εφόσον χρειάζεται, από πρόταση για την επέκταση της εφαρμογής των εννοιών αυτών στον κατώτερο εναέριο χώρο ή για τον προσδιορισμό οποιουδήποτε άλλου μέτρου. Σε περίπτωση που προβλέπεται τέτοια επέκταση, οι σχετικές αποφάσεις θα πρέπει να ληφθούν κατά προτίμηση πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2009.

Άρθρο 11

Έναρξη ισχύος

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

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

D. ROCHE

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Επιτροπή με βάση έκθεση σχετικά με την κτηθείσα πείρα κατά την εφαρμογή του άρθρου 5, θα διατυπώσει, αν παραστεί ανάγκη και εντός πέντε ετών, προτάσεις για την τροποποίηση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 552/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 10ης Μαρτίου 2004****σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας****(«κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»)****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽³⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽⁴⁾, έχοντας υπόψη το κοινό σχέδιο που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 11 Δεκεμβρίου 2003,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Για να υλοποιηθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, θα πρέπει να θεσπισθούν μέτρα σε σχέση με τα συστήματα, τα συστατικά στοιχεία και τις συναφείς διαδικασίες με στόχο να διασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΔΔΕΚ) σε συμφωνία με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») ⁽⁵⁾ και με την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου, όπως προβλέπεται

στον κανονισμό (ΕΚ) 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») ⁽⁶⁾.

(2) Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό επιβεβαίωσε την ανάγκη να θεσπισθούν οι τεχνικές ρυθμίσεις με βάση τη «νέα προσέγγιση» σύμφωνα με το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 7ης Μαΐου 1985, για μια νέα προσέγγιση στο θέμα της τεχνικής εναρμόνισης και τυποποίησης ⁽⁷⁾, στις οποίες οι βασικές απαιτήσεις, κανόνες και πρότυπα πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται και να έχουν συνοχή μεταξύ τους.

(3) Ο κανονισμός (ΕΚ) 549/2004 ⁽⁸⁾ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, («κανονισμός πλαίσιο») ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

(4) Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου επιβεβαίωσε ότι παρά την πρόοδο που σημειώθηκε στη διάρκεια των τελευταίων ετών προς την κατεύθυνση ομοιογενούς εκμετάλλευσης του ΕΔΔΕΚ η κατάσταση παραμένει προβληματική, με μικρό βαθμό συνολοκλήρωσης μεταξύ των εθνικών συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και αργούς ρυθμούς εισαγωγής των νέων αντιλήψεων εκμετάλλευσης και τεχνολογίας που είναι αναγκαίες για την εξασφάλιση της απαιτούμενης πρόσθετης μεταφορικής ικανότητας.

(5) Η βελτίωση του βαθμού συνολοκλήρωσης σε κοινοτικό επίπεδο θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και τη μείωση των δαπανών για τις προμήθειες και τη συντήρηση καθώς και βελτίωση του επιχειρησιακού συντονισμού.

⁽¹⁾ ΕΕ C 103 Ε της 30.4.2002, σ. 41.

⁽²⁾ ΕΕ C 241 της 17.10.2002, σ. 24.

⁽³⁾ ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 13.

⁽⁴⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Σεπτεμβρίου 2002 (ΕΕ C 272 Ε της 13.11.2003, σ. 325), κοινή θέση του Συμβουλίου της 18ης Μαρτίου 2003 (ΕΕ C 129 Ε της 3.6.2003, σ. 26) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Ιουλίου 2003 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Ιανουαρίου 2004 και απόφαση του Συμβουλίου της 2ας Φεβρουαρίου 2004.

⁽⁵⁾ Βλέπε σελίδα 10 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽⁶⁾ Βλέπε σελίδα 20 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽⁷⁾ ΕΕ C 136 της 4.6.1985, σ. 1.

⁽⁸⁾ Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

- (6) Η επικράτηση των εθνικών τεχνικών προδιαγραφών που χρησιμοποιούνται στις προμήθειες, έχει προκαλέσει κατακερματισμό της αγοράς συστημάτων και δεν διευκολύνει τη βιομηχανική συνεργασία σε κοινοτικό επίπεδο. Το αποτέλεσμα είναι ότι η βιομηχανία πλήττεται ιδιαίτερα καθώς υποχρεώνεται να προσαρμόζει σε σημαντικό βαθμό τα προϊόντα της σε κάθε εθνική αγορά. Οι πρακτικές αυτές δυσχεραίνουν άσκοπα την ανάπτυξη και εφαρμογή των νέων τεχνολογιών και ανακόπτουν το ρυθμό εισαγωγής των νέων επιχειρησιακών αντιλήψεων που απαιτούνται για την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας.
- (7) Είναι επομένως προς το συμφέρον όλων όσοι εμπλέκονται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας να αναπτύξουν μια νέα εταιρική προσέγγιση που να επιτρέπει την ισόρροπη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων, ενθαρρύνοντας τη δημιουργικότητα και την ανταλλαγή γνώσεων, εμπειρίας και κινδύνων. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να έχει ως στόχο τον καθορισμό, σε συνεργασία με τη βιομηχανία, ενός συνεκτικού συνόλου κοινοτικών προδιαγραφών που θα καλύπτει το ευρύτερο δυνατό φάσμα αναγκών.
- (8) Η εσωτερική αγορά αποτελεί κοινοτικό στόχο και, επομένως, τα λαμβανόμενα δυνάμει του παρόντος κανονισμού μέτρα θα πρέπει να συμβάλλουν στην προοδευτική ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς σε αυτόν τον τομέα.
- (9) Είναι συνεπώς σκόπιμο να καθορισθούν οι βασικές απαιτήσεις οι οποίες θα πρέπει να εφαρμόζονται για το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, τα συστήματά του, τα συστατικά στοιχεία του και τις συναφείς διαδικασίες.
- (10) Θα πρέπει να καταρτισθούν κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων όταν προκύπτει ανάγκη να συμπληρωθούν ή να καθορισθούν λεπτομερέστερα οι βασικές απαιτήσεις. Οι κανόνες αυτοί θα πρέπει επίσης να καταρτίζονται όταν χρειάζεται για να διευκολύνεται η συντονισμένη εισαγωγή νέων, συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας ή τεχνολογιών. Η συμμόρφωση με τους κανόνες αυτούς θα πρέπει να είναι συνεχής· οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να βασίζονται σε κανόνες και πρότυπα διεθνών οργανισμών, όπως ο Eurocontrol ή η ICAO.
- (11) Η εκπόνηση και η θέσπιση κοινοτικών προδιαγραφών για το ΕΔΔΕΚ, για τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία καθώς και για τις συναφείς διαδικασίες αποτελεί κατάλληλο μέσο για τον καθορισμό των τεχνικών και επιχειρησιακών όρων που είναι αναγκαίοι για την επίτευξη των βασικών απαιτήσεων και την τήρηση των σχετικών κανόνων εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα. Η συμμόρφωση με τις δημοσι-
- ευμένες κοινοτικές προδιαγραφές, η οποία παραμένει προαιρετική, εισάγει ένα τεκμήριο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.
- (12) Οι κοινοτικές προδιαγραφές θα πρέπει να καθορίζονται από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας («Eurocae») και από τον Eurocontrol σύμφωνα με τις γενικές διαδικασίες κοινοτικής τυποποίησης.
- (13) Οι διαδικασίες που διέπουν την αξιολόγηση πιστότητας ή καταλληλότητας προς χρήση των συστατικών στοιχείων θα πρέπει να βασίζονται στη χρήση των ενότητων που προβλέπονται από την απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1993, για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης πιστότητας «CE» που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης⁽¹⁾. Εφόσον χρειάζεται, οι ενότητες αυτές είναι δυνατό να επεκτείνονται ώστε να καλύπτουν τις ειδικές απαιτήσεις των σχετικών βιομηχανιών.
- (14) Η εν λόγω αγορά είναι μικρού μεγέθους και αφορά συστήματα και συστατικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά για τους σκοπούς της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και δεν προορίζονται για το ευρύ κοινό. Θα ήταν επομένως υπερβολικό να τίθεται επί του στοιχείου η σήμανση CE καθώς, με βάση την εκτίμηση συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης, είναι αρκετή η δήλωση συμμόρφωσης του κατασκευαστή. Αυτό δεν θα πρέπει να επηρεάζει την υποχρέωση των κατασκευαστών να θέτουν τη σήμανση CE σε ορισμένα στοιχεία προκειμένου να πιστοποιείται η συμμόρφωσή τους προς άλλη σχετική κοινοτική νομοθεσία.
- (15) Η θέση σε λειτουργία των συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας υπόκειται σε έλεγχο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα. Η χρήση κοινοτικών προδιαγραφών συνιστά τεκμήριο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.
- (16) Η πλήρης εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να γίνει με βάση μια στρατηγική μετάβασης, η οποία θα αποσκοπεί στην επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού χωρίς να εισάγει αδικαιολόγητους φραγμούς κόστους/οφέλους στη διατήρηση της υφιστάμενης υποδομής.

(¹) ΕΕ L 220 της 30.8.1993, σ. 23.

(17) Στο πλαίσιο της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, θα πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη η ανάγκη να διασφαλισθούν:

- εναρμονισμένοι όροι όσον αφορά τη διαθεσιμότητα και την αποτελεσματική χρήση του ραδιοφάσματος που απαιτείται για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, συμπεριλαμβανομένων των πτυχών που άπτονται της ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας,
- η προστασία των υπηρεσιών ασφάλειας της ζωής από επιβλαβείς παρεμβολές,
- η αποτελεσματική και ενδεδειγμένη χρήση των συχνοτήτων που παραχωρούνται στον τομέα της αεροπορίας και τελούν υπό την αποκλειστική της διαχείριση.

(18) Η οδηγία 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1993, σχετικά με τον καθορισμό και τη χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας⁽¹⁾ περιορίζεται στις υποχρεώσεις της αναθέτουσας αρχής. Ο παρών κανονισμός είναι πιο ολοκληρωμένος αφού καλύπτει τις υποχρεώσεις όλων των φορέων, συμπεριλαμβανομένων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των χρηστών εναέριου χώρου, της βιομηχανίας και των αερολιμένων, και προβλέπει τόσο τη θέσπιση κανόνων γενικής ισχύος, όσο και την έκδοση κοινοτικών προδιαγραφών οι οποίες, αν και μη υποχρεωτικού χαρακτήρα, παρέχουν τεκμήριο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις. Συνεπώς, η οδηγία 93/65/ΕΟΚ, η οδηγία 97/15/ΕΚ της Επιτροπής, της 25ης Μαρτίου 1997, για έγκριση των προτύπων της Eurocontrol και τροποποίηση της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό και τη χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας⁽²⁾, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2082/2000 της Επιτροπής, της 6ης Σεπτεμβρίου 2000, για έγκριση των προτύπων Eurocontrol και την τροποποίηση της οδηγίας 97/15/ΕΚ⁽³⁾ και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 980/2002 της Επιτροπής, της 4ης Ιουνίου 2002, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2082/2000, θα πρέπει να καταργηθούν μετά από μεταβατική περίοδο.

(19) Για λόγους ασφάλειας του δικαίου είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ότι η ουσία ορισμένων διατάξεων της κοινοτικής νομοθεσίας που θεσπίστηκαν με βάση την οδηγία 93/65/ΕΕΚ παραμένει σε ισχύ αμετάβλητη. Η θέσπιση στο

πλαίσιο του παρόντος κανονισμού των κανόνων εφαρμογής που αντιστοιχούν σε τέτοιες διατάξεις θα απαιτήσει κάποιο χρόνο,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 1

Στόχος και πεδίο εφαρμογής

1. Στα πλαίσια του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού-πλαισίου, ο παρών κανονισμός αφορά τη διαλειτουργικότητα του ΕΔΔΕΚ.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα συστήματα, τα συστατικά στοιχεία τους και τις συναφείς διαδικασίες που καθορίζονται στο παράρτημα Ι.

3. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να επιτευχθεί διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαφόρων συστημάτων, των συστατικών στοιχείων τους και των συναφών διαδικασιών του ΕΔΔΕΚ, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των οικείων διεθνών κανόνων. Ο παρών κανονισμός σκοπεύει επίσης να εξασφαλίσει τη συντονισμένη και ταχεία εισαγωγή νέων συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας ή τεχνολογιών στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

Βασικές απαιτήσεις, κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα και κοινοτικές προδιαγραφές

Άρθρο 2

Βασικές απαιτήσεις

Το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματά του και τα συστατικά στοιχεία τους καθώς και οι συναφείς διαδικασίες πρέπει να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Οι βασικές απαιτήσεις περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙ.

Άρθρο 3

Κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα

1. Κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα εκπονούνται οσάκις αυτό είναι αναγκαίο για την συνεκτική επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.

(1) ΕΕ L 187 της 29.7.1993, σ. 52· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

(2) ΕΕ L 95 της 10.4.1997, σ. 16· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2082/2000 (ΕΕ L 254 της 9.10.2000, σ. 1).

(3) ΕΕ L 254 της 9.10.2000, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 980/2002 (ΕΕ L 150 της 8.6.2002, σ. 38).

2. Τα συστήματα, τα συστατικά στοιχεία και οι συναφείς διαδικασίες συμμορφούνται προς τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους.

3. Οι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα, ιδίως:

- α) προσδιορίζουν τυχόν ειδικές απαιτήσεις που συμπληρώνουν ή καθορίζουν λεπτομερέστερα τις βασικές απαιτήσεις, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, την ομοιογενή λειτουργία και τις επιδόσεις· ή/και
- β) περιγράφουν, εφ' όσον χρειάζεται, τυχόν ειδικές απαιτήσεις που συμπληρώνουν ή καθορίζουν λεπτομερέστερα τις βασικές απαιτήσεις, ιδίως όσον αφορά τη συντονισμένη εισαγωγή νέων, συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας ή τεχνολογιών· ή/και
- γ) καθορίζουν τα συστατικά στοιχεία όταν πρόκειται για συστήματα· ή/και
- δ) περιγράφουν τις ειδικές διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης στις οποίες συμμετέχουν, κατά περίπτωση, οι αναφερόμενοι στο άρθρο 8 κοινοποιημένοι οργανισμοί, με βάση τις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ, και οι οποίες πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας των συστατικών στοιχείων καθώς και για τον έλεγχο των συστημάτων· ή/και
- ε) προσδιορίζουν τους όρους εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένης, όπου συντρέχει λόγος, της ημερομηνίας μέχρι την οποία οφείλουν να συμμορφωθούν με αυτούς οι ενδιαφερόμενοι φορείς.

4. Κατά την εκπόνηση, έκδοση και αναθεώρηση κανόνων εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα λαμβάνεται υπόψη το εκτιμώμενο κόστος και όφελος των τεχνικών λύσεων που απαιτούνται για την υλοποίησή τους, με στόχο τον προσδιορισμό της πιο βιώσιμης λύσης, με απόδοση της δέουσας προσοχής στη διατήρηση του συμφωνημένου υψηλού επιπέδου ασφάλειας. Σε κάθε σχέδιο κανόνα εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα επισυνάπτεται εκτίμηση του κόστους και του οφέλους αυτών των λύσεων για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς.

5. Οι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού-πλαisiού.

Άρθρο 4

Κοινοτικές προδιαγραφές

1. Για την επίτευξη του στόχου του παρόντος κανονισμού, μπορούν να θεσπίζονται κοινοτικές προδιαγραφές. Οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να είναι:

- α) ευρωπαϊκά πρότυπα για συστήματα ή συστατικά στοιχεία, μαζί με τις συναφείς διαδικασίες, τα οποία εκπονούνται από

τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας (Eurocae), κατόπιν εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών⁽¹⁾ και σύμφωνα με τις γενικές κατευθύνσεις για συνεργασία μεταξύ Επιτροπής και οργανισμών τυποποίησης που υπεγράφησαν στις 13 Νοεμβρίου 1984·

ή

- β) προδιαγραφές που εκπονούνται από τον Eurocontrol για θέματα επιχειρησιακού συντονισμού μεταξύ παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού-πλαisiού.

2. Η συμμόρφωση των συστημάτων καθώς και των συναφών διαδικασιών ή των συστατικών στοιχείων, προς τις σχετικές κοινοτικές προδιαγραφές των οποίων οι αριθμοί αναφοράς έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, συνιστά τεκμήριο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις ή/και τους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις αναφορές στα ευρωπαϊκά πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

4. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις αναφορές στις προδιαγραφές του Eurocontrol που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού-πλαisiού.

5. Εάν ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι η συμμόρφωση με δημοσιευμένη κοινοτική προδιαγραφή δεν διασφαλίζει την πιστότητα προς τις βασικές απαιτήσεις ή/και τους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα που αποβλέπει να καλύψει η εν λόγω κοινοτική προδιαγραφή, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού-πλαisiού.

6. Σε περίπτωση ανεπάρκειας των δημοσιευμένων ευρωπαϊκών προτύπων, είναι δυνατό να αποφασίζεται η μερική ή πλήρης ανάκληση των προτύπων αυτών από τις δημοσιεύσεις στις οποίες περιέχονται, ή η τροποποίησή τους, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού-πλαisiού μετά από διαβούλευση με την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 5 της οδηγίας 98/34/ΕΚ.

(1) ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/48/ΕΚ (ΕΕ L 217 της 5.8.1998, σ. 18).

7. Σε περίπτωση ανεπάρκειας των δημοσιευμένων προδιαγραφών του Eurocontrol, είναι δυνατό να αποφασίζεται η μερική ή πλήρης ανάκληση των σχετικών προδιαγραφών από τις δημοσιεύσεις στις οποίες περιέχονται, ή η τροποποίησή τους, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού-πλαισίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 5

Δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση των συστατικών στοιχείων

1. Τα συστατικά στοιχεία συνοδεύονται από δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση. Τα στοιχεία αυτής της δήλωσης παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ.

2. Ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του εξασφαλίζει και δηλώνει, μέσω της δήλωσης ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση, ότι εφαρμόζονται οι διατάξεις που προβλέπονται από τις βασικές απαιτήσεις και τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.

3. Η δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση που συνοδεύει τα συστατικά στοιχεία συνιστά τεκμήριο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.

4. Οι οικείοι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα καθορίζουν, όταν συντρέχει λόγος, τα καθήκοντα σε σχέση με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας προς χρήση των συστατικών στοιχείων τα οποία πρέπει να ασκούνται από τους κοινοποιημένους οργανισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 8.

Άρθρο 6

Δήλωση ΕΚ ελέγχου συστημάτων

1. Τα συστήματα υποβάλλονται σε έλεγχο ΕΚ από τον φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα προκειμένου να διασφαλίζεται ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και τους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα, όταν εντάσσονται στο ΕΔΔΕΚ.

2. Πριν από τη θέση συστήματος σε λειτουργία, ο ενδιαφερόμενος φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας καταρτίζει δήλωση ΕΚ ελέγχου, η οποία επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση και την υποβάλλει στην εθνική εποπτεύουσα αρχή μαζί με τεχνικό φάκελο.

Τα στοιχεία της δήλωσης και του τεχνικού φακέλου παρατίθενται στο παράρτημα ΙV. Η εθνική εποπτική αρχή μπορεί να ζητά τις συμπληρωματικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για να ελέγξει τη συμμόρφωση.

3. Οι οικείοι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα καθορίζουν, όταν συντρέχει η περίπτωση, τα καθήκοντα σε σχέση με τον έλεγχο των συστημάτων που πρέπει να ασκούνται από τους κοινοποιημένους οργανισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 8.

4. Η δήλωση ελέγχου ΕΚ δεν θίγει τις αξιολογήσεις τις οποίες, ενδεχομένως, πρέπει να διενεργεί η εθνική εποπτεύουσα αρχή για άλλους λόγους πλην της διαλειτουργικότητας.

Άρθρο 7

Διασφαλίσεις

1. Όταν η εθνική εποπτεύουσα αρχή βεβαιώνεται ότι:

- α) ένα συστατικό στοιχείο που συνοδεύεται από δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση· ή
- β) ένα σύστημα που συνοδεύεται από δήλωση ΕΚ ελέγχου

δεν πληροί τις βασικές απαιτήσεις ή/και τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο, λαμβανομένης δεόντως υπόψη της ανάγκης διασφάλισης της ασφάλειας και της συνέχειας της λειτουργίας, για να περιορίσει την εφαρμογή του συγκεκριμένου συστατικού στοιχείου ή συστήματος ή να απαγορεύσει τη χρήση του από τις ενότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της.

2. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για κάθε τέτοιο μέτρο και αναφέρει τους λόγους που το υπαγόρευσαν, διευκρινίζοντας, ιδίως, κατά πόσον η μη συμμόρφωση οφείλεται, κατά την άποψή του, σε:

- α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων·
- β) κακή εφαρμογή των κανόνων εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα ή/και των κοινοτικών προδιαγραφών·
- γ) ελλείψεις των κανόνων εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα ή/και των κοινοτικών προδιαγραφών.

3. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη, το συντομότερο δυνατόν. Μετά τη διαβούλευση, ενημερώνει τα κράτη μέλη για τις διαπιστώσεις της και τα πληροφορεί κατά πόσον φρονεί ότι τα μέτρα της εθνικής εποπτεύουσας αρχής είναι δικαιολογημένα.

4. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι τα μέτρα της εθνικής εποπτεύουσας αρχής δεν είναι δικαιολογημένα, καλεί το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να μεριμνήσει ώστε να ανακληθούν αμελλητί. Ενημερώνει πάραυτα τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.

5. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι η μη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις οφείλεται σε κακή εφαρμογή των κανόνων προδιαγραφών, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση ή της δήλωσης ελέγχου ΕΚ και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

6. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι η μη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις οφείλεται σε ελλείψεις των κοινοτικών προδιαγραφών, εφαρμόζονται οι διαδικασίες του άρθρου 4 παράγραφοι 6 ή 7.

Άρθρο 8

Κοινοποιημένοι οργανισμοί

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη τους οργανισμούς στους οποίους ανέθεσαν καθήκοντα που έχουν σχέση με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας προς χρήση που προβλέπεται στο άρθρο 5 ή/και τον έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 6, αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας κάθε οργανισμού και τον αναγνωριστικό αριθμό που έλαβε από την Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* τον κατάλογο των εν λόγω οργανισμών με τον αναγνωριστικό αριθμό και τους τομείς αρμοδιότητάς τους και διασφαλίζει την ενημέρωσή του.

2. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα κριτήρια που προβλέπονται στο παράρτημα V για την αξιολόγηση των προς κοινοποίηση οργανισμών. Οι οργανισμοί που πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης τα οποία προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα τεκμαίρεται ότι ανταποκρίνονται στα προαναφερόμενα κριτήρια.

3. Τα κράτη μέλη αποσύρουν την κοινοποίηση κοινοποιημένου οργανισμού όταν αυτός δεν πληροί πλέον τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στο παράρτημα V. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

4. Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να ορίσουν, ως κοινοποιημένο οργανισμό, τον ή τους οργανισμούς που αναγνωρίζονται σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 9

Αναθεώρηση παραρτημάτων

Σε περίπτωση τεχνικών ή επιχειρησιακών εξελίξεων, είναι δυνατό να επέρχονται τροποποιήσεις στα παραρτήματα I και II σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού-πλαίσου.

Άρθρο 10

Μεταβατικές ρυθμίσεις

1. Αρχής γενομένης από τις 20 Οκτωβρίου 2005, οι βασικές απαιτήσεις εφαρμόζονται στη θέση σε λειτουργία των συστημάτων και συστατικών στοιχείων του ΕΔΔΕΚ, εφόσον δεν ορίζουν άλλως οι οικείοι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.

2. Η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις απαιτείται για το σύνολο των εν λειτουργία σήμερα συστημάτων και συστατικών στοιχείων του ΕΔΔΕΚ, μέχρι τις 20 Απριλίου 2011, εφόσον δεν ορίζουν άλλως οι οικείοι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.

3. Όταν έχουν παραγγελθεί συστήματα του ΕΔΔΕΚ ή έχουν υπογραφεί δεσμευτικές συμβάσεις για το σκοπό αυτό

— πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, ή ενδεχομένως

— πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος ενός ή περισσότερων σχετικών κανόνων εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα,

ώστε δεν μπορεί να εξασφαλισθεί εντός των προθεσμιών της παραγράφου 1 η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις ή/και τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος γνωστοποιεί στην Επιτροπή λεπτομερή πληροφοριακά στοιχεία σχετικά με τις βασικές απαιτήσεις ή/και τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα ως προς τη συμμόρφωση με τους οποίους έχει επισημανθεί αβεβαιότητα.

Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη και, εν συνέχεια, λαμβάνει σχετική απόφαση με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού-πλαίσου.

Άρθρο 11

Κατάργηση

Οι οδηγίες 93/65/ΕΟΚ και 97/15/ΕΚ καθώς και οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 2082/2000 και (ΕΚ) αριθ. 980/2002 καταργούνται την 20ή Οκτωβρίου 2005.

Άρθρο 12

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.

Στρασβούργο, 10 Μαρτίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

D. ROCHE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, το ΕΔΔΕΚ υποδιαιρείται σε οκτώ συστήματα.

1. Συστήματα και διαδικασίες για τη διαχείριση του εναέριου χώρου.
 2. Συστήματα και διαδικασίες για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.
 3. Συστήματα και διαδικασίες για υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης, συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης και συστήματα διεπαφής ανθρώπου-μηχανής.
 4. Συστήματα και διαδικασίες επικοινωνιών για τις επικοινωνίες εδάφους-εδάφους, αέρος-εδάφους και αέρος-αέρος.
 5. Συστήματα και διαδικασίες πλοήγησης.
 6. Συστήματα και διαδικασίες επιτήρησης.
 7. Συστήματα και διαδικασίες για υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών.
 8. Συστήματα και διαδικασίες για τη χρήση μετεωρολογικών πληροφοριών.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Μέρος A: Γενικές απαιτήσεις

Πρόκειται για απαιτήσεις που αφορούν ολόκληρο το δίκτυο και εφαρμόζονται γενικά σε καθένα από τα συστήματα που κατονομάζονται στο παράρτημα I.

1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των συστατικών τους στοιχείων πρέπει να γίνονται με χρήση κατάλληλων και επικυρωμένων διαδικασιών ώστε να εξασφαλίζεται η ομοιογενής λειτουργία του ΕΔΔΕΚ σε ολόκληρη την Κοινότητα, ανά πάσα στιγμή και σε όλες τις φάσεις της πτήσης. Η ομοιογενής λειτουργία εκφράζεται κυρίως με ανταλλαγή πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των συναφών πληροφοριών για την επιχειρησιακή κατάσταση, κοινή αντίληψη των πληροφοριών, συγκρίσιμες επιδόσεις επεξεργασίας και σχετικές διαδικασίες, οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα για κοινές επιχειρησιακές επιδόσεις που έχουν συμφωνηθεί για το σύνολο ή τμήματα του ΕΔΔΕΚ.

2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους πρέπει να υποστηρίζουν συντονισμένα τις νέες συμφωνημένες και επικυρωμένες αντιλήψεις περί εκμετάλλευσης που συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας και αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ιδίως από πλευράς ασφάλειας και μεταφορικής ικανότητας.

Πρέπει να εξετάζεται η δυναμική προσφορά νέων αντιλήψεων, όπως της συνεργατικής λήψης αποφάσεων, της αυξημένης αυτοματοποίησης και εναλλακτικών μεθόδων εκχώρησης της ευθύνης για το διαχωρισμό, συνεκτιμώντας δεόντως τις τεχνολογικές εξελίξεις και την ασφάλεια της κατόπιν επικυρώσεως υλοποίησής τους.

3. Ασφάλεια

Τα συστήματα και οι λειτουργίες του ΕΔΔΕΚ πρέπει να πληρούν συμφωνημένα υψηλά επίπεδα ασφάλειας. Προς τούτο, καθιερώνονται συμφωνημένες μεθοδολογίες διαχείρισης της ασφάλειας και αναφορών.

Όσον αφορά τα κατάλληλα συστήματα εδάφους ή μέρη τους, τα εν λόγω υψηλά επίπεδα ασφάλειας επιτυγχάνονται με «δίκτυα ασφάλειας», που υπόκεινται σε συμφωνημένα κοινά χαρακτηριστικά επιδόσεων.

Καθορίζεται ένα εναρμονισμένο σύνολο απαιτήσεων ασφάλειας για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των συστημάτων και των συστατικών τους στοιχείων, τόσο για τους κανονικούς όσο και για τους υποβαθμισμένους τρόπους λειτουργίας, με στόχο την επίτευξη των συμφωνημένων επιπέδων ασφάλειας για όλες τις φάσεις της πτήσης και για ολόκληρο το ΕΔΔΕΚ.

Τα συστήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, συντηρούνται και λειτουργούν, σύμφωνα με κατάλληλες και επικυρωμένες διαδικασίες, κατά τρόπον ώστε τα καθήκοντα που ανατίθενται στο προσωπικό ελέγχου να είναι συμβατά με τις ικανότητες του ανθρώπου, τόσο για τους κανονικούς όσο και για τους υποβαθμισμένους τρόπους λειτουργίας, και σε αντιστοιχία με τα απαιτούμενα επίπεδα ασφάλειας.

Τα συστήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, συντηρούνται και λειτουργούν σύμφωνα με κατάλληλες και επικυρωμένες διαδικασίες, κατά τρόπον ώστε να είναι απαλλαγμένα από επιβλαβείς παρεμβολές στο κανονικό περιβάλλον λειτουργίας τους.

4. Πολιτικοστρατιωτικός συντονισμός

Το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματά του και τα συστατικά τους στοιχεία πρέπει να υποστηρίζουν τη σταδιακή εγκαθίδρυση πολιτικοστρατιωτικού συντονισμού, στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την αποτελεσματική διαχείριση του εναέριου χώρου και της εναέριας κυκλοφορίας και την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση του εναέριου χώρου από όλους τους χρήστες, με την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων, το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματά του και τα συστατικά τους στοιχεία πρέπει να υποστηρίζουν τον έγκαιρο συμμερισμό, μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών μερών, ακριβών και συνεπών πληροφοριών που να καλύπτουν όλες τις φάσεις της πτήσης.

Λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις εθνικής ασφάλειας.

5. Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

Τα συστήματα και οι λειτουργίες του ΕΔΔΕΚ πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη να περιορίζονται στο ελάχιστο οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία.

6. Αρχές λογικής αρχιτεκτονικής των συστημάτων

Τα συστήματα σχεδιάζονται και προοδευτικά ενσωματώνονται με στόχο την επίτευξη μιας συνεκτικής και διαρκώς περισσότερο εναρμονισμένης, εξελικτικής και επικυρωμένης λογικής αρχιτεκτονικής μέσα στο ΕΔΔΕΚ.

7. Αρχές σχεδιασμού των συστημάτων

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρηση των συστημάτων πρέπει να στηρίζονται στις ορθές αρχές της μηχανικής και ιδίως στις αρχές σπονδυλωτής κατασκευής, που επιτρέπει τη δυνατότητα αλλαγής των συστατικών στοιχείων, τον μεγάλο βαθμό διαθεσιμότητας, την πλεονασματικότητα και την ανοχή σε βλάβες των κρίσιμης σημασίας στοιχείων τους.

Μέρος Β: Ειδικές απαιτήσεις

Πρόκειται για απαιτήσεις που αφορούν κάθε σύστημα χωριστά και συμπληρώνουν ή προσδιορίζουν λεπτομερέστερα περαιτέρω τις βασικές απαιτήσεις.

1. Συστήματα και διαδικασίες για τη διαχείριση του εναέριου χώρου

1.1. Ομοιογενής λειτουργία

Πληροφορίες σχετικές με τις προ-τακτικές και τακτικές πτυχές της διαθεσιμότητας του εναέριου χώρου παρέχονται σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη με ορθό και έγκαιρο τρόπο με στόχο τη διασφάλιση της αποτελεσματικής κατανομής και χρήσης του εναέριου χώρου από όλους τους χρήστες του. Αυτό πρέπει να γίνεται με γνώμονα τις επιταγές της εθνικής ασφάλειας.

2. Συστήματα και διαδικασίες για τη διαχείριση ροής της εναέριας κυκλοφορίας

2.1 Ομοιογενής λειτουργία

Τα συστήματα και οι διαδικασίες υποστηρίζουν το συμμερισμό ακριβών, συνεκτικών και συναφών στρατηγικών, προ-τακτικών και τακτικών πληροφοριών πτήσης, κατά περίπτωση, που να καλύπτουν όλες τις φάσεις της πτήσης και παρέχουν δυνατότητες διαλόγου με στόχο την καλύτερη δυνατή χρήση του εναέριου χώρου.

3. Συστήματα και διαδικασίες για υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

3.1. Συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης

3.1.1. Ομοιογενής λειτουργία

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης χαρακτηρίζονται από διαλειτουργικότητα όσον αφορά στον έγκαιρο συμμερισμό ακριβών και συνεπών πληροφοριών και από όμοια επιχειρησιακή κατανόηση των πληροφοριών αυτών, ώστε να διασφαλίζεται συνεκτική και συνεπής διεργασία προγραμματισμού και αποδοτικός ως προς τους πόρους τακτικός συντονισμός σε όλο το ΕΔΔΕΚ για όλες τις φάσεις της πτήσης.

Για να διασφαλίζεται ασφαλής, ομαλή και ταχεία επεξεργασία σε όλο το ΕΔΔΕΚ, οι επιδόσεις της επεξεργασίας στοιχείων πτήσης πρέπει να είναι ισοδύναμες και κατάλληλες για ένα δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας και να λειτουργούν βάσει μιας συμφωνημένης και επικυρωμένης επιχειρησιακής αντίληψης, ιδίως όσον αφορά στην ακρίβεια και στην ανοχή σφάλματος των αποτελεσμάτων της επεξεργασίας.

3.1.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης προσαρμόζονται στη σταδιακή εφαρμογή προηγμένων συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων περί λειτουργίας για όλες τις φάσεις της πτήσης.

Τα χαρακτηριστικά των εργαλείων έντασης αυτοματισμού επιτρέπουν τη συνεκτική και αποτελεσματική προ-τακτική και τακτική επεξεργασία των πληροφοριών πτήσης στα μέρη του ΕΔΔΕΚ.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των αερομεταφερόμενων συστημάτων και των συστημάτων εδάφους καθώς και των συστατικών στοιχείων τους τα οποία υποστηρίζουν νέες, συμφωνημένες και επικυρωμένες αντιλήψεις εκμετάλλευσης, γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων διαδικασιών, κατά τρόπο που να εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα όσον αφορά στον έγκαιρο συμμερισμό ακριβών και συνεπών πληροφοριών και την όμοια αντίληψη της υφιστάμενης και της αναμενόμενης επιχειρησιακής κατάστασης.

3.2. Συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης

3.2.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων διαδικασιών, κατά τρόπον ώστε να παρέχουν τις απαιτούμενες επιδόσεις και ποιότητα εξυπηρέτησης σε ένα δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας, κυρίως όσον αφορά στην ακρίβεια και αξιοπιστία των υπολογιζόμενων αποτελεσμάτων, στην ορθότητα, στην ακεραιότητα, στη διαθεσιμότητα, στη συνέχεια και στον επίκαιρο χαρακτήρα των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή του ο ελεγκτής.

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης επιτρέπουν τον έγκαιρο συμμερισμό συναφών, ακριβών, συνεπών και συνεκτικών πληροφοριών μεταξύ τους ώστε να διασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή λειτουργία στα διάφορα μέρη του ΕΔΔΕΚ.

3.2.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης ενσωματώνουν τη σταδιακή διαθεσιμότητα νέων πηγών πληροφοριών επιτήρησης με τρόπο που να βελτιώνει τη συνολική ποιότητα εξυπηρέτησης.

3.3. Συστήματα διεπαφής ανθρώπου-μηχανής

3.3.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των διεπαφών ανθρώπου-μηχανής των συστημάτων εδάφους διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων διαδικασιών, κατά τρόπον ώστε να προσφέρουν σταδιακά εναρμονισμένο περιβάλλον εργασίας για όλο το ελεγκτικό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών και της εργονομίας, που να πληροί τις απαιτήσεις επιδόσεων για το δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας.

3.3.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα διεπαφής ανθρώπου-μηχανής ενσωματώνουν τη σταδιακή εισαγωγή νέων, συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων εκμετάλλευσης και αυξημένη αυτοματοποίηση, κατά τρόπον ώστε να εξασφαλίζεται η διαρκής συμβατότητα των καθηκόντων που ανατίθενται στο ελεγκτικό προσωπικό με τις ικανότητες του ανθρώπου, τόσο σε κανονικούς όσο και σε υποβαθμισμένους τρόπους λειτουργίας.

4. Συστήματα και διαδικασίες επικοινωνίας για τις επικοινωνίες εδάφους-εδάφους, αέρος-εδάφους και αέρος-αέρος

4.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επικοινωνίας γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων διαδικασιών, κατά τρόπον ώστε να επιτυγχάνουν τις απαιτούμενες επιδόσεις για ένα δεδομένο τμήμα του εναέριου χώρου ή για μια συγκεκριμένη εφαρμογή, ιδίως όσον αφορά στο χρόνο επεξεργασίας, στην ακεραιότητα, διαθεσιμότητα και συνέχεια λειτουργίας των επικοινωνιών.

Το δίκτυο επικοινωνιών στο ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που άπτονται της ποιότητας εξυπηρέτησης, της κάλυψης και της πλεονασματικότητας.

4.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα επικοινωνίας υποστηρίζουν την εφαρμογή προηγμένων, συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων περί λειτουργίας για όλες τις φάσεις της πτήσης.

5. Συστήματα και διαδικασίες πλοήγησης

5.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων πλοήγησης γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων διαδικασιών, κατά τρόπον ώστε να επιτυγχάνουν τις απαιτούμενες επιδόσεις οριζόντιας και κατακόρυφης πλοήγησης, ιδίως όσον αφορά την ακρίβεια και τη λειτουργική ικανότητα για ένα δεδομένο περιβάλλον [εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών (ΤΠΕ), πτήσης] με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας, το οποίο λειτουργεί βάσει συμφωνημένης και επικυρωμένης επιχειρησιακής αντίληψης.

6. Συστήματα και διαδικασίες επιτήρησης

6.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επιτήρησης γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων διαδικασιών, κατά τρόπον ώστε να παρέχουν τις απαιτούμενες επιδόσεις που ισχύουν για ένα δεδομένο περιβάλλον [εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών (ΤΠΕ), πτήσης] με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας το οποίο λειτουργεί βάσει συμφωνημένης και επικυρωμένης επιχειρησιακής αντίληψης, ιδίως σε σχέση με την ακρίβεια, την κάλυψη, το εύρος και την ποιότητα της εξυπηρέτησης.

Το δίκτυο επιτήρησης στο ΕΔΔΕΚ πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις ακρίβειας, ταχύτητας, κάλυψης και πλεονασματικότητας και να επιτρέπει την κατανομή και ανταλλαγή των δεδομένων επιτήρησης ώστε να βελτιώνεται η λειτουργία σ' ολόκληρο το ΕΔΔΕΚ.

7. Συστήματα και διαδικασίες για υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών

7.1. Ομοιογενής λειτουργία

Εισάγεται σταδιακά η παροχή ακριβών, έγκαιρων και συνεπών αεροναυτικών πληροφοριών σε ηλεκτρονική μορφή, με βάση ένα κοινά συμφωνημένο και τυποποιημένο σύνολο στοιχείων.

Παρέχονται εγκαίρως ακριβείς και συνεπείς αεροναυτικές πληροφορίες, ιδίως σε σχέση με συστατικά στοιχεία ή συστήματα, αερομεταφερόμενα ή εδάφους.

7.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Παρέχονται και χρησιμοποιούνται εγκαίρως όλο και πιο ακριβείς, πλήρεις και ενημερωμένες αεροναυτικές πληροφορίες, ώστε να υπάρχει διαρκής βελτίωση της αποτελεσματικότητας της χρήσης του εναέριου χώρου και των αερολιμένων.

8. Συστήματα και διαδικασίες για τη χρήση μετεωρολογικών πληροφοριών

8.1. Ομοιογενής λειτουργία

Τα συστήματα και οι διαδικασίες για τη χρήση μετεωρολογικών πληροφοριών βελτιώνουν τη συνέπεια και το έγκαιρο της παροχής των και την ποιότητα της παρουσίασης, με τη χρήση συμφωνημένου συνόλου στοιχείων.

8.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα και οι διαδικασίες για τη χρήση μετεωρολογικών πληροφοριών βελτιώνουν την ταχύτητα με την οποία καθίστανται διαθέσιμες και μπορούν να χρησιμοποιηθούν, ώστε να υπάρχει διαρκής βελτίωση της αποτελεσματικότητας της χρήσης του εναέριου χώρου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Δήλωση ΕΚ

- συμμόρφωσης
- καταλληλότητας προς χρήση

1. Συστατικά στοιχεία

Τα συστατικά στοιχεία ορίζονται στους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 του παρόντος κανονισμού.

2. Πεδίο εφαρμογής

Η δήλωση ΕΚ αφορά:

- είτε την αξιολόγηση της εγγενούς συμμόρφωσης ενός συστατικού στοιχείου, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις κοινοτικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,
- είτε την εκτίμηση/αξιολόγηση της καταλληλότητας χρήσης ενός συστατικού στοιχείου, εξεταζομένου στο πλαίσιο του περιβάλλοντος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες χρησιμοποιούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο του σχεδιασμού και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.

3. Περιεχόμενο της δήλωσης ΕΚ

Η δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση αυτή συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως και οι οδηγίες χρήσεως και περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- τα στοιχεία αναφοράς του κανονισμού,
- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),
- την περιγραφή του συστατικού στοιχείου,
- την αναφορά της διαδικασίας που τηρήθηκε για τη δήλωση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού),
- κάθε σχετική διάταξη την οποία πληροί το συστατικό στοιχείο, και ιδίως τους όρους χρήσης του,
- εάν συντρέχει περίπτωση, την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης, καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, ενδεχομένως, με τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,
- όπου χρειάζεται, παραπομπή στις κοινοτικές προδιαγραφές που ακολουθήθηκαν,
- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Δήλωση EK ελέγχου συστημάτων

Διαδικασία ελέγχου για τα συστήματα

1. Περιεχόμενο της δήλωσης EK ελέγχου συστημάτων

Η δήλωση EK ελέγχου και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή. Η δήλωση αυτή συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως ο τεχνικός φάκελος και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς του κανονισμού,
- το όνομα και τη διεύθυνση του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (εταιρική επωνυμία και πλήρης διεύθυνση),
- συνοπτική περιγραφή του συστήματος,
- αναφορά της διαδικασίας που τηρήθηκε για τη δήλωση της πιστότητας του συστήματος (άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού),
- την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος εκτέλεσε τα καθήκοντα που έχουν σχέση με τη διαδικασία ελέγχου, εάν συντρέχει περίπτωση,
- τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος,
- όπου χρειάζεται, παραπομπή σε κοινοτικές προδιαγραφές,
- όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα συστήματα και ιδίως εάν συντρέχει λόγος, τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης,
- εάν είναι προσωρινή: τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης EK,
- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

2. Διαδικασία ελέγχου για τα συστήματα

Ο έλεγχος των συστημάτων είναι η διαδικασία με την οποία ένας φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ελέγχει και πιστοποιεί ότι ένα σύστημα είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και μπορεί να τεθεί σε λειτουργία δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Ο έλεγχος ενός συστήματος αφορά τις ακόλουθες πτυχές:

- γενικό σχεδιασμό,
- ανάπτυξη και ολοκλήρωση του συστήματος, στην οποία συμπεριλαμβάνεται ιδίως η συναρμολόγηση των συστατικών στοιχείων και η ρύθμιση του συνόλου,
- ολοκλήρωση του επιχειρησιακού συστήματος,
- ειδικές διατάξεις συντήρησης του συστήματος, εάν υπάρχουν.

Όταν, βάσει του οικείου κανόνα εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα, απαιτείται η συμμετοχή κοινοποιημένου οργανισμού, ο κοινοποιημένος οργανισμός, αφού εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τον κανόνα, συντάσσει πιστοποιητικό συμμόρφωσης σε σχέση με τα καθήκοντά του. Το πιστοποιητικό αυτό προορίζεται για τον φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Ο φορέας αυτός, με τη σειρά του, συντάσσει τη δήλωση ελέγχου EK, η οποία προορίζεται για την εθνική εποπτεύουσα αρχή.

3. Τεχνικός φάκελος

Ο τεχνικός φάκελος, ο οποίος συνοδεύει τη δήλωση ΕΚ ελέγχου, πρέπει να περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα που αφορούν τα χαρακτηριστικά του συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των προϋποθέσεων και των περιορισμών χρήσης, καθώς και τα έγγραφα που πιστοποιούν τη συμμόρφωση των συστατικών στοιχείων, εάν συντρέχει λόγος.

Πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα έγγραφα:

- υπόδειξη των συναφών μερών των τεχνικών προδιαγραφών που χρησιμοποιούνται στον εφοδιασμό τα οποία διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα και, εφόσον συντρέχει λόγος, με τις κοινοτικές προδιαγραφές,
- κατάλογο των συστατικών στοιχείων, όπως αναφέρονται στο άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού,
- αντίγραφα των δηλώσεων ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης, τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα προαναφερόμενα συστατικά στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του παρόντος κανονισμού, τα οποία συνοδεύονται, εάν συντρέχει λόγος, από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαχθεί από τους κοινοποιημένους οργανισμούς,
- εάν υπήρξε παρέμβαση κοινοποιημένου οργανισμού στον έλεγχο του (των) συστήματος(-ων), βεβαίωση υπογεγραμμένη από αυτόν με την οποία βεβαιώνεται ότι το σύστημα είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και η οποία αναφέρει τις επιφυλάξεις που τυχόν διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών και δεν έχουν αρθεί,
- εάν δεν υπήρξε παρέμβαση κοινοποιημένου οργανισμού, τα πρακτικά των δοκιμών και των σχεδίων των εγκαταστάσεων ώστε να μπορεί να διασφαλισθεί η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις καθώς και τις ειδικές απαιτήσεις που ενδεχομένως περιλαμβάνονται στους σχετικούς κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.

4. Υποβολή

Ο τεχνικός φάκελος επισυνάπτεται στη δήλωση ΕΚ ελέγχου την οποία υποβάλλει ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην εθνική εποπτεύουσα αρχή.

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του συστήματος. Ο φάκελος αποστέλλεται στα άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των διαδικασιών ελέγχου δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα, ούτε ως εντολοδόχοι, στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εμπορία ή τη συντήρηση των συστατικών στοιχείων ή των συστημάτων, ούτε στην χρησιμοποίησή τους. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή ή του εκτελεστή του έργου και του οργανισμού.
 2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες ελέγχου με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη τεχνική επάρκεια και οφείλουν να μην εξαρτούν τη στάση τους από πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που θίγονται από τα αποτελέσματα των ελέγχων.
 3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των ελέγχων. Πρέπει, ομοίως, να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για κατ' εξαίρεση ελέγχους.
 4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:
 - καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,
 - ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,
 - την απαιτούμενη ικανότητα σύνταξης των βεβαιώσεων, πρακτικών και εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.
 5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί, ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.
 6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος μέλος βάσει του εθνικού δικαίου, ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος μέλος.
 7. Το προσωπικό του οργανισμού πρέπει να τηρεί το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται εις γνώσιν του κατά την άσκηση των καθηκόντων του στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.
-