Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►**B** **ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 17ης Οκτωβρίου 2011

σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 482/2008 και (ΕΕ) αριθ. 691/2010

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 271 της 18.10.2011, σ. 23)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής της 26ης Σεπτεμβρίου 2012	L 281	1	13.10.2012
►**M2**	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 448/2014 της Επιτροπής της 2ας Μαΐου 2014	L 132	53	3.5.2014

▼B

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Οκτωβρίου 2011

σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 482/2008 και (ΕΕ) αριθ. 691/2010

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη 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], και ιδίως τα άρθρα 4, 6 και 7,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ [2], και ιδίως το άρθρο 8β παράγραφος 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ζητείται από την Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας («ο Οργανισμός»), να αποφασίσει εκτελεστικούς κανόνες για την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και αεροναυτιλίας (ATM/ANS) για όλη την Ένωση. Σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 8β του κανονισμού αυτού, οι εν λόγω εκτελεστικοί κανόνες πρέπει να βασίζονται στους κανόνες που εκδίδονται με βάση το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (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») [3].

(2) Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Ένωσης πρέπει να υπόκειται σε πιστοποίηση από τα κράτη μέλη ή τον Οργανισμό. Στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι συμμορφώνονται προς τις κοινές απαιτήσεις χορηγείται πιστοποιητικό σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και με το άρθρο 8β παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

(3) Η εφαρμογή των κοινών απαιτήσεων που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και με το άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 δεν πρέπει να θίγει την κυριαρχία των κρατών μελών στον εναέριο χώρο τους και τις απαιτήσεις των κρατών μελών σχετικά με τη δημόσια τάξη, τη δημόσια ασφάλεια και τα θέματα άμυνας, όπως ορίζει το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004. Οι κοινές απαιτήσεις δεν καλύπτουν τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και τη στρατιωτική εκπαίδευση, όπως προβλέπει το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

[1] ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.
[2] ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.
[3] ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

▼B

(4) Στον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το νομικό καθεστώς των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας στα κράτη μέλη. Επιπλέον, όταν οργανισμός ασκεί δραστηριότητες διαφορετικές από την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι κοινές απαιτήσεις δεν πρέπει να ισχύουν για τις δραστηριότητες αυτές ή για τους πόρους που διατίθενται σε τέτοιες δραστηριότητες πέραν της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, εκτός εάν υπάρχει πρόβλεψη περί του αντιθέτου.

(5) Η εφαρμογή κοινών απαιτήσεων στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας είναι ανάλογη των κινδύνων που συνδέονται με τις ιδιαιτερότητες κάθε δραστηριότητας, όπως ο αριθμός ή/και η φύση και τα χαρακτηριστικά των κινήσεων που αποτελούν αντικείμενο χειρισμού. Σε περίπτωση που ορισμένοι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας επιλέξουν να μην κάνουν χρήση της δυνατότητας παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η αρμόδια αρχή πρέπει να έχει τη δυνατότητα να επιτρέπει στους παρόχους αυτούς να συμμορφώνονται με ανάλογο τρόπο με ορισμένες γενικές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ορισμένες ειδικές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, οι όροι που συνδέονται με τη χορήγηση πιστοποιητικού πρέπει να αντιστοιχούν στη φύση και την έκταση της παρέκκλισης.

(6) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ορθή λειτουργία του συστήματος πιστοποίησης, τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή και στον Οργανισμό όλες τις συναφείς πληροφορίες για τις παρεκκλίσεις που χορηγεί η οικεία αρμόδια αρχή στο πλαίσιο των ετήσιων εκθέσεών τους.

(7) Τα διάφορα είδη δραστηριοτήτων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν υπόκεινται κατ' ανάγκη στις ίδιες απαιτήσεις. Είναι συνεπώς αναγκαίο να προσαρμοστούν οι κοινές απαιτήσεις στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε είδους δραστηριότητας.

(8) Το βάρος απόδειξης της συμμόρφωσης προς τις καθορισμένες κοινές απαιτήσεις φέρουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας για την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού τους και για όλες τις υπηρεσίες που καλύπτουν.

(9) Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματική εφαρμογή των κοινών απαιτήσεων, χρειάζεται να θεσπιστεί σύστημα τακτικής εποπτείας και ελέγχου της συμμόρφωσης προς τις εν λόγω κοινές απαιτήσεις και τους όρους που προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό. Η αρμόδια αρχή, πριν από την έκδοση πιστοποιητικού, εξετάζει εάν ο πάροχος είναι κατάλληλος και αξιολογεί σε ετήσια βάση τη διαρκή συμμόρφωση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχει πιστοποιήσει. Πρέπει, επομένως, να καταρτίζει και να ενημερώνει ετησίως ενδεικτικό πρόγραμμα επιθεώρησης το οποίο να καλύπτει όλους τους παρόχους που έχει πιστοποιήσει με βάση την αξιολόγηση των κινδύνων. Το πρόγραμμα πρέπει να επιτρέπει την επιθεώρηση όλων των συναφών τμημάτων των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε εύλογο χρονικό πλαίσιο. Κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης καθορισμένων παρόχων υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας και μετεωρολογικών υπηρεσιών, η εθνική αρχή θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να ελέγχει τις συναφείς απαιτήσεις που απορρέουν από διεθνείς υποχρεώσεις του συγκεκριμένου κράτους μέλους.

▼B

(10) Οι αξιολογήσεις από ομοτίμους των εθνικών εποπτικών αρχών θα μπορούσαν να συμβάλουν στην υιοθέτηση κοινής προσέγγισης στην άσκηση εποπτείας στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε ολόκληρη την Ένωση. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τον Οργανισμό, μπορεί να οργανώνει τις εν λόγω αξιολογήσεις ομοτίμων, οι οποίες πρέπει να συντονίζονται με τις δραστηριότητες που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο των άρθρων 24 και 54 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και άλλων διεθνών προγραμμάτων παρακολούθησης και εποπτείας. Με τον τρόπο αυτό θα αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη των εργασιών. Για να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή πείρας και ορθής πρακτικής κατά την αξιολόγηση από ομοτίμους, οι εθνικοί εμπειρογνώμονες πρέπει κατά προτίμηση να προέρχονται από αρμόδια αρχή.

(11) Ο Eurocontrol έχει αναπτύξει Ρυθμιστικές Απαιτήσεις Ασφαλείας («ESARR»), οι οποίες είναι ύψιστης σημασίας για την ασφαλή παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004, η Επιτροπή πρέπει να καθορίσει και να εγκρίνει τις σχετικές διατάξεις ESARR στους κανονισμούς της Ένωσης. Οι απαιτήσεις ESARR που έχουν μεταφερθεί στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2005, περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας ([1]) αποτέλεσαν τη βάση για τους παρόντες εκτελεστικούς κανόνες.

(12) Κατά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν ήταν σκόπιμο να επαναληφθούν οι διατάξεις ESARR 2 για την αναφορά και αξιολόγηση περιστατικών ασφαλείας στην ATM, οι οποίες καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ ([2]), και από την οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία ([3]). Ωστόσο, πρέπει να θεσπισθούν νέες διατάξεις για τα περιστατικά που αφορούν την ασφάλεια, με τις οποίες θα απαιτείται από την αρμόδια αρχή να ελέγχει κατά πόσον οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και οι πάροχοι υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επίβλεψης, πληρούν τις απαιτήσεις για την κάλυψη της αναφοράς και της αξιολόγησης τέτοιων περιστατικών.

(13) Πρέπει να αναγνωρισθεί ειδικότερα ότι, πρώτον, η διαχείριση της ασφάλειας είναι εκείνη η λειτουργία των υπηρεσιών αεροναυτιλίας η οποία εγγυάται ότι έχουν εντοπιστεί, αξιολογηθεί και μετριασθεί σε ικανοποιητικό βαθμό όλοι οι κίνδυνοι ασφάλειας και ότι, δεύτερον, η επίσημη και συστηματική αντιμετώπιση της διαχείρισης της ασφάλειας και των συστημάτων ασφαλείας, με σκοπό τη συνολική προσέγγιση της ασφάλειας, θα μεγιστοποιήσει κατά τρόπο ορατό και απτό τα οφέλη. Ο Οργανισμός πρέπει να αξιολογήσει περαιτέρω τις απαιτήσεις ασφαλείας του παρόντος κανονισμού και να τις ενσωματώσει σε μια κοινή ρυθμιστική δομή για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

(14) Μέχρι να εκπονήσει ο Οργανισμός τα εκτελεστικά μέτρα μεταφοράς των προτύπων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) σε ενωσιακά εκτελεστικά μέτρα, αποδεκτά μέσα

([1]) ΕΕ L 335 της 21.12.2005, σ. 13.
([2]) ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35.
([3]) ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23.

▼B

συμμόρφωσης, προδιαγραφές πιστοποίησης και καθοδηγητικό υλικό, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να δραστηριοποιούνται σύμφωνα με τα σχετικά πρότυπα της ΔΟΠΑ. Για να διευκολυνθεί η διασυνοριακή παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και μέχρι να οριστικοποιηθούν οι εργασίες του Οργανισμού για τον προσδιορισμό των σχετικών μέτρων μεταφοράς των προτύπων της ΔΟΠΑ, τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και ο Οργανισμός, ενεργώντας σε στενή συνεργασία με τον Eurocontrol εφόσον χρειασθεί, θα εργάζονται για την ελαχιστοποίηση των διαφορών που έχουν κοινοποιήσει τα κράτη μέλη στην εφαρμογή των προτύπων της ΔΟΠΑ στο πεδίο της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ώστε να επιτευχθεί κοινή δέσμη προτύπων μεταξύ των κρατών μελών εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

(15) Τα διάφορα εθνικά καθεστώτα ευθύνης δεν πρέπει να εμποδίζουν τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας να συνάπτουν συμφωνίες διασυνοριακής παροχής υπηρεσιών, από τη στιγμή που οι πάροχοι έχουν προβεί σε ρυθμίσεις για την κάλυψη ζημιών που προκύπτουν από υποχρεώσεις βάσει της εφαρμοζόμενης νομοθεσίας. Η χρησιμοποιούμενη μέθοδος πρέπει να τηρεί τις απαιτήσεις του εθνικού δικαίου. Τα κράτη μέλη, τα οποία επιτρέπουν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας χωρίς πιστοποίηση σε ολόκληρο ή σε μέρος του εναέριου χώρου που εμπίπτει στη δικαιοδοσία τους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004, καλύπτουν την ευθύνη των εν λόγω παρόχων.

(16) Ο Οργανισμός θα αξιολογήσει περαιτέρω τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, ιδίως εκείνες που αφορούν την εκτίμηση της ασφάλειας των αλλαγών που επέρχονται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας από τον οργανισμό πιστοποίησης και τους μηχανικούς και το τεχνικό προσωπικό, και θα εκδώσει γνώμη για την προσαρμογή τους σε μια συνολική προσέγγιση του συστήματος, λαμβάνοντας υπόψη την ενοποίηση των διατάξεων αυτών σε μια μελλοντική κοινή ρυθμιστική δομή για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και την πείρα που έχουν αποκτήσει οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες στο πεδίο της εποπτείας της ασφάλειας.

(17) Σύμφωνα με τον 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) ([1]), απαιτείται οι ειδικές λειτουργίες, οι αποκαλούμενες λειτουργίες δικτύου, να καθορίζονται κατά τρόπο που καθιστά δυνατή τη βέλτιστη χρήση του εναέριου χώρου και των περιορισμένων πόρων και, ταυτόχρονα, οι χρήστες να έχουν τη μέγιστη πρόσβαση στον εναέριο χώρο και τη δυνατότητα να ακολουθούν τις προτιμώμενες διαδρομές. Όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 2011, για καθορισμό λεπτομερών κανόνων εκτέλεσης λειτουργιών δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ) και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 ([2]) θεσπίζει τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και τις αρμοδιότητες του φορέα που εμπλέκεται στην παροχή των λειτουργιών αυτών.

(18) Για την ασφαλή εκτέλεση ορισμένων από τις λειτουργίες δικτύου, ο εμπλεκόμενος φορέας υπόκειται σε ορισμένες απαιτήσεις. Σκοπός των απαιτήσεων αυτών, τις οποίες περιέχει το

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.
([2]) ΕΕ L 185 της 15.7.2011, σ. 1.

▼B

παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011, είναι να εξασφαλισθεί ότι ο φορέας ή ο οργανισμός δραστηριοποιείται με ασφαλή τρόπο. Πρόκειται για απαιτήσεις ασφαλείας του οργανισμού, οι οποίες είναι παρεμφερείς με τις γενικές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας που καθορίζονται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού αλλά είναι προσαρμοσμένες στις ευθύνες ασφαλείας των λειτουργιών δικτύου.

(19) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 πρέπει συνεπώς να καταργηθεί.

(20) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 482/2008 της Επιτροπής, της 30ής Μαΐου 2008, για τη θέσπιση συστήματος εγγύησης της ασφάλειας λογισμικού που πρέπει να εφαρμόζουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 ([1]), και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής, της 29ης Ιουλίου 2010, για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας ([2]), πρέπει επομένως να τροποποιηθούν ώστε να προσαρμοσθούν στον παρόντα κανονισμό.

(21) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ενιαίου ουρανού που συστάθηκε με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τις κοινές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Ωστόσο, πλην αντίθετης ρύθμισης στο παράρτημα Ι ή ΙΙ, οι εν λόγω κοινές απαιτήσεις δεν εφαρμόζονται για:

α) δραστηριότητες άλλες από την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας από τον πάροχο τέτοιων υπηρεσιών·

β) πόρους που διατίθενται για δραστηριότητες πέραν της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που περιλαμβάνονται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Ωστόσο, ο ορισμός του «πιστοποιητικού» στο άρθρο 2 παράγραφος 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 δεν εφαρμόζεται.

([1]) ΕΕ L 141 της 31.5.2008, σ. 5.
([2]) ΕΕ L 201 της 3.8.2010, σ. 1.

▼B

Επιπλέον, νοείται ως:

1) «εναέρια εργασία», η πτητική λειτουργία αεροσκάφους κατά την οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για εξειδικευμένες υπηρεσίες όπως η γεωργία, οι κατασκευές, η φωτογράφηση, η επόπτευση, η παρατήρηση και η περιπολία, η αναζήτηση και η διάσωση ή η εναέρια διαφήμιση·

2) «εμπορική αεροπορική μεταφορά», οποιαδήποτε πτήση αεροσκάφους για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου επ' αμοιβή ή επί μισθώσει·

3) «λειτουργικό σύστημα», συνδυασμός συστημάτων, διαδικασιών και ανθρώπινων πόρων οργανωμένων για να επιτελούν μία λειτουργία στο πλαίσιο της ΑΤΜ·

4) «γενική αεροπορία», οιαδήποτε πτητική λειτουργία πολιτικού αεροσκάφους πλην των εμπορικών αερομεταφορών ή των εναέριων εργασιών·

5) «εθνική εποπτική αρχή», ο φορέας ή οι φορείς που έχουν ορισθεί ή συσταθεί από τα κράτη μέλη ως εθνική εποπτική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004·

6) «κίνδυνος», οποιαδήποτε κατάσταση, περιστατικό ή περίσταση που θα μπορούσε να προκαλέσει ατύχημα·

7) «οργανισμός», οντότητα που παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας·

8) «οργανισμός εκμετάλλευσης», οργανισμός που είναι υπεύθυνος για την παροχή μηχανολογικών και τεχνικών υπηρεσιών υποστήριξης των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, επικοινωνιών, πλοήγησης ή επιτήρησης·

9) «επικινδυνότητα», ο συνδυασμός της συνολικής πιθανότητας, ή συχνότητας, επιβλαβούς επίπτωσης προκαλούμενης από κίνδυνο και η σοβαρότητά της·

10) «εγγύηση της ασφάλειας», όλες οι προγραμματισμένες και συστηματικές ενέργειες που είναι απαραίτητες για την παροχή επαρκούς εμπιστοσύνης ότι επιτυγχάνεται αποδεκτή ή ανεκτή ασφάλεια σε προϊόν, υπηρεσία, οργάνωση ή λειτουργικό σύστημα·

11) «στόχος ασφάλειας», ποιοτική ή ποσοτική δήλωση που ορίζει τη μέγιστη συχνότητα ή πιθανότητα αναμενόμενης εμφάνισης κινδύνου·

12) «απαίτηση ασφάλειας», τα μέσα μετριασμού της επικινδυνότητας που καθορίζονται από τη στρατηγική μετριασμού της επικινδυνότητας, με την οποία επιτυγχάνεται συγκεκριμένος στόχος ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των οργανωτικών, επιχειρησιακών, διαδικαστικών, λειτουργικών και εκτελεστικών απαιτήσεων, καθώς και των απαιτήσεων διαλειτουργικότητας ή των χαρακτηριστικών περιβάλλοντος·

13) «υπηρεσίες», είτε μία υπηρεσία αεροναυτιλίας είτε μία δέσμη υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

▼B

14) «πανευρωπαϊκή υπηρεσία αεροναυτιλίας», υπηρεσία αεροναυτιλίας η οποία προορίζεται και καθιερώνεται για χρήστες εντός των περισσότερων ή όλων των κρατών μελών και ενδέχεται να επεκταθεί πέραν του εναερίου χώρου της επικράτειας στην οποία εφαρμόζεται η συνθήκη·

15) «πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας», οιοσδήποτε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία, καθώς και οργανισμός που έχει υποβάλει αίτηση για πιστοποιητικό παροχής τέτοιων υπηρεσιών.

Άρθρο 3

Αρμόδια αρχή πιστοποίησης

1. Για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού, αρμόδια αρχή πιστοποίησης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας είναι:

α) για οργανισμούς που έχουν τον κύριο τόπο των δραστηριοτήτων τους και, εφόσον υπάρχει, την καταστατική έδρα τους σε κράτος μέλος, η εθνική εποπτική αρχή που έχει ορίσει ή συστήσει το κράτος μέλος·

β) για οργανισμούς που παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας στον εναέριο χώρο της επικράτειας στην οποία εφαρμόζεται η συνθήκη και έχουν τον κύριο τόπο των δραστηριοτήτων τους και, εφόσον υπάρχει, την καταστατική έδρα τους εκτός της επικράτειας στην οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις της συνθήκης, ο Οργανισμός·

γ) για οργανισμούς που παρέχουν πανευρωπαϊκές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στον εναέριο χώρο της επικράτειας στην οποία εφαρμόζεται η συνθήκη, ο Οργανισμός.

2. Η εποπτική αρχή που είναι αρμόδια για την ασφάλεια καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1034/2011 της Επιτροπής ([1]).

Άρθρο 4

Χορήγηση πιστοποιητικών

1. Για την απόκτηση του αναγκαίου πιστοποιητικού παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και με την επιφύλαξη του άρθρου 7 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, οι οργανισμοί συμμορφώνονται προς:

α) τις γενικές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας που καθορίζονται στο παράρτημα I·

β) τις ειδικές συμπληρωματικές απαιτήσεις που ορίζονται στα παραρτήματα II έως V ανάλογα με τον τύπο της υπηρεσίας που παρέχουν.

2. Η αρμόδια αρχή ελέγχει τη συμμόρφωση των οργανισμών προς τις κοινές απαιτήσεις πριν τους χορηγήσει πιστοποιητικό.

3. Οι οργανισμοί συμμορφώνονται προς τις κοινές απαιτήσεις το αργότερο την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού σύμφωνα με:

([1]) Βλέπε σελίδα 15 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

▼B

α) το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004·

β) το άρθρο 8β παράγραφος 2 και το άρθρο 22α στοιχεία β) και γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Άρθρο 5

Παρεκκλίσεις

1. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1, ορισμένοι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να επιλέξουν να μην παρέχουν οι ίδιοι διασυνοριακές υπηρεσίες και να παραιτηθούν του δικαιώματος αμοιβαίας αναγνώρισης εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Μπορούν, υπό τις περιστάσεις αυτές, να υποβάλουν αίτηση για πιστοποιητικό το οποίο να περιορίζεται στον εναέριο χώρο που υπάγεται στην αρμοδιότητα του κράτους μέλους που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

2. Αίτηση αναφερόμενη στην παράγραφο 1 μπορούν να υποβάλουν οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχουν ή προγραμματίζουν να παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές μόνον για μία ή περισσότερες από τις κατωτέρω κατηγορίες:

α) εναέριες εργασίες·

β) γενική αεροπορία·

γ) εμπορικές αεροπορικές μεταφορές με αεροσκάφη μέγιστης μάζας απογείωσης κάτω των 10 τόνων ή αεροσκάφη κάτω των 20 θέσεων επιβατών·

δ) εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, ανεξάρτητα από τη μέγιστη μάζα απογείωσης και του αριθμού των θέσεων επιβατών, με λιγότερες των 10 000 κινήσεων ετησίως, οι οποίες νοούνται ως το άθροισμα των απογειώσεων και προσγειώσεων και υπολογίζονται ως ο μέσος όρος των τριών προηγούμενων ετών.

Για να υποβάλει τέτοιου είδους αίτηση, ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, εξαιρουμένων των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να έχει ετήσιο μεικτό κύκλο εργασιών έως 1 000 000 ευρώ για τις υπηρεσίες που παρέχει ή προγραμματίζει να παρέχει.

Εάν, για αντικειμενικά πρακτικούς λόγους, πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν είναι σε θέση να παράσχει αποδείξεις ότι πληροί τα κριτήρια επιλεξιμότητας αυτά, η αρμόδια αρχή μπορεί να δεχθεί ανάλογα στοιχεία ή προβλέψεις για τα ανώτατα όρια που ορίζονται στο πρώτο και δεύτερο εδάφιο.

Κατά την υποβολή της αίτησης, ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλει ταυτόχρονα στην αρμόδια αρχή τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία που αφορούν τα κριτήρια επιλεξιμότητας.

3. Η αρμόδια αρχή δύναται να χορηγήσει ειδικές παρεκκλίσεις σε αιτούντες, οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια επιλεξιμότητας της παραγράφου 1, ανάλογα με τη συμβολή τους στην εναέρια κυκλοφορία στον εναέριο χώρο που υπάγεται στη δικαιοδοσία του κράτους μέλους.

Οι παρεκκλίσεις αυτές μπορούν να συνδέονται μόνο με τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι.

▼B

Ωστόσο, δεν χορηγείται παρέκκλιση για τις κάτωθι απαιτήσεις:

α) τεχνική και επιχειρησιακή επάρκεια και ικανότητα (σημείο 1)·

β) διαχείριση της ασφάλειας (σημείο 3.1)·

γ) ανθρώπινοι πόροι (σημείο 5)·

δ) ανοικτή και διαφανής παροχή υπηρεσιών (σημείο 8.1).

4. Εκτός από τις παρεκκλίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3, η αρμόδια αρχή δύναται να χορηγεί παρεκκλίσεις σε αιτούντες οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης σε αεροδρόμια που καλύπτουν σε τακτική βάση μία θέση εργασίας κατ' ανώτατο όριο σε οιοδήποτε αεροδρόμιο. Αυτό γίνεται κατά τρόπο ανάλογο προς τη συμβολή των αιτούντων στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που υπάγεται στην αρμοδιότητα του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

Οι παρεκκλίσεις αυτές μπορούν να συνδέονται μόνο με τις ακόλουθες απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙ σημείο 3:

α) ευθύνη διαχείρισης της ασφάλειας, και εξωτερικές υπηρεσίες και παροχές [σημείο 3.1.2 στοιχεία β) και ε)]·

β) έρευνες ασφαλείας [σημείο 3.1.3 στοιχείο α)]·

γ) απαιτήσεις ασφαλείας για την αξιολόγηση και τον μετριασμό της επικινδυνότητας αλλαγών (σημείο 3.2).

5. Δεν χορηγείται παρέκκλιση από τις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα ΙΙΙ, IV ή V.

6. Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, η αρμόδια αρχή:

α) προσδιορίζει τη φύση και την έκταση της παρέκκλισης στους συνημμένους στο πιστοποιητικό όρους, αναφέροντας τη νομική βάση·

β) περιορίζει τη διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού, εφόσον το κρίνει αναγκαίο για λόγους εποπτείας·

γ) παρακολουθεί κατά πόσον οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας εξακολουθούν να πληρούν τις προϋποθέσεις για την παρέκκλιση.

Άρθρο 6

Απόδειξη συμμόρφωσης

1. Οι οργανισμοί, εφόσον τους ζητηθεί από την αρμόδια αρχή, παρέχουν όλες τις συναφείς αποδείξεις συμμόρφωσής τους προς τις εφαρμοστέες κοινές απαιτήσεις. Οι οργανισμοί μπορούν να κάνουν πλήρη χρήση των υφιστάμενων δεδομένων.

2. Πιστοποιημένος οργανισμός κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή τις προγραμματιζόμενες αλλαγές στην παροχή οικείων υπηρεσιών που ενδέχεται να επηρεάσουν τη συμμόρφωσή του προς τις εφαρμοστέες κοινές απαιτήσεις ή προς τους συνημμένους στο πιστοποιητικό όρους.

3. Εφόσον πιστοποιημένος οργανισμός δεν συμμορφώνεται πλέον προς τις εφαρμοστέες κοινές απαιτήσεις ή, αναλόγως, προς τους συνημμένους στο πιστοποιητικό όρους, η αρμόδια αρχή, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία διαπίστωσης της μη συμμόρφωσής του, απαιτεί από τον οργανισμό να λάβει διορθωτικά μέτρα.

▼B

Η απόφαση κοινοποιείται αμέσως στον ενδιαφερόμενο οργανισμό.

Η αρμόδια αρχή ελέγχει εάν εφαρμόσθηκαν τα διορθωτικά μέτρα πριν κοινοποιήσει την έγκρισή της στον ενδιαφερόμενο οργανισμό.

Εάν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι τα διορθωτικά μέτρα δεν εφαρμόσθηκαν ορθά εντός του συμφωνηθέντος με τον οργανισμό χρονοδιαγράμματος, λαμβάνει τα ενδεδειγμένα εκτελεστικά μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και με το άρθρο 10, το άρθρο 22α στοιχείο δ), τα άρθρα 25 και 68 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να εξασφαλιστεί η συνέχεια των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Άρθρο 7

Διευκόλυνση του ελέγχου της συμμόρφωσης

Οι οργανισμοί διευκολύνουν τις επιθεωρήσεις και τις έρευνες της αρμόδιας αρχής ή του ειδικευμένου φορέα που ενεργεί εξ ονόματός της, καθώς και επιτόπιες επιθεωρήσεις και αιφνίδιες επιθεωρήσεις.

Τα εγκεκριμένα πρόσωπα εξουσιοδοτούνται να προβαίνουν στις ακόλουθες ενέργειες:

α) να εξετάζουν τα σχετικά αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και οιοδήποτε άλλο υλικό που συνδέεται με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

β) να λαμβάνουν αντίγραφα ή αποσπάσματα των εν λόγω αρχείων, δεδομένων, διαδικασιών και άλλου υλικού·

γ) να ζητούν επιτόπου προφορικές εξηγήσεις·

δ) να έχουν πρόσβαση σε σχετικές εγκαταστάσεις, χώρους ή μέσα μεταφοράς.

Οι εν λόγω επιθεωρήσεις και έρευνες, όταν διεξάγονται από την αρμόδια αρχή ή από ειδικευμένο φορέα που ενεργεί εξ ονόματός της, πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις του κράτους μέλους όπου πρόκειται να διεξαχθούν.

Άρθρο 8

Διαρκής συμμόρφωση

Η αρμόδια αρχή παρακολουθεί ετησίως, βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, τη διαρκή συμμόρφωση των οργανισμών που έχει πιστοποιήσει.

Προς το σκοπό αυτό, η αρμόδια αρχή καταρτίζει και επικαιροποιεί ετησίως ενδεικτικό πρόγραμμα επιθεωρήσεων, το οποίο καλύπτει όλους τους παρόχους που έχει πιστοποιήσει και βασίζεται στην αξιολόγηση των κινδύνων που συνδέονται με τις διάφορες λειτουργίες που συνιστούν τις παρεχόμενες υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Προβαίνει σε διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους οργανισμούς, καθώς και με οιαδήποτε άλλη αρμόδια αρχή, εφόσον κριθεί αναγκαίο, πριν καταρτίσει το εν λόγω πρόγραμμα.

Το πρόγραμμα αναφέρει την προβλεπόμενη συχνότητα επιθεωρήσεων των διαφόρων τοποθεσιών.

▼B

Άρθρο 9

Κανονισμός ασφαλείας για μηχανικούς και τεχνικό προσωπικό

Όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, επικοινωνίας, πλοήγησης ή επίβλεψης, η αρμόδια αρχή, ή οιαδήποτε άλλη αρχή έχει υποδείξει κράτος μέλος προς το σκοπό αυτό:

α) εκδίδει τους ενδεδειγμένους κανόνες ασφαλείας για τους μηχανικούς και το τεχνικό προσωπικό που εκτελούν επιχειρησιακά καθήκοντα συνδεόμενα με την ασφάλεια·

β) εξασφαλίζει επαρκή και κατάλληλη εποπτεία της ασφάλειας μηχανικών και τεχνικού προσωπικού στους οποίους ο οργανισμός πτητικής εκμετάλλευσης έχει αναθέσει επιχειρησιακά καθήκοντα συνδεόμενα με την ασφάλεια·

γ) λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα, εφόσον υπάρχουν εύλογες αιτίες και μετά από δέουσα έρευνα, για τον οργανισμό πτητικής εκμετάλλευσης ή/και τους μηχανικούς και το τεχνικό προσωπικό του που δεν τηρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙ σημείο 3.3·

δ) εξακριβώνει ότι υφίστανται κατάλληλες μέθοδοι που διασφαλίζουν ότι τρίτα μέρη, τα οποία είναι επιφορτισμένα με την εκτέλεση επιχειρησιακών καθηκόντων συνδεόμενων με την ασφάλεια, τηρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙ σημείο 3.3.

Άρθρο 10

Διαδικασία αξιολόγησης από ομοτίμους

1. Η Επιτροπή, ενεργώντας σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τον Οργανισμό, μπορεί να οργανώνει αξιολόγηση των εθνικών εποπτικών αρχών από ομοτίμους σύμφωνα με τις παραγράφους 2 έως 6.

2. Η διαδικασία αξιολόγησης από ομοτίμους πραγματοποιείται από ομάδα εθνικών εμπειρογνωμόνων και, εφόσον χρειασθεί, παρατηρητές από τον Οργανισμό.

Η ομάδα απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες οι οποίοι προέρχονται από τρία τουλάχιστον διαφορετικά κράτη μέλη και από τον Οργανισμό.

Οι εμπειρογνώμονες δεν συμμετέχουν σε διαδικασίες αξιολόγησης από ομοτίμους στο κράτος μέλος στο οποίο εργάζονται.

Η Επιτροπή συστήνει και διατηρεί ομάδα εθνικών εμπειρογνωμόνων που έχουν υποδείξει τα κράτη μέλη, η οποία καλύπτει όλες τις πτυχές των κοινών απαιτήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

3. Το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη διαδικασία αξιολόγησης από ομοτίμους, η Επιτροπή ενημερώνει το οικείο κράτος μέλος και την ενδιαφερόμενη εθνική εποπτική αρχή για την εν λόγω διαδικασία, για την ημερομηνία στην οποία έχει προγραμματισθεί η διεξαγωγή της και για την ταυτότητα των εμπειρογνωμόνων που θα συμμετέχουν.

Το κράτος μέλος, του οποίου η εθνική εποπτική αρχή θα υποβληθεί σε αξιολόγηση, εγκρίνει την ομάδα εμπειρογνωμόνων πριν από τη διεξαγωγή της αξιολόγησης.

▼B

4. Εντός τριών μηνών από την ημερομηνία της αξιολόγησης, η ομάδα αξιολόγησης συντάσσει, με συναινετική διαδικασία, έκθεση η οποία μπορεί να περιέχει συστάσεις.

Η Επιτροπή συγκαλεί συνεδρίαση με τον Οργανισμό, τους εμπειρογνώμονες και την εθνική εποπτική αρχή προκειμένου να συζητηθεί η έκθεση.

5. Η Επιτροπή διαβιβάζει την έκθεση στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της έκθεσης, να υποβάλει τις παρατηρήσεις του·

Οι εν λόγω παρατηρήσεις περιλαμβάνουν, εφόσον ενδείκνυται, τα μέτρα που έλαβε ή σκοπεύει να λάβει το κράτος μέλος προκειμένου να συμμορφωθεί με την έκθεση εντός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος.

Πλην διαφορετικής ρύθμισης με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, η έκθεση αξιολόγησης και τα σχετικά με αυτήν έγγραφα δεν δημοσιεύονται.

6. Η Επιτροπή ενημερώνει σε ετήσια βάση τα κράτη μέλη, μέσω της επιτροπής ενιαίου ουρανού, σχετικά με τα κυριότερα πορίσματα των αξιολογήσεων αυτών.

Άρθρο 11

Μεταβατικές διατάξεις

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, κάτοχοι πιστοποιητικού εκδοθέντος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 την ημέρα έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, θεωρείται ότι είναι κάτοχοι πιστοποιητικού σύμφωνου με τον παρόντα κανονισμό.

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που υπέβαλαν αίτηση για πιστοποιητικό πριν την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού και δεν ήταν ήδη κάτοχοι πιστοποιητικού εκείνη την ημερομηνία, αποδεικνύουν τη συμμόρφωσή τους προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού πριν την έκδοση του πιστοποιητικού.

3. Εφόσον οργανισμοί, για τους οποίους σύμφωνα με το άρθρο 3 αρμόδια αρχή είναι ο Οργανισμός, υπέβαλαν αίτηση σε εθνική εποπτική αρχή κράτους μέλους για την έκδοση πιστοποιητικού πριν την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, η εθνική εποπτική αρχή οριστικοποιεί τη διαδικασία πιστοποίησης σε συντονισμό με τον Οργανισμό στον οποίο διαβιβάζει τον φάκελο μετά την έκδοση του πιστοποιητικού.

Άρθρο 12

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 καταργείται.

▼B

Άρθρο 13

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 482/2008 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 4 παράγραφος 5 η παραπομπή στον «κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005» αντικαθίσταται από παραπομπή στον «εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 της Επιτροπής (*)

(*) ΕΕ L 271 της 18.10.2011, σ. 23.».

2) Το άρθρο 6 απαλείφεται.

3) Στο παράρτημα I σημεία 1 και 2 η παραπομπή στον «κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005» αντικαθίσταται από παραπομπή στον «εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1035/2011».

Άρθρο 14

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010

Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 691/2010, το άρθρο 25 απαλείφεται.

Άρθρο 15

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.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Γενικές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας είναι σε θέση να παρέχουν υπηρεσίες με ασφαλή, αποτελεσματικό, συνεχή και σταθερό τρόπο που συνάδει με οιοδήποτε εύλογο επίπεδο συνολικής ζήτησης για δεδομένο εναέριο χώρο. Προς το σκοπό αυτό, διατηρούν επαρκή τεχνική και επιχειρησιακή ικανότητα και εμπειρογνωμοσύνη.

2. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

2.1. **Οργανωτική δομή**

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας συστήνουν και διαχειρίζονται την οργάνωσή τους σύμφωνα με διάρθρωση η οποία στηρίζει την ασφαλή, αποτελεσματική και συνεχή παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Στην οργανωτική δομή καθορίζονται:

α) η αρχή, τα τέλη και οι αρμοδιότητες των διορισμένων κατόχων θέσεων, ιδιαίτερα του προσωπικού διαχείρισης που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση καθηκόντων συνδεόμενων με την ασφάλεια πτήσεων, την ποιότητα, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, τα οικονομικά και τους ανθρώπινους πόρους·

β) η σχέση και οι γραμμές υποβολής αναφορών μεταξύ των διάφορων τμημάτων και διαδικασιών της οργάνωσης.

2.2. **Οργανωτική διαχείριση**

2.2.1. *Επιχειρηματικό σχέδιο*

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλουν επιχειρηματικό σχέδιο που καλύπτει ελάχιστη περίοδο πέντε ετών. Το σχέδιο αυτό:

α) παραθέτει τους γενικούς στόχους και σκοπούς του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη στρατηγική επίτευξής τους με τρόπο που συνάδει με τον συνολικό μακροπρόθεσμο σχεδιασμό του παρόχου και με τις απαιτήσεις της Ένωσης για την ανάπτυξη υποδομών ή άλλης τεχνολογίας·

β) προβλέπει ενδεδειγμένους στόχους επιδόσεων για την ασφάλεια πτήσεων, τη χωρητικότητα, το περιβάλλον και την οικονομική αποδοτικότητα, αναλόγως.

▼M2

Οι πληροφορίες που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) συνάδουν με το σχέδιο επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, όπως αναφέρει το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, και, όσον αφορά τα δεδομένα ασφάλειας πτήσεων, συνάδουν με το κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας πτήσεων που προβλέπεται στο πρότυπο 3.1.1 του παραρτήματος 19 της σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, κατά περίπτωση.

▼B

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας αιτιολογούν την ασφάλεια και το επιχειρηματικό τους σχέδιο όταν πρόκειται για μεγάλα επενδυτικά έργα, καθώς επίσης αναφέρουν τις αναμενόμενες επιπτώσεις στους ενδεδειγμένους στόχους επιδόσεων που αναφέρονται στο στοιχείο β), και προσδιορίζουν τις επενδύσεις που απορρέουν από τις νομικές απαιτήσεις σε συνδυασμό με την εφαρμογή του ερευνητικού σχεδίου ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR).

2.2.2. *Ετήσιο σχέδιο*

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας καταρτίζουν ετήσιο σχέδιο που καλύπτει το επόμενο έτος, στο οποίο διευκρινίζονται περαιτέρω τα στοιχεία του επιχειρηματικού σχεδίου και περιγράφονται τυχόν αλλαγές.

Το ετήσιο σχέδιο καλύπτει τα κάτωθι ως προς το επίπεδο και την ποιότητα εξυπηρέτησης, όπως το προσδοκώμενο επίπεδο χωρητικότητας, ασφάλειας πτήσεων, περιβάλλοντος και οικονομικής απόδοσης, αναλόγως:

▼B

α) πληροφορίες σχετικές με την υλοποίηση νέας υποδομής ή άλλες εξελίξεις και δήλωση του τρόπου με τον οποίο θα συμβάλουν στη βελτίωση των επιδόσεων του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και του επιπέδου και της ποιότητας εξυπηρέτησης·

β) δείκτες επιδόσεων σε συνοχή με το σχέδιο επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου που προβλέπεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, με βάση τους οποίους είναι εύλογα δυνατόν να αξιολογηθούν το επίπεδο και η ποιότητα εξυπηρέτησης·

γ) πληροφορίες για μέτρα μετριασμού των κινδύνων που έχουν εντοπισθεί στο σχέδιο ασφάλειας του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και δείκτες ασφάλειας για την παρακολούθηση των κινδύνων στην ασφάλεια και, εφόσον χρειάζεται, το εκτιμώμενο κόστος των μέτρων μετριασμού·

δ) την αναμενόμενη βραχυπρόθεσμη χρηματοοικονομική κατάσταση του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και τυχόν αλλαγές ή επιπτώσεις στο επιχειρηματικό του σχέδιο.

2.2.3. *Μέρος του σχεδίου που αφορά τις επιδόσεις*

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διαβιβάζουν στην Επιτροπή, κατόπιν υποβολής αιτήματός της, το περιεχόμενο του μέρους του επιχειρηματικού τους σχεδίου που αφορά τις επιδόσεις και το ετήσιο σχέδιό τους, υπό τους όρους που καθορίζει η αρμόδια αρχή σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

3. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

3.1. **Διαχείριση της ασφάλειας**

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διαχειρίζονται την ασφάλεια όλων των υπηρεσιών τους. Προς το σκοπό αυτό, δημιουργούν επίσημες διεπαφές με όλους τους ενδιαφερόμενους παράγοντες οι οποίοι ενδέχεται να επηρεάσουν απευθείας την ασφάλεια των υπηρεσιών τους.

Αναπτύσσουν διαδικασίες για τη διαχείριση της ασφάλειας κατά την εισαγωγή νέων λειτουργικών συστημάτων ή κατά τη μεταβολή υφιστάμενων λειτουργικών συστημάτων.

3.2. **Σύστημα διαχείρισης της ποιότητας**

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ποιότητας το οποίο καλύπτει όλες τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχουν σύμφωνα με τις κάτωθι αρχές.

Στο σύστημα διαχείρισης της ποιότητας:

α) καθορίζεται πολιτική ποιότητας που να ανταποκρίνεται κατά το μέγιστο δυνατόν στις ανάγκες των διαφόρων χρηστών·

β) καθορίζεται πρόγραμμα διασφάλισης της ποιότητας το οποίο περιλαμβάνει διαδικασίες εξακρίβωσης της πραγματοποίησης όλων των επιχειρησιακών λειτουργιών σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις, διαδικασίες και πρότυπα·

γ) παρέχονται στοιχεία της λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας μέσω εγχειριδίων και εγγράφων παρακολούθησης·

δ) ορίζονται εκπρόσωποι διαχείρισης για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τις διαδικασίες που έχουν στόχο την επίτευξη ασφαλών και αποτελεσματικών επιχειρησιακών πρακτικών, καθώς και της καταλληλότητάς τους·

ε) προβλέπεται επανεξέταση του εν λειτουργία συστήματος διαχείρισης της ποιότητας και λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα, κατά περίπτωση.

Ως επαρκές μέσο συμμόρφωσης θεωρείται πιστοποιητικό EN ISO 9001, το οποίο εκδίδεται από κατάλληλα διαπιστευμένο οργανισμό και καλύπτει τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας του παρόχου. Εφόσον ζητηθεί από την αρμόδια αρχή, ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας αποδέχεται να της γνωστοποιήσει τη σχετική με την πιστοποίηση τεκμηρίωση.

▼B

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να ενσωματώσουν στο οικείο σύστημα διαχείρισης, συστήματα της ασφάλειας πτήσεων, της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και ποιότητας.

3.3. **Εγχειρίδια επιχειρησιακής λειτουργίας**

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας παρέχουν και επικαιροποιούν εγχειρίδια επιχειρησιακής λειτουργίας για την παροχή των υπηρεσιών τους προς χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας εξασφαλίζουν ότι:

α) τα επιχειρησιακά εγχειρίδια περιέχουν τις οδηγίες και τις πληροφορίες που χρειάζεται το επιχειρησιακό προσωπικό για την εκτέλεση των καθηκόντων του·

β) το οικείο προσωπικό έχει πρόσβαση στα συναφή μέρη των επιχειρησιακών εγχειριδίων·

γ) το επιχειρησιακό προσωπικό ενημερώνεται εγκαίρως για τις αναθεωρήσεις του επιχειρησιακού εγχειριδίου που εφαρμόζονται στα καθήκοντά του, καθώς και για την έναρξη ισχύος τους.

4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθορίζουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες ώστε να διασφαλίζουν:

α) την ασφάλεια των εγκαταστάσεών τους και του προσωπικού τους προκειμένου να αποτρέπονται οι έκνομες ενέργειες στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

β) την ασφάλεια των επιχειρησιακών δεδομένων που λαμβάνουν ή παράγουν ή χρησιμοποιούν κατ' άλλον τρόπο, ώστε να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα αυτά μόνον εξουσιοδοτημένα άτομα.

Στο σύστημα διαχείρισης της προστασίας καθορίζονται:

α) οι διαδικασίες που αφορούν την αξιολόγηση και τον μετριασμό των κινδύνων ασφάλειας, παρακολούθησης και βελτίωσης της ασφάλειας, την επανεξέταση των συστημάτων ασφάλειας και τη διάδοση των σχετικών πορισμάτων·

β) τα μέσα εντοπισμού παραβιάσεων των συστημάτων ασφάλειας και ειδοποίησης του προσωπικού μέσω κατάλληλων προειδοποιήσεων·

γ) τα μέσα περιορισμού των επιπτώσεων που έχουν οι παραβιάσεις του συστήματος ασφαλείας και προσδιορίζονται μέτρα αποκατάστασης και διαδικασίες μετριασμού ώστε να αποτρέπεται η επανάληψη παραβιάσεων.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας εξασφαλίζουν τον έλεγχο ασφαλείας του προσωπικού τους, κατά περίπτωση, και ενεργούν σε συντονισμό με τις σχετικές πολιτικές και στρατιωτικές αρχές προκειμένου να διασφαλίζουν την ασφάλεια των εγκαταστάσεών τους, του προσωπικού τους και των δεδομένων τους.

Τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, της ποιότητας και της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες είναι δυνατόν να σχεδιάζονται και να λειτουργούν ως ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης.

5. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας απασχολούν προσωπικό το οποίο διαθέτει τα απαιτούμενα προσόντα για την ασφαλή, συνεχή και σταθερή παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Εν προκειμένω, καταρτίζουν πολιτικές πρόσληψης και εκπαίδευσης του προσωπικού.

▼B

6. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑ

6.1. **Οικονομική και χρηματοδοτική ικανότητα**

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας είναι σε θέση να ανταποκρίνονται στις χρηματοοικονομικές του υποχρεώσεις, όπως είναι το σταθερό και μεταβλητό κόστος εκμετάλλευσης ή οι δαπάνες κεφαλαιουχικού εξοπλισμού. Χρησιμοποιούν κατάλληλο σύστημα κοστολόγησης. Αυτό αποδεικνύεται μέσω του ετήσιου σχεδίου τους που αναφέρεται στο σημείο 2.2.2 του παρόντος παραρτήματος, καθώς και με τους ισολογισμούς και τους λογαριασμούς τους που προβλέπονται αναλόγως του νομικού τους καθεστώτος.

6.2. **Χρηματοοικονομικός έλεγχος**

Σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας αποδεικνύουν ότι υπόκεινται τακτικά σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο.

7. ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας προβαίνουν στις απαραίτητες ρυθμίσεις για την κάλυψη των ευθυνών τους που απορρέουν από το εφαρμοστέο δίκαιο.

Η μέθοδος που χρησιμοποιείται για την παροχή κάλυψης είναι η ενδεδειγμένη προς τη δυνητική απώλεια και ζημία, λαμβανομένου υπόψη του νομικού καθεστώτος του οργανισμού και του ύψους της διαθέσιμης εμπορικής ασφαλιστικής κάλυψης.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι οποίοι χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες άλλου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, διασφαλίζουν ότι οι συμφωνίες καλύπτουν τον επιμερισμό της ευθύνης μεταξύ τους.

8. ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

8.1. **Ανοικτή και διαφανής παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας**

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές με ανοικτό και διαφανή τρόπο. Δημοσιεύουν τους όρους πρόσβασης στις υπηρεσίες τους και καθορίζουν τυπική διαδικασία διαβούλευσης σε τακτική βάση με τους χρήστες των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, είτε μεμονωμένα είτε συλλογικά, και τουλάχιστον μία φορά ετησίως.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν εισάγουν διακρίσεις για λόγους εθνικότητας ή ταυτότητας ή κατηγορίας των χρηστών σύμφωνα με το εφαρμοστέο ενωσιακό δίκαιο.

8.2. **Σχέδια έκτακτης ανάγκης**

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας καταρτίζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης για όλες τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχουν σε περίπτωση συμβάντων, τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα σημαντική υποβάθμιση ή διακοπή των εργασιών τους.

9. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας είναι σε θέση να παρέχουν ετήσια έκθεση των δραστηριοτήτων τους στην οικεία αρμόδια αρχή.

Η εν λόγω ετήσια έκθεση καλύπτει τα χρηματοοικονομικά τους αποτελέσματα με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, καθώς και τις επιχειρησιακές τους επιδόσεις και τυχόν άλλες σημαντικές δραστηριότητες και εξελίξεις, ιδίως στο πεδίο της ασφάλειας.

Η ετήσια έκθεση περιλαμβάνει τουλάχιστον:

α) εκτίμηση του προκύψαντος επιπέδου επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας,

β) τις επιδόσεις του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως προς τους στόχους επιδόσεων που τίθενται στο επιχειρηματικό σχέδιο που αναφέρεται στο σημείο 2.2.1, αντιπαραβάλλοντας τις πραγματικές επιδόσεις με τους στόχους του ετήσιου σχεδίου βάσει δεικτών επιδόσεων που έχουν οριστεί στο ετήσιο σχέδιο·

▼B

γ) εξήγηση των διαφορών με τους στόχους και προσδιορισμό μέτρων για την κάλυψη τυχόν κενών κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004·

δ) εξελίξεις σε εργασίες και υποδομές·

ε) τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα, εφόσον δεν δημοσιεύονται χωριστά σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004·

στ) πληροφορίες για τις επίσημες διαβουλεύσεις με τους χρήστες των υπηρεσιών τους·

ζ) πληροφορίες για την πολιτική ανθρωπίνων πόρων.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θέτουν στη διάθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Οργανισμού το περιεχόμενο της ετήσιας έκθεσής τους, κατόπιν υποβολής αιτήματός τους, και στο ευρύ κοινό υπό τους όρους που καθορίζει η αρμόδια αρχή σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Ειδικές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

1. ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ

Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας γνωστοποιούν λεπτομερώς στην αρμόδια αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004:

α) το νομικό τους καθεστώς, τη διάρθρωση του καθεστώτος ιδιοκτησίας και τυχόν ρυθμίσεις με σημαντικό αντίκτυπο στον έλεγχο των περιουσιακών τους στοιχείων·

β) τυχόν δεσμούς με οργανισμούς που δεν εμπλέκονται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών δραστηριοτήτων που διεξάγουν είτε άμεσα είτε μέσω σχετικών επιχειρήσεων, οι οποίες αντιπροσωπεύουν άνω του 1 % των αναμενόμενων εσόδων τους· επιπλέον, γνωστοποιούν κάθε αλλαγή οιασδήποτε μεμονωμένης συμμετοχής που αντιπροσωπεύει 10 % ή περισσότερο της συνολικής συμμετοχής τους·

Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να αποφεύγονται καταστάσεις σύγκρουσης συμφερόντων που θα μπορούσαν να διακυβεύσουν την αμερόληπτη και αντικειμενική παροχή των υπηρεσιών τους.

2. ΑΝΟΙΚΤΗ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΗΣ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Επιπλέον του σημείου 8.1 του παραρτήματος Ι και σε περίπτωση που κράτος μέλος αποφασίσει να οργανώσει την παροχή ειδικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε ανταγωνιστικό περιβάλλον, το εν λόγω κράτος μέλος μπορεί να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίσει ότι οι πάροχοι των ειδικών αυτών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δεν πρόκειται να προβούν σε ενέργειες με αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη στρέβλωση του ανταγωνισμού, ούτε σε ενέργειες που αντιστοιχούν σε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό και ενωσιακό δίκαιο.

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

3.1. **Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (ΣΔΑ)**

3.1.1. *Γενικές απαιτήσεις ασφαλείας πτήσεων*

Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εφαρμόζουν, ως αναπόσπαστο μέρος της διαχείρισης των υπηρεσιών τους, σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (ΣΔΑ), με το οποίο:

α) εξασφαλίζεται επίσημη, σαφής και προορατική προσέγγιση της συστηματικής διαχείρισης της ασφάλειας στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους στο πλαίσιο της παροχής των υπηρεσιών τους· καλύπτεται το σύνολο των υπηρεσιών τους και των συνοδευτικών ρυθμίσεων που εμπίπτουν στον διαχειριστικό τους έλεγχο· και περιλαμβάνεται, ως θεμέλιο του συστήματος, χάραξη πολιτικής ασφάλειας που καθορίζει τη θεμελιώδη προσέγγιση του οργανισμού στη διαχείριση της ασφάλειας (διαχείριση της ασφάλειας)·

β) εξασφαλίζεται ότι όσοι εμπλέκονται σε θέματα ασφάλειας στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας έχουν ατομική ευθύνη για τις πράξεις τους, ότι τα στελέχη διαχείρισης έχουν ευθύνη για τις επιδόσεις ασφαλείας των αντιστοίχων τμημάτων ή μονάδων τους και ότι η ανώτατη διοίκηση του παρόχου υπηρεσιών φέρει συνολική ευθύνη για την ασφάλεια (ευθύνη ασφάλειας)·

γ) εξασφαλίζεται ότι η επίτευξη ικανοποιητικής ασφάλειας στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας έχει την ύψιστη προτεραιότητα (προτεραιότητα ασφάλειας)·

▼B

δ) εξασφαλίζεται ότι κατά την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ο κύριος στόχος ασφάλειας είναι η ελαχιστοποίηση του κινδύνου αεροπορικού ατυχήματος στο βαθμό που αυτό είναι λογικά εφικτό (στόχος ασφαλείας).

3.1.2. *Απαιτήσεις για την επίτευξη της ασφάλειας*

Στο πλαίσιο λειτουργίας του ΣΔΑ, οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

α) εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και ικανό να εκτελεί την εργασία που του ζητείται, επιπλέον της κατάλληλης αδειοδότησής του, εφόσον απαιτείται, και της εκπλήρωσης των εφαρμοστέων απαιτήσεων καταλληλότητας από ιατρική άποψη (επάρκεια)·

β) εξασφαλίζουν την ύπαρξη διακριτής λειτουργίας διαχείρισης της ασφάλειας με οργανωτική αρμοδιότητα για την ανάπτυξη και τη συντήρηση του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας· εξασφαλίζουν ότι το άτομο που είναι επιφορτισμένο με την αρμοδιότητα αυτή είναι ανεξάρτητο από τη διοικητική ιεραρχία και άμεσα υπόλογο σε ανώτατο οργανωτικό επίπεδο. Ωστόσο, στην περίπτωση μικρών οργανισμών στους οποίους ο συνδυασμός αρμοδιοτήτων είναι δυνατόν να εμποδίσει εν προκειμένω την επαρκή ανεξαρτησία, οι ρυθμίσεις για την εγγύηση της ασφάλειας συμπληρώνονται από πρόσθετα ανεξάρτητα μέσα· και εξασφαλίζουν ότι η ανώτατη διοικητική βαθμίδα της οργάνωσης του παρόχου των υπηρεσιών συμμετέχει ενεργά στην εγγύηση της διαχείρισης της ασφάλειας (ευθύνη διαχείρισης της ασφάλειας)·

γ) διασφαλίζουν ότι, εφόσον είναι εφικτό, προσδιορίζονται και διατηρούνται ποσοτικά επίπεδα ασφάλειας για όλα τα λειτουργικά συστήματα (ποσοτικά επίπεδα ασφάλειας)·

δ) εξασφαλίζουν τη συστηματική τεκμηρίωση του ΣΔΑ κατά τρόπο που να τη συνδέει με σαφήνεια με την πολιτική ασφάλειας του οργανισμού (τεκμηρίωση ΣΔΑ)·

ε) εξασφαλίζουν κατάλληλη αιτιολόγηση της ασφάλειας των εξωτερικά παρεχόμενων υπηρεσιών και προμηθειών, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία τους για την ασφάλεια στην παροχή των υπηρεσιών του (εξωτερικές υπηρεσίες και προμήθειες)·

στ) διασφαλίζουν ότι η αξιολόγηση και η μείωση της επικινδυνότητας πραγματοποιούνται σε κατάλληλο επίπεδο προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι δίνεται η δέουσα σημασία σε όλα τα θέματα παροχής υπηρεσιών ΑΤΜ (αξιολόγηση και μείωση της επικινδυνότητας). Όσον αφορά τις αλλαγές στο λειτουργικό σύστημα ΑΤΜ, εφαρμόζονται οι διατάξεις του σημείου 3.2·

ζ) διασφαλίζουν την άμεση διερεύνηση των επιχειρησιακών ή τεχνικών συμβάντων στον τομέα της ΑΤΜ που θεωρείται ότι έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια, και εγγυώνται τη λήψη τυχόν αναγκαίων διορθωτικών μέτρων (συμβάντα ασφάλειας). Αποδεικνύουν επίσης ότι έχουν εφαρμόσει τις απαιτήσεις για τη γνωστοποίηση και την αξιολόγηση περιστατικών σχετικών με την ασφάλεια σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό και ενωσιακό δίκαιο.

3.1.3. *Απαιτήσεις για την εγγύηση της ασφάλειας*

Στο πλαίσιο λειτουργίας του ΣΔΑ, οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διασφαλίζουν ότι:

α) οι έρευνες ασφάλειας διενεργούνται σε τακτική βάση, για να προβαίνουν σε συστάσεις βελτίωσης όπου είναι αναγκαίο, να παρέχουν συνδρομή στους διαχειριστές της ασφάλειας των δραστηριοτήτων εντός των τομέων αρμοδιότητάς τους και να επιβεβαιώνουν τη συμμόρφωση με τα συναφή μέρη του ΣΔΑ (έρευνες ασφάλειας)·

▼B

β) υφίστανται μέθοδοι για τον εντοπισμό αλλαγών στα λειτουργικά συστήματα ή λειτουργίες από τις οποίες είναι δυνατόν να προκύψει ότι κάποιο στοιχείο φθάνει σε σημείο στο οποίο τα αποδεκτά πρότυπα ασφάλειας δεν μπορούν πλέον να τηρηθούν και ότι απαιτούνται διορθωτικές ενέργειες (παρακολούθηση της ασφάλειας)·

γ) τηρούνται αρχεία για όλη τη λειτουργία του ΣΔΑ ως βάση παροχής εγγύησης της ασφάλειας σε όλους τους ενεχόμενους, υπεύθυνους ή εξαρτώμενους από τις παρεχόμενες υπηρεσίες και προς την αρμόδια αρχή (αρχεία ασφάλειας).

3.1.4. *Απαιτήσεις για την προώθηση της ασφάλειας*

Στο πλαίσιο λειτουργίας του ΣΔΑ, οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διασφαλίζουν ότι:

α) όλο το προσωπικό γνωρίζει τους δυνητικούς κινδύνους ασφάλειας που συνδέονται με τα καθήκοντά τους (επίγνωση της ασφάλειας)·

β) οι διαπιστώσεις που απορρέουν από τις έρευνες περιστατικών ασφάλειας και άλλες δραστηριότητες ασφάλειας διαδίδονται εντός του οργανισμού σε επίπεδο διαχείρισης και επιχειρησιακής λειτουργίας (διάδοση διαπιστώσεων)·

γ) όλο το προσωπικό ενθαρρύνεται ενεργά να προτείνει λύσεις για εντοπιζόμενους κινδύνους και να προβαίνει σε αλλαγές προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια εφόσον αποδειχθεί αναγκαίο (βελτίωση της ασφάλειας).

3.2. **Απαιτήσεις ασφάλειας για την αξιολόγηση και τον μετριασμό του κινδύνου σε περίπτωση αλλαγών**

3.2.1. *Τμήμα 1*

Στο πλαίσιο λειτουργίας του ΣΔΑ, οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εξασφαλίζουν ότι διενεργείται συστηματικά εντοπισμός του κινδύνου, καθώς και αξιολόγησή του και μετριασμός του για οποιεσδήποτε αλλαγές στα μέρη του λειτουργικού συστήματος της ΑΤΜ και των συνοδευτικών μέτρων εντός του διαχειριστικού τους ελέγχου με τρόπο που να λαμβάνονται υπόψη:

α) ολόκληρος ο κύκλος ζωής του συστατικού μέρους του εξεταζόμενου λειτουργικού συστήματος ΑΤΜ, από τον αρχικό σχεδιασμό και τον ορισμό του έως τις λειτουργίες μετά την υλοποίηση, τη συντήρηση και τον παροπλισμό·

β) τα εναέρια, επίγεια και, κατά περίπτωση, διαστημικά συστατικά στοιχεία του λειτουργικού συστήματος ΑΤΜ, σε συνεργασία με τα αρμόδια μέρη·

γ) ο εξοπλισμός, οι διαδικασίες και οι ανθρώπινοι πόροι του λειτουργικού συστήματος ΑΤΜ, οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ των στοιχείων αυτών, καθώς και οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ του εξεταζόμενου συστατικού μέρους και του υπολοίπου λειτουργικού συστήματος ΑΤΜ.

3.2.2. *Τμήμα 2*

Οι διαδικασίες εντοπισμού, αξιολόγησης και μετριασμού του κινδύνου περιλαμβάνουν:

α) προσδιορισμό του πεδίου εφαρμογής, των ορίων και των διεπαφών του εξεταζόμενου συστατικού μέρους, καθώς και ταυτοποίηση των λειτουργιών που πρόκειται να εκτελεί το συστατικό μέρος και του επιχειρησιακού περιβάλλοντος μέσα στο οποίο προβλέπεται να λειτουργεί·

β) προσδιορισμό των στόχων ασφάλειας που συνδέονται με το εξεταζόμενο συστατικό μέρος, οι οποίοι περιλαμβάνουν:

i) προσδιορισμό των πιθανών κινδύνων και συνθηκών βλάβης που συνδέονται με την ΑΤΜ, καθώς και των συνδυασμένων επιπτώσεών τους,

▼B

ii) αξιολόγηση των επιπτώσεων στην ασφάλεια του αεροσκάφους, καθώς και αξιολόγηση της σοβαρότητας των επιπτώσεων αυτών, με τη χρήση του μηχανισμού κατάταξης της σοβαρότητας που παρατίθεται στο τμήμα 4,

iii) προσδιορισμό του περιθωρίου ανοχής τους, σε όρους μέγιστης πιθανότητας εμφάνισης του κινδύνου, που προκύπτει από τη σοβαρότητα και τη μέγιστη πιθανότητα εμφάνισης των επιπτώσεων του κινδύνου, με τρόπο σύμφωνο προς το τμήμα 4·

γ) εκπόνηση, ανάλογα με τις ανάγκες, στρατηγικής μετριασμού του κινδύνου στην οποία:

i) καθορίζονται τα μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν για την προστασία έναντι καταστάσεων που ενέχουν κίνδυνο,

ii) περιλαμβάνεται, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, εκπόνηση απαιτήσεων ασφαλείας που αφορούν δυνητικά το εξεταζόμενο συστατικό μέρος, ή άλλα μέρη του λειτουργικού συστήματος ATM, ή το περιβάλλον των λειτουργιών, και

iii) περιλαμβάνονται εγγυήσεις σχετικά με τη σκοπιμότητα και αποτελεσματικότητά της·

δ) εξακρίβωση της υλοποίησης όλων των στόχων και απαιτήσεων ασφάλειας που έχουν καθοριστεί:

i) πριν από την εφαρμογή της αλλαγής,

ii) κατά τη διάρκεια οιασδήποτε φάσης μετάβασης σε επιχειρησιακή λειτουργία,

iii) κατά τη διάρκεια της διάρκεια ζωής του,

iv) κατά τη διάρκεια οιασδήποτε φάσης μετάβασης έως την παύση λειτουργίας.

3.2.3. *Τμήμα 3*

Τα αποτελέσματα, η αιτιολόγηση και τα αποδεικτικά στοιχεία των διαδικασιών αξιολόγησης και μετριασμού της επικινδυνότητας, συμπεριλαμβανομένου του εντοπισμού των κινδύνων, συγκεντρώνονται και τεκμηριώνονται με τρόπο ο οποίος εξασφαλίζει:

α) τη διατύπωση πλήρους επιχειρηματολογίας που αποδεικνύει ότι το εξεταζόμενο συστατικό μέρος, καθώς και το συνολικό λειτουργικό σύστημα ATM, προσφέρουν και θα εξακολουθήσουν να προσφέρουν ανεκτό επίπεδο ασφαλείας με την επίτευξη των στόχων και των απαιτήσεων που έχουν τεθεί. Η επιχειρηματολογία αυτή περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, τα χαρακτηριστικά των χρησιμοποιούμενων τεχνικών πρόβλεψης, παρακολούθησης ή έρευνας·

β) την ανιχνευσιμότητα των απαιτήσεων ασφαλείας που συνδέονται με την εφαρμογή αλλαγής σε σχέση με τη σχεδιαζόμενη εργασία/λειτουργία.

3.2.4. *Τμήμα 4*

Εντοπισμός του κινδύνου και αξιολόγηση της σοβαρότητάς του

Διεξάγεται συστηματικός εντοπισμός των κινδύνων. Η σοβαρότητα των επιπτώσεων των κινδύνων σε συγκεκριμένο επιχειρησιακό περιβάλλον καθορίζεται με τη χρήση του μηχανισμού κατάταξης που παρατίθεται στον κάτωθι πίνακα, ενώ η κατάταξη της σοβαρότητας βασίζεται σε συγκεκριμένη επιχειρηματολογία που καταδεικνύει τις πιθανότερες επιπτώσεις των κινδύνων, σύμφωνα με το πλέον δυσμενές σενάριο.

▼B

Κλάση σοβαρότητας	Επιπτώσεις επί των πτήσεων
1 (Σοβαρότατο)	Ατύχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1])
2	Σοβαρό συμβάν όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010
3	Μείζον συμβάν που συνδέεται με τη λειτουργία αεροσκάφους, το οποίο θα μπορούσε να έχει θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους με παρ' ολίγον σύγκρουση με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με κάποιο εμπόδιο.
4	Σημαντικό συμβάν υπό περιστάσεις που καταδεικνύουν ότι θα μπορούσε να έχει συμβεί ατύχημα, σοβαρό ή μείζον συμβάν, εάν δεν είχε υπάρξει διαχείριση του κινδύνου εντός των ορίων ασφαλείας, ή εάν βρισκόταν κοντά κάποιο άλλο αεροσκάφος.
5 (Λιγότερο σοβαρό)	Καμία άμεση επίπτωση στην ασφάλεια

([1]) ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35.

Προκειμένου να συνάγονται οι επιπτώσεις ενός κινδύνου στις επιχειρησιακές λειτουργίες και η σοβαρότητά του, η συστηματική προσέγγιση/διαδικασία περιλαμβάνει τις επιπτώσεις των κινδύνων στα διάφορα στοιχεία του λειτουργικού συστήματος ΑΤΜ, όπως είναι το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, οι λειτουργικές ικανότητες του αεροσκάφους, οι λειτουργικές ικανότητες του επίγειου μέρους του λειτουργικού συστήματος ΑΤΜ και η δυνατότητα παροχής ασφαλών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Σύστημα κατάταξης των κινδύνων

Καθορίζονται στόχοι ασφαλείας με βάση την επικινδυνότητα, εκφρασμένοι σε όρους μέγιστης πιθανότητας εμφάνισης των κινδύνων, η οποία υπολογίζεται σε συνάρτηση με τη σοβαρότητα των επιπτώσεων και με τη μέγιστη πιθανότητα εμφάνισής τους.

Ως αναγκαίο συμπλήρωμα της απόδειξης ότι έχουν επιτευχθεί οι καθορισμένοι ποσοτικοί στόχοι λαμβάνονται υπόψη συμπληρωματικές παράμετροι διαχείρισης της ασφάλειας προκειμένου να αυξηθεί ο βαθμός ασφάλειας στο σύστημα ΑΤΜ, εφόσον αυτό είναι ευλόγως εφικτό.

3.2.5. *Τμήμα 5*

Σύστημα εγγύησης της ασφάλειας του λογισμικού

Στο πλαίσιο λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διαθέτει σύστημα εγγύησης της ασφάλειας του λογισμικού σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 482/2008.

3.3. **Απαιτήσεις ασφαλείας για τους μηχανικούς και το τεχνικό προσωπικό που ασκούν επιχειρησιακά καθήκοντα ασφάλειας**

Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εξασφαλίζουν ότι οι μηχανικοί και το τεχνικό προσωπικό, καθώς και το προσωπικό οργανισμών που έχουν αναλάβει ορισμένα καθήκοντα με υπεργολαβία, χρησιμοποιούν και συντηρούν εγκεκριμένο προς το σκοπό αυτό εξοπλισμό ΑΤΜ και διαθέτουν επαρκείς γνώσεις και το απαραίτητο επίπεδο κατανόησης των υπηρεσιών που υποστηρίζουν, των πραγματικών και των δυνητικών επιπτώσεων των χειρισμών τους στην ασφάλεια των υπηρεσιών αυτών, καθώς και των εφαρμοζόμενων ορίων κατά την εκτέλεση των καθηκόντων.

▼B

Όσον αφορά το προσωπικό που αναλαμβάνει καθήκοντα συνδεόμενα με την ασφάλεια, καθώς και το προσωπικό οργανισμών που έχουν αναλάβει ορισμένα καθήκοντα με υπεργολαβία, οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας τεκμηριώνουν την επαγγελματική επάρκεια του προσωπικού· τις υπάρχουσες ρυθμίσεις χρονοπρογραμματισμού ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής ικανότητα και συνέχεια των παρεχόμενων υπηρεσιών· την πολιτική και τα συστήματα δεξιοτήτων του προσωπικού, την πολιτική εκπαίδευσης του προσωπικού, σχέδια και αρχεία εκπαίδευσης, καθώς και τις ρυθμίσεις εποπτείας του μη ειδικευμένου προσωπικού. Διαθέτουν διαδικασίες για περιπτώσεις στις οποίες αμφισβητείται η φυσική ή η πνευματική κατάσταση του προσωπικού.

Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας τηρούν μητρώο πληροφοριών για τον αριθμό, την κατάσταση και την κατανομή του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα ασφαλείας.

Το μητρώο:

α) αναφέρει τους διαχειριστές που είναι υπόλογοι για τις συνδεόμενες με την ασφάλεια λειτουργίες·

β) περιγράφει τα σχετικά προσόντα του τεχνικού και επιχειρησιακού προσωπικού, ως προς τις απαιτούμενες δεξιότητες και τις απαιτήσεις επάρκειας·

γ) προσδιορίζει τις θέσεις και τα καθήκοντα που έχουν αναλάβει το τεχνικό και επιχειρησιακό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου χρονοπρογραμματισμού.

4. ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Ο πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας είναι σε θέση να αποδεικνύουν ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές διαδικασίες τους είναι σύμφωνες με τα πρότυπα που αναφέρονται στα κάτωθι παραρτήματα της σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας εφόσον σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον εκάστοτε εναέριο χώρο:

α) ►M1 κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 ◄, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθ. 42·

▼M2

β) παράρτημα 10 για τις αεροναυτικές επικοινωνίες, τόμος ΙΙ για τις επικοινωνιακές διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένου του καθεστώτος των πανευρωπαϊκών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, έκτη έκδοση του Οκτωβρίου 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθ. 88-Α·

γ) παράρτημα 11 για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, 13η έκδοση του Ιουλίου 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθμό 49 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής ([1]), κατά περίπτωση.

([1]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010 (ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1).

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Ειδικές απαιτήσεις για την παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Οι πάροχοι μετεωρολογικών υπηρεσιών μεριμνούν ώστε οι μετεωρολογικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των καθηκόντων των χρηστών σε εύχρηστη μορφή να διατίθενται σε:

α) αερομεταφορείς και τα μέλη του πληρώματος πτήσης για το σχεδιασμό πριν και κατά τη διάρκεια της πτήσης·

β) παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης·

γ) στις μονάδες αναζήτησης και διάσωσης· και

δ) στα αεροδρόμια.

Οι πάροχοι μετεωρολογικών υπηρεσιών επιβεβαιώνουν το επίπεδο εφικτής ακρίβειας των πληροφοριών που διανέμονται για τις διάφορες λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένης της πηγής των πληροφοριών αυτών, εξασφαλίζοντας παράλληλα την έγκαιρη διάδοση των πληροφοριών, καθώς και την επικαιροποίησή τους, εφόσον απαιτείται.

2. ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας είναι σε θέση να αποδεικνύουν ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές διαδικασίες τους είναι σύμφωνες με τα πρότυπα στα κάτωθι παραρτήματα της σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας εφόσον σχετίζονται με την παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών στο σχετικό εναέριο χώρο:

▼M2

α) Με την επιφύλαξη του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012, παράρτημα 3 σχετικά με τις μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτιλία, 18η έκδοση του Ιουλίου 2013, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθ. 76·

β) παράρτημα 11 για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, 13η έκδοση του Ιουλίου 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθμό 49 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012, κατά περίπτωση·

γ) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής ([1]), παράρτημα 14 για τα αεροδρόμια στις εξής εκδόσεις:

i) τόμος I για τον σχεδιασμό και τις λειτουργίες αεροδρομίων, 6η έκδοση του Ιουλίου 2013, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθ. 11-Α και από την 13η Νοεμβρίου 2014, συμπεριλαμβανομένης επίσης της τροποποίησης 11-Β,

ii) τόμος II για τα ελικοδρόμια, 4η έκδοση του Ιουλίου 2013, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθμό 5.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1).

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Ειδικές απαιτήσεις για την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών εξασφαλίζουν τη διάθεση πληροφοριών και δεδομένων για τις διάφορες λειτουργίες σε μορφή κατάλληλη για:

α) το προσωπικό που εκτελεί πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των μελών του πληρώματος πτήσης, καθώς και για το σχεδιασμό των πτήσεων, τα συστήματα διαχείρισης των πτήσεων και τους προσομοιωτές πτήσεων, και

β) τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την παροχή υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων, υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίου και την παροχή πληροφοριών πριν από την πτήση.

Ο πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών εξασφαλίζουν την ακεραιότητα των δεδομένων και επιβεβαιώνουν το βαθμό ακρίβειας των πληροφοριών που διανέμονται για τις διάφορες λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένης της πηγής των πληροφοριών αυτών, προτού διανεμηθούν οι πληροφορίες αυτές.

2. ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Ο πάροχοι αεροναυτικών πληροφοριών είναι σε θέση να αποδεικνύουν ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές διαδικασίες τους είναι σύμφωνες με τα πρότυπα

α) στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 73/2010 της Επιτροπής [1]·

▼M2

β) στα κάτωθι παραρτήματα της σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας εφόσον σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών στον σχετικό εναέριο χώρο:

i) παράρτημα 3 σχετικά με τις μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτιλία, 18η έκδοση του Ιουλίου 2013, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθμό 76,

ii) παράρτημα 4 για τους αεροπορικούς χάρτες, 11η έκδοση του Ιουλίου 2009, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθ. 57,

iii) Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 73/2010, παράρτημα 15 για τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών, 14η έκδοση του Ιουλίου 2013, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθ. 37.

[1] ΕΕ L 23 της 27.1.2010, σ. 6.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Ειδικές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επίβλεψης

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Οι πάροχοι υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επίβλεψης εξασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα, συνέχεια, ακρίβεια και ακεραιότητα των υπηρεσιών τους.

Οι πάροχοι υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επίβλεψης επιβεβαιώνουν το επίπεδο ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχουν και αποδεικνύουν την τακτική συντήρηση και, εφόσον απαιτείται, τη βαθμονόμηση του εξοπλισμού τους.

2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Οι πάροχοι υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επίβλεψης συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του σημείου 3 του παραρτήματος ΙΙ σχετικά με την ασφάλεια των υπηρεσιών.

3. ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Οι πάροχοι υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης είναι σε θέση να αποδεικνύουν ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές διαδικασίες τους είναι σύμφωνες με τα πρότυπα του παραρτήματος 10 για τις αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες της σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας στις κάτωθι εκδόσεις, εφόσον σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επίβλεψης στον σχετικό εναέριο χώρο:

▼M2

α) τόμος I για τα ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα, 6η έκδοση του Ιουλίου 2006, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθ. 88-Α·

β) τόμος II για τις επικοινωνιακές διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένου του καθεστώτος των πανευρωπαϊκών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, 6η έκδοση του Οκτωβρίου 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθ. 88-Α·

γ) τόμος III για τα συστήματα επικοινωνίας, 2η έκδοση του Ιουλίου 2007, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθ. 88-Α·

δ) τόμος IV για τα ραντάρ επιτήρησης και τα συστήματα αποφυγής σύγκρουσης, 4η έκδοση του Ιουλίου 2007, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθ. 88-Α·

ε) τόμος V για τη χρήση του φάσματος ραδιοναυτιλιακών συχνοτήτων, 3η έκδοση του Ιουλίου 2013, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως και τον αριθμό 88-Α.