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

►B ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Φεβρουαρίου 2008

για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 690/2009 της Επιτροπής της 30ής Ιουλίου 2009	L 199	6	31.7.2009
►M2	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009	L 309	51	24.11.2009
►M3	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 6/2013 της Επιτροπής της 8ης Ιανουαρίου 2013	L 4	34	9.1.2013
►M4	Κανονισμός (ΕΕ) 2016/4 της Επιτροπής της 5ης Ιανουαρίου 2016	L 3	1	6.1.2016

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Φεβρουαρίου 2008

για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ

(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,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στην πολιτική αεροπορία θα πρέπει πάντα να διασφαλίζεται υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο προστασίας των ευρωπαίων πολιτών, μέσω της έκδοσης κοινών κανόνων ασφαλείας και μέτρων τα οποία θα εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση των προϊόντων, των προσώπων και των φορέων στο πλαίσιο της Κοινότητας προς αυτούς τους κανόνες και προς τους κανόνες προστασίας του περιβάλλοντος. Αυτό αναμένεται να διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων και των φορέων στην εσωτερική αγορά.

(2) Επιπλέον, τα αεροσκάφη τρίτων χωρών που πετούν προς, από ή εντός του εδάφους όπου εφαρμόζεται η συνθήκη, θα πρέπει να υπόκεινται σε δέουσα κοινοτική επιτήρηση εντός των ορίων που καθορίζονται από τη σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που υπεγράφη στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 («σύμβαση του Σικάγου»), στην οποία είναι μέρη όλα τα κράτη μέλη.

(3) Η σύμβαση του Σικάγου, προβλέπει ήδη στοιχειώδη πρότυπα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και περιβαλλοντικής προστασίας. Οι κοινοτικές βασικές απαιτήσεις και οι κανόνες εφαρμογής τους θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα κράτη μέλη πληρούν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων έναντι τρίτων χωρών.

(4) Η Κοινότητα θα πρέπει να εκπονήσει, σύμφωνα με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές που προβλέπονται στη σύμβαση του Σικάγου, τις βασικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα αεροναυτικά προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό, τα πρόσωπα και τους φορείς που ενέχονται στη λειτουργία αεροσκάφους, καθώς και για τα πρόσωπα και τα προϊόντα που ενέχονται

[1] ΕΕ C 185 της 8.8.2006, σ. 106.

[2] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Μαρτίου 2007 (ΕΕ C 301 E της 13.12.2007, σ. 103), κοινή θέση του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 2007 (ΕΕ C 277 E της 20.11.2007, σ. 8) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2007. Απόφαση του Συμβουλίου της 31ης Ιανουαρίου 2008.

▼B

στην κατάρτιση και την ιατρική παρακολούθηση των χειριστών. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί για την ανάπτυξη των απαραίτητων εκτελεστικών κανόνων.

(5) Δεν θα ήταν σκόπιμο να υπόκεινται όλα τα αεροσκάφη σε κοινούς κανόνες, ιδίως τα αεροσκάφη απλού σχεδιασμού ή εκείνα που εκτελούν κυρίως τοπικά δρομολόγια, καθώς και εκείνα που είναι εγχώριας κατασκευής ή ιδιαίτερα σπάνια ή ολιγάριθμα· επομένως, τα αεροσκάφη αυτά θα πρέπει να παραμείνουν υπό τον κανονιστικό έλεγχο των κρατών μελών, χωρίς τα άλλα κράτη μέλη να υποχρεούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού να αναγνωρίζουν τις εν λόγω εθνικές ρυθμίσεις. Ωστόσο, θα πρέπει να ληφθούν ανάλογα μέτρα προκειμένου να αυξηθεί γενικά το επίπεδο ασφαλείας των αεροσκαφών αναψυχής. Θα πρέπει ιδίως να δοθεί προσοχή σε αεροπλάνα και ελικόπτερα με χαμηλή μέγιστη μάζα απογείωσης και με αυξανόμενες επιδόσεις, τα οποία μπορούν να κυκλοφορούν σε όλη την επικράτεια της Κοινότητας και παράγονται με βιομηχανικό τρόπο, και τα οποία, επομένως, μπορούν να ρυθμισθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο ώστε να παρέχεται το απαιτούμενο ομοιόμορφο επίπεδο ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας.

(6) Το πεδίο της κοινοτικής δράσης θα πρέπει να είναι σαφές ώστε τα πρόσωπα, οι φορείς και τα προϊόντα που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του να μπορούν να ορίζονται χωρίς περιθώρια παρερμηνείας. Το εν λόγω πεδίο θα πρέπει να οριοθετηθεί με παραπομπή σε κατάλογο αεροσκαφών τα οποία εξαιρούνται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

(7) Θα πρέπει να εκδίδονται πιστοποιητικά ή άδειες για τα αεροναυτικά προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό, τους φορείς εκμετάλλευσης που ενέχονται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, καθώς και τους χειριστές και τα πρόσωπα, τα προϊόντα και τους φορείς που συμμετέχουν στην κατάρτιση και στην ιατρική τους παρακολούθηση, εφόσον έχει διαπιστωθεί ότι πληρούν τις βασικές κοινοτικές απαιτήσεις σύμφωνα με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές της σύμβασης του Σικάγου. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί για την κατάρτιση των απαραίτητων εκτελεστικών κανόνων για τον καθορισμό των όρων έκδοσης του πιστοποιητικού ή των όρων αντικατάστασής του με δήλωση ικανότητας, λαμβάνοντας υπόψη τους κινδύνους που συνδέονται με τους διαφόρους τύπους δραστηριοτήτων, όπως ορισμένοι τύποι εναέριων δραστηριοτήτων και οι τοπικές πτήσεις με μικρά αεροσκάφη.

(8) Όσον αφορά τις μη εμπορικές δραστηριότητες, οι κανόνες λειτουργίας και χορήγησης αδειών θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένοι στην πολυπλοκότητα των αεροσκαφών και θα πρέπει να δοθεί σχετικός ορισμός.

(9) Τα προνόμια που συνδέονται με τις άδειες χειριστή αναψυχής θα πρέπει να περιορίζονται από την εκπαίδευση για την απόκτηση των σχετικών ικανοτήτων, σύμφωνα με τους εκτελεστικούς κανόνες.

(10) Προκειμένου να επιτευχθούν οι κοινοτικοί στόχοι όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων και των υπηρεσιών, καθώς και οι στόχοι της κοινής πολιτικής μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδέχονται, χωρίς άλλες απαιτήσεις ή αξιολόγηση, τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό, τους φορείς και τα πρόσωπα που πιστοποιούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

(11) Θα πρέπει να προβλεφθεί επαρκής ευελιξία προκειμένου να αντιμετωπίζονται ειδικές περιπτώσεις, όπως επείγοντα μέτρα ασφαλείας και απρόβλεπτες ή περιορισμένης διάρκειας λειτουργικές

▼B

ανάγκες, και θα πρέπει να προβλεφθεί επίσης η δυνατότητα επίτευξης ισοδύναμου επιπέδου ασφαλείας με άλλα μέσα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να χορηγούν εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, εφόσον οι εν λόγω εξαιρέσεις περιορίζονται αυστηρά ως προς το πεδίο εφαρμογής τους και υπόκεινται σε κατάλληλο κοινοτικό έλεγχο.

(12) Απαιτούνται καλύτερες ρυθμίσεις σε όλους τους τομείς που καλύπτει ο παρών κανονισμός, ούτως ώστε ορισμένα καθήκοντα που ασκούνται σήμερα σε κοινοτικό ή εθνικό επίπεδο να εκτελούνται από ενιαίο εξειδικευμένο φορέα με την κατάλληλη εμπειρογνωμοσύνη. Επομένως, χρειάζεται να συσταθεί, στο πλαίσιο της υφιστάμενης θεσμικής δομής και ισορροπίας εξουσιών της Κοινότητας, ένας Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας (εφεξής: Οργανισμός), ανεξάρτητος ως προς τα τεχνικά ζητήματα και με νομική, διοικητική και δημοσιονομική αυτονομία. Για τον σκοπό αυτό, είναι απαραίτητο και ενδεδειγμένο να είναι ο Οργανισμός αυτός κοινοτικός φορέας με νομική προσωπικότητα ο οποίος θα ασκεί τις εκτελεστικές εξουσίες που του ανατίθενται βάσει του παρόντος κανονισμού.

(13) Με βάση το θεσμικό σύστημα της Κοινότητας, η εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου αποτελεί πρωτίστως ευθύνη των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, τα καθήκοντα πιστοποίησης που επιβάλλει ο παρών κανονισμός και οι εκτελεστικοί κανόνες του πρέπει να εκτελούνται σε εθνικό επίπεδο. Ωστόσο, σε ορισμένες σαφώς οριζόμενες περιπτώσεις, ο Οργανισμός θα πρέπει επίσης να μπορεί να εκτελεί καθήκοντα πιστοποίησης σύμφωνα με τα οριζόμενα στον παρόντα κανονισμό. Για τον ίδιο λόγο, θα πρέπει να επιτραπεί στον Οργανισμό να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα σχετικά με τη λειτουργία των αεροσκαφών, τα προσόντα των ιπτάμενων πληρωμάτων ή την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών, όταν αυτό είναι το καλύτερο μέσο για την εξασφάλιση της ομοιομορφίας και τη διευκόλυνση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

(14) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ([1]) επιβάλλει στον Οργανισμό το καθήκον να διαβιβάζει κάθε πληροφορία που θα μπορούσε να είναι χρήσιμη για την ενημέρωση της κοινοτικής λίστας αερομεταφορέων η λειτουργία των οποίων στην Κοινότητα απαγορεύεται για λόγους ασφαλείας. Εάν ο Οργανισμός αρνηθεί να χορηγήσει άδεια σε κάποιον αερομεταφορέα, υπό τους όρους του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να διαβιβάσει όλες τις πληροφορίες στις οποίες στηρίχθηκε για να λάβει την απόφασή του, ώστε η ονομασία του αερομεταφορέα να εγγραφεί, εάν είναι αναγκαίο, στον κατάλογο αυτόν.

(15) Για την αποτελεσματική λειτουργία του κοινοτικού συστήματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στους τομείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, απαιτείται ενισχυμένη συνεργασία της Επιτροπής, των κρατών μελών και του Οργανισμού για τον εντοπισμό ανασφαλών συνθηκών και τη λήψη διορθωτικών μέτρων όπου απαιτείται.

(16) Η προαγωγή μιας «φιλοσοφίας ασφαλείας» και η ορθή λειτουργία του κανονιστικού συστήματος στους τομείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, προϋποθέτουν την άμεση αναφορά

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

▼B

συμβάντων και περιστατικών από τα πρόσωπα που τα διαπιστώνουν. Η εν λόγω αναφορά θα διευκολυνθεί με τη δημιουργία ενός αποποινικοποιημένου περιβάλλοντος, τα δε κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την προστασία τόσο των εν λόγω πληροφοριών όσο και των πληροφοριοδοτών.

(17) Τα πορίσματα των διερευνήσεων των ατυχημάτων θα πρέπει να οδηγούν επειγόντως σε έμπρακτα μέτρα, ιδίως όταν αφορούν ελαττώματα σχεδιασμού αεροσκαφών ή/και επιχειρησιακά θέματα, ώστε να αποκαθίσταται η εμπιστοσύνη του καταναλωτή στις αεροπορικές μεταφορές.

(18) Για να γίνει δυνατή η επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την ασφάλεια, θα πρέπει να δοθεί στην Κοινότητα η εξουσία επιβολής οικονομικών κυρώσεων στους κατόχους αδειών και πιστοποιητικών που χορηγούνται από τον Οργανισμό. Στο πλαίσιο της κοινοτικής έννομης τάξης, οι οικονομικές κυρώσεις πρέπει να επιβάλλονται από την Επιτροπή, μετά από σχετική σύσταση του Οργανισμού. Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι, με την καθιέρωση οικονομικών κυρώσεων, η Επιτροπή θα έχει τη δυνατότητα να αντιδρά στις παραβάσεις των κανόνων κατά τρόπο πιο προσαρμοσμένο, ευέλικτο και σταδιακό από ό,τι με την ακύρωση πιστοποιητικού.

(19) Δεδομένου ότι, σύμφωνα με τη συνθήκη, όλες οι αποφάσεις που θα λαμβάνονται από την Επιτροπή στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, υπόκεινται στον έλεγχο του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το Δικαστήριο θα πρέπει, βάσει του άρθρου 229 της συνθήκης, να έχει απεριόριστη δικαιοδοσία όσον αφορά τις αποφάσεις διά των οποίων η Επιτροπή επιβάλλει πρόστιμα ή χρηματικές ποινές.

(20) Ως ανταπόκριση στις αυξανόμενες ανησυχίες σχετικά με την υγεία και την ευεξία των επιβατών κατά την πτήση, είναι ανάγκη να αναπτυχθούν σχεδιασμοί αεροσκαφών που να προστατεύουν καλύτερα την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών.

(21) Οι στόχοι του παρόντος κανονισμού μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά μέσω συνεργασίας με τρίτες χώρες. Στην περίπτωση αυτή, οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού και οι εκτελεστικοί κανόνες του μπορούν να προσαρμόζονται μέσω συμφωνιών μεταξύ της Κοινότητας και των χωρών αυτών. Ωστόσο, ελλείψει τέτοιων συμφωνιών, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη, υπό τον κατάλληλο κοινοτικό έλεγχο, να αναγνωρίζουν τις εγκρίσεις που χορηγούνται από τρίτη χώρα σε αλλοδαπά προϊόντα, εξαρτήματα και εξοπλισμό, φορείς και προσωπικό.

(22) Προκειμένου να επικουρεί δεόντως την Κοινότητα, ο Οργανισμός θα πρέπει να μπορεί να αναπτύσσει την εμπειρογνωμοσύνη του σε όλες τις πτυχές της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και της περιβαλλοντικής προστασίας που καλύπτει ο παρών κανονισμός. Θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή κατά την εκπόνηση της απαιτούμενης νομοθεσίας και να βοηθά τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία στην εφαρμογή της. Θα πρέπει να μπορεί να εκδίδει προδιαγραφές πιστοποίησης και υλικό καθοδήγησης, να καταρτίζει τεχνικές εκθέσεις και να εκδίδει πιστοποιητικά, ανάλογα με τις ανάγκες, να επικουρεί την Επιτροπή στην παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του και να διαθέτει τις απαραίτητες εξουσίες για την εκτέλεση του έργου του.

(23) Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να εκπροσωπούνται στο πλαίσιο ενός διοικητικού συμβουλίου ώστε να ελέγχουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες του Οργανισμού. Στο συμβούλιο αυτό θα πρέπει να ανατεθούν οι απαιτούμενες εξουσίες για την κατάρτιση του προϋπολογισμού, τον έλεγχο της εκτέλεσής του, τη θέσπιση των κατάλληλων δημοσιονομικών κανόνων, την κατάρτιση διαφανών διαδικασιών εργασίας για τη λήψη αποφάσεων από τον Οργανισμό και τον διορισμό του εκτελεστικού

▼B

διευθυντή. Ο Οργανισμός επίσης θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να διεξάγει έρευνα και να προβαίνει στον κατάλληλο συντονισμό με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη. Είναι επιθυμητό ο Οργανισμός να επικουρεί την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της όσον αφορά τις διεθνείς σχέσεις, συμπεριλαμβανομένης της εναρμόνισης των κανόνων, της αναγνώρισης των εγκρίσεων και της τεχνικής συνεργασίας, και να έχει το δικαίωμα να διαμορφώνει τις κατάλληλες σχέσεις με τις αεροναυτικές αρχές τρίτων χωρών και διεθνείς οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

(24) Για λόγους διαφάνειας, στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού θα πρέπει να συμμετέχουν παρατηρητές των ενδιαφερόμενων μερών.

(25) Για λόγους δημόσιου συμφέροντος, ο Οργανισμός θα πρέπει να βασίζει τη δράση του στον τομέα της ασφαλείας αποκλειστικά σε ανεξάρτητη εμπειρογνωμοσύνη, με αυστηρή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των κανόνων που θεσπίζει η Επιτροπή για την εφαρμογή του. Για τον σκοπό αυτόν, όλες οι αποφάσεις του Οργανισμού όσον αφορά την ασφάλεια θα πρέπει να λαμβάνονται από τον εκτελεστικό διευθυντή του, ο οποίος θα πρέπει να διαθέτει μεγάλη ευελιξία για την αναζήτηση συμβουλών και την οργάνωση της εσωτερικής λειτουργίας του Οργανισμού. Ωστόσο, όταν ο Οργανισμός πρέπει να καταρτίζει σχέδια γενικών κανόνων προς εφαρμογή από τις εθνικές αρχές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμμετέχουν στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων.

(26) Είναι απαραίτητο να εξασφαλισθεί ότι τα μέρη που θίγονται από τις αποφάσεις του Οργανισμού διαθέτουν τις αναγκαίες δυνατότητες προσφυγής, όπως αρμόζει στον ιδιαίτερο χαρακτήρα του τομέα της αεροπορίας. Θα πρέπει να προβλεφθεί η δημιουργία ενός κατάλληλου μηχανισμού προσφυγών, ούτως ώστε οι αποφάσεις του εκτελεστικού διευθυντή να μπορούν να προσβληθούν ενώπιον ειδικού Τμήματος Προσφυγών, οι αποφάσεις του οποίου θα μπορούν να προσβάλλονται, εν συνεχεία, ενώπιον του Δικαστηρίου.

(27) Προκειμένου να εξασφαλισθεί η πλήρης αυτονομία και ανεξαρτησία του Οργανισμού, θα πρέπει να του χορηγηθεί αυτόνομος προϋπολογισμός με έσοδα προερχόμενα κατά κύριο λόγο από κοινοτική εισφορά και από τέλη που θα καταβάλλουν οι χρήστες του συστήματος. Οιαδήποτε χρηματοδοτική συνεισφορά κρατών μελών, τρίτων χωρών ή άλλων φορέων που δέχεται ο Οργανισμός, δεν πρέπει να θίγει την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του. Για την κοινοτική συνεισφορά και όλες τις άλλες επιχορηγήσεις που βαρύνουν τον γενικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ισχύει η κοινοτική διαδικασία επί του προϋπολογισμού. Οι λογαριασμοί θα πρέπει να ελέγχονται από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

(28) Πριν από τη δημιουργία τοπικών γραφείων του Οργανισμού, θα πρέπει να θεσπισθούν γενικοί κανόνες για να αποσαφηνισθεί ποιες προϋποθέσεις πρέπει να πληρούνται και ποια πρέπει να είναι η συνεισφορά του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

(29) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η θέσπιση και η ομοιόμορφη εφαρμογή κοινών κανόνων στον τομέα της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και, συνεπώς, λόγω του πανευρωπαϊκού πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του

▼B

άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια προς επίτευξη των στόχων αυτών.

(30) Έχει αναγνωρισθεί ότι θα πρέπει να επιδιώκεται η συμμετοχή ευρωπαϊκών χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να εξασφαλίζεται κατάλληλη πανευρωπαϊκή διάσταση, ούτως ώστε να διευκολύνεται η βελτίωση της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Οι ευρωπαϊκές χώρες που έχουν συνάψει συμφωνίες με την Κοινότητα για να υιοθετήσουν και να εφαρμόζουν το κοινοτικό κεκτημένο στο πεδίο που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να συμπράττουν στις εργασίες της βάσει όρων οι οποίοι συμφωνούνται στο πλαίσιο αυτών των συμφωνιών.

(31) Είναι γενικός στόχος ότι η μεταβίβαση προς τον Οργανισμό λειτουργιών και καθηκόντων από τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που απορρέουν από τη συνεργασία τους μέσω του Συνδέσμου των Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας, θα πρέπει να πραγματοποιείται αποτελεσματικά, χωρίς μείωση των σημερινών υψηλών επιπέδων ασφαλείας και χωρίς αρνητικές επιπτώσεις στα χρονοδιαγράμματα πιστοποίησης. Είναι ανάγκη να θεσπισθούν κατάλληλα μέτρα για την απαιτούμενη μετάβαση.

(32) Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινούς κανόνες στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας και ιδρύει Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφαλείας της αεροπορίας ([1]), θα πρέπει επομένως να καταργηθεί.

(33) Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κατάλληλο και γενικό πλαίσιο για τον ορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Επομένως, θα πρέπει να καταργηθούν, σε εύθετο χρόνο, το παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας ([2]) και η οδηγία 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, σχετικά με την αμοιβαία αποδοχή των αδειών άσκησης επαγγέλματος και προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας ([3]), με την επιφύλαξη των πιστοποιητικών ή αδειών για προϊόντα, πρόσωπα και φορείς που έχουν ήδη εκδοθεί σύμφωνα με τις προαναφερόμενες πράξεις.

(34) Ο παρών κανονισμός θεσπίζει το κατάλληλο και συνολικό πλαίσιο για την ασφάλεια αεροσκάφους τρίτης χώρας που χρησιμοποιεί κοινοτικούς αερολιμένες. Η οδηγία 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες ([4]), θα πρέπει συνεπώς να καταργηθεί σε εύθετο χρόνο και με την επιφύλαξη των εκτελεστικών μέτρων για τη συγκέντρωση πληροφοριών, τον έλεγχο επί του διαδρόμου προσγειώσεως και την ανταλλαγή πληροφοριών.

(35) Ο παρών κανονισμός θα εφαρμόζεται σε οποιοδήποτε άλλο τομέα συναφή με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας βάσει μελλοντικής πρότασης σύμφωνα με τη συνθήκη.

([1]) ΕΕ L 240 της 7.9.2002, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 334/2007 της Επιτροπής (ΕΕ L 88 της 20.3.2007, σ. 39).

([2]) ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 8/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 10 της 12.1.2008, σ. 1).

([3]) ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 1.

([4]) ΕΕ L 143 της 30.4.2004, σ. 76. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

▼B

(36) Είναι αναγκαίο να θεσπισθούν κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζεται, αφενός μεν, η απαιτούμενη προστασία ευαίσθητων δεδομένων ασφαλείας, αφετέρου δε, να παρέχονται στο κοινό κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας και της σχετικής περιβαλλοντικής προστασίας, λαμβανομένων υπόψη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής ([1]), και της σχετικής εθνικής νομοθεσίας. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 8 του εν λόγω κανονισμού, θα πρέπει να είναι δεκτικές καταγγελίας στον Διαμεσολαβητή ή προσφυγής ενώπιον του Δικαστηρίου, βάσει των άρθρων 195 και 230 της συνθήκης αντίστοιχα.

(37) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ([2]).

(38) Συγκεκριμένα, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να θεσπίζει εκτελεστικούς κανόνες για την αδειοδότηση ιπτάμενου πληρώματος και τις συναφείς εγκρίσεις, τις αεροπορικές δραστηριότητες, τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκάφους που χρησιμοποιεί τρίτη χώρα, την επιτήρηση και την επιβολή της εφαρμογής, καθώς και την έκδοση κανονισμού για τα τέλη και τις επιβαρύνσεις του Οργανισμού. Δεδομένου ότι τα εν λόγω μέτρα είναι γενικής εμβέλειας και προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού ή τη συμπλήρωση του με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(39) Για λόγους αποτελεσματικότητας, οι συνήθεις προθεσμίες για την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο θα πρέπει να συντομευθούν όταν πρόκειται για την υιοθέτηση των ουσιωδών απαιτήσεων περιβαλλοντικής προστασίας και την έκδοση των εκτελεστικών κανόνων για την περιβαλλοντική προστασία.

(40) Λόγω επείγοντος, είναι αναγκαίο να εφαρμοσθεί η διαδικασία επείγοντος που προβλέπει το άρθρο 5α παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ για την Επιτροπή προκειμένου να αποφασίζει για τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη για να αντιδρούν αμέσως οσάκις προκύπτει πρόβλημα ασφαλείας καθώς και για εγκρίσεις παρέκκλισης που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΑΡΧΕΣ

▼M2

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

α) στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και

([1]) ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.
([2]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

▼M2

στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των εν λόγω προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού·

β) στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται στη λειτουργία αεροσκαφών·

γ) στο σχεδιασμό, στη συντήρηση, και λειτουργία αεροδρομίων, καθώς επίσης στο προσωπικό και στις οργανώσεις που εμπλέκονται και, με την επιφύλαξη των της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας σχετικά με τον περιβαλλοντικό και χωροταξικό σχεδιασμό, στη διασφάλιση του περιβάλλοντος χώρου των αεροδρομίων·

δ) στον σχεδιασμό, την παραγωγή και τη συντήρηση του εξοπλισμού αεροδρομίων, καθώς και στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται·

ε) στον σχεδιασμό, την παραγωγή και τη συντήρηση συστημάτων και συστατικών στοιχείων για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις ATM/ANS, καθώς και στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται·

στ) στις ATM/ANS, καθώς και στο προσωπικό και τους φορείς που εμπλέκονται.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:

α) σε προϊόντα, εξαρτήματα, εξοπλισμό, προσωπικό και φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β), όταν πρόκειται για στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές, σωστικές, πυροσβεστικές, λιμενικές ή παρόμοιες δραστηριότητες. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες αυτές διεξάγονται, λαμβανομένων δεόντως υπόψη, στο μέτρο του εφικτού, των στόχων του παρόντος κανονισμού·

β) σε αεροδρόμια ή μέρος αυτών, καθώς και στον εξοπλισμό, το προσωπικό και τους φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία γ) και δ) που λειτουργούν και ελέγχονται από το στρατό·

γ) στις ATM/ANS, καθώς και στα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία, το προσωπικό και τους φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία ε) και στ), που παρέχονται ή διατίθενται από το στρατό. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι γίνεται διάκριση, όπου κρίνεται σκόπιμο, των αεροσκαφών που αναφέρονται στο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου από τα υπόλοιπα αεροσκάφη.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι οιεσδήποτε στρατιωτικές διευκολύνσεις ανοικτές στη χρήση του κοινού που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) ή σε υπηρεσίες που παρέχονται από στρατιωτικό προσωπικό στο κοινό όπως αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ), προσφέρουν ένα επίπεδο ασφάλειας που είναι τόσο αποτελεσματικό όσο τουλάχιστον εκείνο που απαιτείται από τις βασικές απαιτήσεις που περιγράφονται στα παραρτήματα Να και Νβ.

▼B

Άρθρο 2

Στόχοι

1. Ο κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη.

2. Άλλοι στόχοι, στους τομείς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, είναι οι εξής:

α) η εξασφάλιση υψηλού και ομοιόμορφου επίπεδου προστασίας του περιβάλλοντος·

▼B

β) η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, των προσώπων και των υπηρεσιών·

γ) η βελτίωση της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας στις κανονιστικές διαδικασίες και στις διαδικασίες πιστοποίησης και η αποφυγή των αλληλεπικαλύψεων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο·

δ) η επικούρηση των κρατών μελών στην εκπλήρωση των δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου υποχρεώσεών τους, με την παροχή βάσης για κοινή ερμηνεία και ενιαία εφαρμογή των διατάξεών της, και με την εξασφάλιση της δέουσας συνεκτίμησής τους στον παρόντα κανονισμό και στους κανόνες εφαρμογής του·

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

στ) η παροχή ίσων όρων ανταγωνισμού σε όλους τους φορείς στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών.

3. Τα μέσα για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 είναι:

α) η επεξεργασία, η θέσπιση και η ενιαία εφαρμογή όλων των αναγκαίων πράξεων·

β) η άνευ προσθέτων απαιτήσεων αναγνώριση πιστοποιητικών, αδειών, εγκρίσεων ή άλλων εγγράφων που χορηγούνται σε προϊόντα, προσωπικό και φορείς σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τις εκτελεστικές του διατάξεις·

γ) η ίδρυση ενός ανεξάρτητου Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας («Οργανισμός»)·

δ) η ομοιόμορφη εφαρμογή όλων των αναγκαίων πράξεων από τις εθνικές αεροπορικές αρχές και τον Οργανισμό εντός των αντιστοίχων πεδίων ευθύνης τους.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

α) «συνεχής επιτήρηση»: τα καθήκοντα που πρέπει να επιτελούνται ώστε να επαληθεύεται ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες έχει χορηγηθεί ένα πιστοποιητικό εξακολουθούν να πληρούνται ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της ισχύος του, καθώς και η λήψη όλων των μέτρων διασφάλισης·

β) «σύμβαση του Σικάγου»: η σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και τα παραρτήματά της, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944·

γ) «προϊόν»: αεροσκάφος, κινητήρας ή έλικας·

▼M2

δ) «εξαρτήματα και εξοπλισμός»: κάθε όργανο, διάταξη, μηχανισμός, εξάρτημα, συσκευή, προσάρτημα, λογισμικό ή εξάρτημά του, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού επικοινωνιών, που χρησιμοποιούνται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για τη λειτουργία ή τον έλεγχο αεροσκάφους κατά την πτήση· συμπεριλαμβάνονται μέρη της ατράκτου, του κινητήρα ή των ελίκων, ή ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τους ελιγμούς του αεροσκάφους στο έδαφος·

δα) «συστατικά στοιχεία ATM/ANS»: τα συστατικά στοιχεία όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004

▼M2

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]·

▼B

ε) «πιστοποίηση»: κάθε μορφή αναγνώρισης του γεγονότος ότι ένα προϊόν, εξάρτημα ή εξοπλισμός, φορέας ή πρόσωπο τηρεί τις εφαρμοστέες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, καθώς και η έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού που βεβαιώνει αυτή την τήρηση·

στ) «ειδικευμένος φορέας»: φορέας στον οποίον είναι δυνατόν να ανατίθενται συγκεκριμένα καθήκοντα πιστοποίησης από και υπό τον έλεγχο και υπ' ευθύνη του Οργανισμού ή εθνικής αεροπορικής αρχής·

ζ) «πιστοποιητικό»: έγκριση, άδεια ή άλλο έγγραφο που εκδίδεται ως αποτέλεσμα της πιστοποίησης·

▼M2

η) «φορέας εκμετάλλευσης»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται ή προτίθεται να αναλάβει την εκμετάλλευση ενός ή περισσοτέρων αεροσκαφών ή ενός ή περισσοτέρων αεροδρομίων·

▼B

θ) «εμπορική δραστηριότητα»: οιαδήποτε λειτουργία αεροσκάφους, πραγματοποιούμενη έναντι αμοιβής ή άλλου τιμήματος, η οποία διατίθεται στο κοινό ή, εάν δεν διατίθεται στο κοινό, η οποία πραγματοποιείται βάσει σύμβασης μεταξύ φορέα εκμετάλλευσης και πελάτη, κατά την οποία ο τελευταίος δεν ασκεί έλεγχο στο φορέα εκμετάλλευσης·

ι) «σύνθετο μηχανοκίνητο αεροσκάφος»:

i) αεροπλάνο:

— με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg, ή

— πιστοποιημένο για μέγιστο αριθμό θέσεων επιβατών που υπερβαίνει τις 19, ή

— πιστοποιημένο για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών, ή

— εξοπλισμένο με στροβιλοκινητήρα(-ες), ή περισσότερους από έναν ελικοστροβιλοκινητήρες· ή

ii) πιστοποιημένο ελικόπτερο:

— για μέγιστη μάζα απογείωσης που υπερβαίνει τα 3 175 kg, ή

— για μέγιστο αριθμό θέσεων επιβατών που υπερβαίνει τις 9, ή

— για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών· ή

iii) αεροσκάφος κλίνοντος στροφείου·

ια) «προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης»: κάθε τύπος συσκευής προσομοίωσης των συνθηκών πτήσεως στο έδαφος· περιλαμβάνονται προσομοιωτές πτήσης, εκπαιδευτικές συσκευές πτήσης, μέσα εκπαίδευσης διαδικασιών πτήσης και πλοήγησης και βασικές συσκευές εκπαίδευσης σε όργανα·

[1] ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

▼B

ιβ) «ικανότητα»: η καταχώριση σε άδεια η οποία προσδιορίζει τα προνόμια, τους ειδικούς όρους ή τους περιορισμούς που αναφέρονται στην άδεια αυτήν ·

▼M2

ιγ) «αεροδρόμιο»: η χερσαία ή υδάτινη έκταση (περιλαμβανομένων κτιρίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού) ή η σε σταθερή, ανοικτής θάλασσας ή πλωτή δομή που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί είτε στο σύνολό της είτε σε τμήμα της για την άφιξη, την αναχώρηση και την κίνηση επιφανείας αεροσκαφών·

ιδ) «εξοπλισμός αεροδρομίου»: κάθε εξοπλισμός, διάταξη, προσάρτημα, λογισμικό ή εξάρτημα που χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για να συμβάλει στη λειτουργία αεροσκάφους σε αεροδρόμιο·

ιε) «πίστα ελιγμών»: καθορισμένος χώρος που προορίζεται για την υποδοχή αεροσκαφών με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και τη φόρτωση και εκφόρτωση ταχυδρομείου ή εμπορευμάτων, την τροφοδοσία με καύσιμα, τη στάθμευση ή τη συντήρηση·

ιστ) «υπηρεσία διαχείρισης της πίστας ελιγμών»: κάθε υπηρεσία που παρέχεται για τη διαχείριση των δραστηριοτήτων και των κινήσεων αεροσκαφών και οχημάτων στην πίστα αυτή·

ιζ) «ATM/ANS»: οι λειτουργίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2, σημείο 4 του κανονισμού, και οι υπηρεσίες που συνίστανται στην παροχή και επεξεργασία δεδομένων και στη μορφοποίηση και διαβίβαση δεδομένων στη γενική εναέρια κυκλοφορία για τους σκοπούς της σημαντικής για την ασφάλεια αεροναυτιλίας·

ιη) «σύστημα ATM/ANS»: κάθε συνδυασμός εξοπλισμού και συστημάτων σχετικών με την ασφάλεια, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 39 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004·

ιθ) «υπηρεσία πληροφοριών πτήσης»: η υπηρεσία με την οποία παρέχονται συμβουλές και πληροφορίες, χρήσιμες για την ασφαλή και αποτελεσματική εκτέλεση των πτήσεων.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 4

Βασικές αρχές και εφαρμοσιμότητα

1. Τα αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν εγκατεστημένων προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, τα οποία είναι:

α) σχεδιασμένα ή κατασκευασμένα από φορέα για τον οποίο την επιτήρηση της ασφαλείας εξασφαλίζει ο Οργανισμός ή ένα κράτος μέλος· ή

β) νηολογημένα σε κράτος μέλος, εκτός εάν η κανονιστική πλευρά της επιτήρησης της ασφάλειάς τους έχει ανατεθεί σε τρίτη χώρα και δεν χρησιμοποιούνται από κοινοτικό φορέα εκμετάλλευσης· ή

γ) νηολογημένα σε τρίτη χώρα και χρησιμοποιούμενα από φορέα εκμετάλλευσης για τον οποίο την επιτήρηση της λειτουργίας εξασφαλίζει ένα κράτος μέλος ή χρησιμοποιούμενα προς, από ή εντός της Κοινότητας από φορέα εκμετάλλευσης που εδρεύει ή κατοικεί στην Κοινότητα· ή

▼B

δ) νηολογημένα σε τρίτη χώρα ή νηολογημένα σε κράτος μέλος που έχει αναθέσει την κανονιστική πλευρά της επιτήρησης της ασφάλειάς τους σε τρίτη χώρα, και χρησιμοποιούμενα από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας προς, από και εντός της Κοινότητας,

πρέπει να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

2. Το προσωπικό που ενέχεται στις δραστηριότητες αεροσκάφους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία β), γ) ή δ) πρέπει να συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό.

3. Οι δραστηριότητες αεροσκάφους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία β), γ) ή δ) πρέπει να είναι σύμφωνες με τον παρόντα κανονισμό.

▼M2

3α. Αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού τους, τα οποία βρίσκονται σε έδαφος που διέπεται από τις διατάξεις της συνθήκης, ανοιχτά στη δημόσια χρήση και μπορούν να εξυπηρετούν τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές και στα οποία προβλέπονται διαδικασίες προσέγγισης ή αναχώρησης με όργανα και

α) διαθέτουν επιστρωμένο διάδρομο προσγείωσης και απογείωσης μήκους 800 μέτρων ή μεγαλύτερο· ή

β) εξυπηρετούν αποκλειστικά ελικόπτερα,

πρέπει να είναι σύμφωνα προς τον παρόντα κανονισμό. Το προσωπικό και οι φορείς που εμπλέκονται στη λειτουργία αυτών των αεροδρομίων συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό.

3β. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 3α, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να εξαιρέσουν από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού αεροδρόμιο το οποίο:

— χειρίζεται 10 000 επιβάτες το ανώτερο το χρόνο και

— χειρίζεται 850 κινήσεις σχετικές με δραστηριότητες μεταφοράς φορτίου το ανώτερο το χρόνο.

Εάν μια τέτοια εξαίρεση κράτους μέλους δεν συνάδει με τους γενικούς στόχους περί ασφάλειας του παρόντος κανονισμού ή οιουδήποτε άλλου κανόνα της κοινοτικής νομοθεσίας, η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 7 προκειμένου να μην επιτραπεί η εν λόγω εξαίρεση. Σε τέτοια περίπτωση, το κράτος μέλος αναστέλλει την εξαίρεση αυτή.

3γ. Οι ATM/ANS που παρέχονται σε εναέριο χώρο όπου εφαρμόζεται η συνθήκη, καθώς και σε άλλο εναέριο χώρο όπου κράτη μέλη εφαρμόζουν 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], σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού αυτού, πρέπει να είναι σύμφωνες προς τον παρόντα κανονισμό. Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία, το προσωπικό και οι φορείς που εμπλέκονται στην παροχή ATM/ANS συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό.

▼B

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

5. Οι παράγραφοι 2 και 3 δεν εφαρμόζονται στα αεροσκάφη που αναφέρονται στο παράρτημα II, εξαιρουμένων των αεροσκαφών που αναφέρονται στο παράρτημα II στοιχείο α) σημείο ii) και στοιχεία δ) και η), όταν χρησιμοποιούνται για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

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

[1] ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

▼B

Άρθρο 5

Αξιοπλοΐα

1. Τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ) πρέπει να τηρούν τις βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας, που ορίζονται στο παράρτημα Ι.

2. Η συμμόρφωση των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) και των εγκατεστημένων επ' αυτών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, επιτυγχάνεται σύμφωνα με τα εξής:

α) Το προϊόν συνοδεύεται από πιστοποιητικό τύπου. Το πιστοποιητικό τύπου και οι πιστοποιήσεις των μεταβολών του συγκεκριμένου πιστοποιητικού τύπου, συμπεριλαμβανομένων των συμπληρωματικών πιστοποιητικών τύπου, εκδίδονται εφόσον ο αιτών αποδεικνύει ότι το προϊόν συμμορφούται προς βάση πιστοποίησης τύπου, όπως ορίζεται στο άρθρο 20, η οποία καθορίζεται για να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, και εφόσον δεν υπάρχουν στοιχεία ή χαρακτηριστικά που να καθιστούν ανασφαλή τη λειτουργία του. Το πιστοποιητικό τύπου καλύπτει το προϊόν, συμπεριλαμβανομένων όλων των εγκατεστημένων επ' αυτού εξαρτημάτων και εξοπλισμού.

▼M2

β) στα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 είναι δυνατόν να προβλεφθεί απαίτηση πιστοποίησης για τα συστατικά στοιχεία και τα εξαρτήματα. Τα πιστοποιητικά για τα συστατικά στοιχεία και τα εξαρτήματα εκδίδονται, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι αυτά ανταποκρίνονται στις καθορισμένες λεπτομερείς προδιαγραφές αξιοπλοΐας προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

γ) δεν επιτρέπεται η λειτουργία αεροσκάφους, εκτός εάν έχει έγκυρο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας. Το πιστοποιητικό εκδίδεται, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι το αεροσκάφος ανταποκρίνεται στον σχεδιασμό τύπου που έχει εγκριθεί στο πιστοποιητικό τύπου του και εφόσον, από τη σχετική τεκμηρίωση, τις επιθεωρήσεις και δοκιμές, αποδειχθεί ότι είναι σε κατάσταση ασφαλούς λειτουργίας. Το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας παραμένει σε ισχύ εφόσον δεν έχει ανασταλεί, ανακληθεί ή λήξει και για όσο χρονικό διάστημα το αεροσκάφος συντηρείται σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις συνεχούς αξιοπλοΐας που καθορίζονται στο σημείο 1.δ του παραρτήματος Ι και με τα μέτρα που αποφασίζονται βάσει της παραγράφου 5.

▼B

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

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

▼B

Επιπλέον:

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

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

3. Τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) και τα εγκατεστημένα επ' αυτών προϊόντα, εξαρτήματα και εξοπλισμός πρέπει να συμμορφώνονται με την παράγραφο 2 στοιχεία α), β) και ε) του παρόντος άρθρου.

4. Κατά παρέκκλιση των παραγράφων 1 και 2:

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

β) είναι δυνατόν να χορηγείται περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σε αεροσκάφος για το οποίο δεν έχει εκδοθεί πιστοποιητικό τύπου σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α). Στην περίπτωση αυτή, το αεροσκάφος πρέπει να αποδεικνύεται ότι συμμορφούται προς τις συγκεκριμένες προδιαγραφές αξιοπλοΐας, και ότι οι αποκλίσεις από τις αναφερόμενες στην παράγραφο 1 βασικές απαιτήσεις εξασφαλίζουν, παρ' όλ' αυτά, επαρκή ασφάλεια για το συγκεκριμένο σκοπό. Τα αεροσκάφη που είναι επιλέξιμα για αυτά τα περιορισμένα πιστοποιητικά και οι περιορισμοί χρήσης των αεροσκαφών αυτών καθορίζονται σύμφωνα με τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 5·

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

5. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος άρθρου, διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 4. Τα μέτρα αυτά προσδιορίζουν ιδίως:

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

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

γ) τις προϋποθέσεις για τον καθορισμό και την κοινοποίηση στον αιτούντα των λεπτομερών προδιαγραφών αξιοπλοΐας που εφαρμόζονται στα αεροσκάφη τα οποία είναι επιλέξιμα για περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας·

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

▼B

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

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

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

— σκοπό της πτήσης,

— εναέριο χώρο που χρησιμοποιείται για την πτήση,

— προσόντα του ιπταμένου πληρώματος,

— μεταφορά ατόμων εκτός του ιπταμένου πληρώματος·

iii) αεροσκάφη τα οποία είναι επιλέξιμα για περιορισμένα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας και συναφείς περιορισμοί·

iv) το στοιχειώδες πρόγραμμα συντήρησης που πιστοποιεί την εκπαίδευση ικανότητας τύπου του προσωπικού με στόχο τη συμμόρφωση με την παράγραφο 2 στοιχείο στ)·

v) το στοιχειώδες πρόγραμμα για την απόκτηση ικανότητας τύπου χειριστού και των προσόντων σε σχετικούς προσομοιωτές με στόχο τη συμμόρφωση με το άρθρο 7·

vi) ο κύριος πίνακας στοιχειώδους εξοπλισμού ανάλογα με την περίπτωση και πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο δραστηριότητας με στόχο τη συμμόρφωση με το άρθρο 8·

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

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

η) τις ευθύνες των κατόχων πιστοποιητικών·

θ) τον τρόπο με τον οποίο αποδεικνύεται η συμμόρφωση των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 αεροσκαφών, που δεν εμπίπτουν στις παραγράφους 2 ή 4, προς τις βασικές απαιτήσεις·

ι) τον τρόπο με τον οποίο αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) πρέπει να συμμορφώνονται με τις βασικές απαιτήσεις.

6. Κατά τη θέσπιση των μέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 5, η Επιτροπή μεριμνά δεόντως ώστε:

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

β) λαμβάνουν υπόψη την πείρα από τα εν υπηρεσία αεροσκάφη παγκοσμίως, καθώς και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο·

γ) επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων·

▼B

δ) να μην επιβάλλουν στα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) απαιτήσεις ασυμβίβαστες προς τις υποχρεώσεις που υπέχουν τα κράτη μέλη δυνάμει της «ICAO» Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 6

Βασικές απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος

▼M4

1. Τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και ο εξοπλισμός πληρούν τις απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας που περιλαμβάνονται στην τροποποίηση 11-Β του τόμου Ι και στην τροποποίηση 8 του τόμου ΙΙ του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου, όπως εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2015, πλην των προσαρτημάτων του παραρτήματος 16.

▼B

2. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 για την ευθυγράμμισή του με τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις της σύμβασης του Σικάγου και των παραρτημάτων της, που αρχίζουν να ισχύουν μετά την έκδοση του παρόντος κανονισμού και εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη μέλη, στο βαθμό που οι εν λόγω προσαρμογές δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 5.

3. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, διά της συμπληρώσεώς τους, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 5, με τη χρησιμοποίηση, ανάλογα με τις ανάγκες, το περιεχομένου των προσαρτημάτων που μνημονεύονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 7

Χειριστές

1. Οι χειριστές που ενέχονται στη λειτουργία αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ), καθώς και οι προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης, τα πρόσωπα και οι φορείς που ενέχονται στην εκπαίδευση, τη δοκιμή, τον έλεγχο και την ιατρική αξιολόγηση των εν λόγω χειριστών, πρέπει να συμμορφώνονται προς τις σχετικές «βασικές απαιτήσεις» που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

2. Εκτός από την περίπτωση που τελεί υπό εκπαίδευση, ένα πρόσωπο επιτρέπεται να ενεργεί ως χειριστής μόνον εφόσον διαθέτει άδεια και ιατρικό πιστοποιητικό για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα.

Άδεια χορηγείται μόνο σε πρόσωπα που συμμορφώνονται με τους κανόνες που θεσπίζονται για τη διασφάλιση της τήρησης των βασικών απαιτήσεων για τις θεωρητικές γνώσεις, τις πρακτικές δεξιότητες, τη γλωσσομάθεια και την πείρα όπως αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Ένα πρόσωπο μπορεί να λάβει ιατρικό πιστοποιητικό μόνον εφόσον συμμορφώνεται με τους κανόνες που θεσπίζονται για τη διασφάλιση της τήρησης των βασικών απαιτήσεων για την καλή κατάσταση της υγείας του όπως αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙΙ. Το εν λόγω ιατρικό πιστοποιητικό επιτρέπεται να εκδίδεται από ιατρικούς εξεταστές ή ιατρικά κέντρα της αεροπορίας.

▼B

Παρά το τρίτο εδάφιο, στην περίπτωση άδειας χειριστή αναψυχής, ιατρός γενικής ιατρικής, με επαρκώς εμπεριστατωμένη γνώση του ιατρικού ιστορικού του αιτούντος, μπορεί, εφόσον επιτρέπεται από το εθνικό δίκαιο, να ενεργεί ως ιατρικός εξεταστής αεροπορίας, σύμφωνα με λεπτομερείς εκτελεστικούς κανόνες που θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 65 παράγραφος 3 αυτοί οι εκτελεστικοί κανόνες εξασφαλίζουν ότι διατηρείται το επίπεδο ασφαλείας.

Τα προνόμια που παρέχονται στον χειριστή και το πεδίο εφαρμογής της άδειας και του ιατρικού πιστοποιητικού προσδιορίζονται στα εν λόγω έγγραφα.

Οι απαιτήσεις του δεύτερου και του τρίτου εδαφίου μπορούν να πληρούνται με την αποδοχή αδειών και ιατρικών πιστοποιητικών που εκδίδονται από ή εξ ονόματος τρίτης χώρας όσον αφορά χειριστές που ενέχονται στη λειτουργία αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

3. Η ικανότητα των φορέων εκπαίδευσης χειριστών και των ιατρικών κέντρων αεροπορίας να εκτελούν τα καθήκοντα που απορρέουν από τα προνόμιά τους, ως προς την έκδοση αδειών και ιατρικών πιστοποιητικών, αναγνωρίζεται μέσω της χορήγησης σχετικής έγκρισης.

Έγκριση χορηγείται σε φορείς εκπαίδευσης χειριστών ή σε ιατρικά κέντρα αεροπορίας εφόσον ανταποκρίνονται στους κανόνες που θεσπίζονται για την εξασφάλιση της τήρησης των σχετικών βασικών απαιτήσεων όπως ορίζεται στο παράρτημα III.

Τα προνόμια που παρέχονται βάσει των εγκρίσεων πρέπει να προσδιορίζονται στις εν λόγω εγκρίσεις.

▼M2

4. Απαιτείται πιστοποιητικό για κάθε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης που χρησιμοποιείται στην εκπαίδευση χειριστών. Το πιστοποιητικό εκδίδεται, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι η συσκευή ανταποκρίνεται στους κανόνες που έχουν θεσπισθεί για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα III.

▼B

5. Οι υπεύθυνοι για την παροχή πτητικής εκπαίδευσης ή εκπαίδευσης προσομοίωσης πτήσης ή για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των χειριστών, και οι ιατρικοί εξεταστές αεροπορίας πρέπει να διαθέτουν κατάλληλο πιστοποιητικό. Αυτό το πιστοποιητικό χορηγείται εφόσον αποδεικνύεται ότι το οικείο πρόσωπο συμμορφώνεται με τους κανόνες που θεσπίζονται για την εξασφάλιση της τήρησης των σχετικών βασικών απαιτήσεων, όπως ορίζεται στο παράρτημα III.

Τα προνόμια που παρέχονται βάσει του πιστοποιητικού προσδιορίζονται στο εν λόγω έγγραφο.

6. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος άρθρου, διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65, παράγραφος 4. Τα μέτρα αυτά προσδιορίζουν ιδίως:

α) τις διάφορες ικανότητες για τις άδειες των χειριστών και τα ιατρικά πιστοποιητικά που απαιτούνται για τα διάφορα είδη των εκτελούμενων δραστηριοτήτων·

β) τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση αδειών, ικανοτήτων για άδειες, ιατρικών πιστοποιητικών, εγκρίσεων και πιστοποιητικών που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3, 4 και 5, καθώς και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες δεν είναι απαραίτητο να ζητούνται τα εν λόγω πιστοποιητικά και εγκρίσεις·

γ) τα προνόμια και τις ευθύνες των κατόχων αδειών, ικανοτήτων για άδειες, ιατρικών πιστοποιητικών, εγκρίσεων και πιστοποιητικών που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3, 4 και 5·

δ) τις προϋποθέσεις για τη μετατροπή των υφιστάμενων εθνικών αδειών χειριστών και των εθνικών αδειών ιπτάμενου μηχανικού σε άδειες χειριστών, καθώς και τις προϋποθέσεις για τη μετατροπή των εθνικών ιατρικών πιστοποιητικών σε κοινά αναγνωρισμένα ιατρικά πιστοποιητικά·

▼B

ε) με την επιφύλαξη των διατάξεων διμερών συμφωνιών που συνάπτονται σύμφωνα με το άρθρο 12, τις προϋποθέσεις αποδοχής αδειών τρίτων χωρών·

στ) τον τρόπο με τον οποίο οι χειριστές των αεροσκαφών που αναφέρονται στο παράρτημα II στοιχείο α) σημείο ii) και στοιχεία δ) και στ), όταν αυτά χρησιμοποιούνται για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος III.

7. Κατά τη θέσπιση των εκτελεστικών μέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 6, η Επιτροπή μεριμνά ιδιαίτερα ώστε να αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη της τεχνολογίας, περιλαμβανομένων των βέλτιστων πρακτικών και της επιστημονικής και τεχνολογικής προόδου στον τομέα της εκπαίδευσης των χειριστών.

Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν επίσης διατάξεις για την έκδοση όλων των τύπων αδειών χειριστή και των ικανοτήτων που απαιτούνται δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου, και άδειας χειριστή αναψυχής που καλύπτει μη εμπορικές δραστηριότητες με αεροσκάφη με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης το πολύ 2 000 kg και η οποία δεν ανταποκρίνεται σε κανένα από τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 3 στοιχείο ι).

Άρθρο 8

Αεροπορικές δραστηριότητες

▼M2

1. Η εκμετάλλευση αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) πρέπει να είναι σύμφωνη με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV και, ει δυνατόν, στο παράρτημα Vβ.

▼B

2. Εάν οι εκτελεστικοί κανόνες δεν ορίζουν άλλως, οι φορείς εκμετάλλευσης που ενέχονται σε εμπορικές δραστηριότητες πρέπει να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την τέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με τα προνόμιά τους. Οι εν λόγω ικανότητες και μέσα πρέπει να αναγνωρίζονται μέσω της έκδοσης πιστοποιητικού. Τα προνόμια που παρέχονται στον φορέα εκμετάλλευσης και το πεδίο των δραστηριοτήτων πρέπει να προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό.

3. Εάν οι εκτελεστικοί κανόνες δεν ορίζουν άλλως, οι φορείς εκμετάλλευσης που ενέχονται σε μη εμπορικές δραστηριότητες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με τη λειτουργία του αεροσκάφους αυτού.

4. Τα πληρώματα θαλάμου επιβατών που ενέχονται στη λειτουργία αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) πρέπει να συμμορφώνονται με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV. Τα άτομα που εμπλέκονται σε εμπορικές δραστηριότητες πρέπει να διαθέτουν βεβαίωση όπως αρχικά ορίζεται στο παράρτημα III τμήμα ΙΕ στοιχείο δ) της OPS 1.1005, όπως παρατίθεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1899/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 ([1])· κατά την κρίση του κράτους μέλους, η βεβαίωση αυτή μπορεί να εκδίδεται από εγκεκριμένους φορείς εκμετάλλευσης ή εκπαιδευτικούς φορείς.

5. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος άρθρου διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 4. Τα μέτρα αυτά προσδιορίζουν ιδίως:

([1]) ΕΕ L 377 της 27.12.2006, σ. 1.

▼M2

α) τις προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση αεροσκάφους σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV και, εάν έχει εφαρμογή, στο παράρτημα Vβ·

▼B

β) τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένα πιστοποιητικό αντικαθίσταται από δήλωση σχετικά με την ικανότητα και τα μέσα που διαθέτει ο φορέας εκμετάλλευσης για την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με την εκμετάλλευση αεροσκάφους·

γ) τα προνόμια και τις ευθύνες των κατόχων πιστοποιητικών·

δ) τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες για τη δήλωση και την επιτήρηση των φορέων εκμετάλλευσης που αναφέρονται στην παράγραφο 3, και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μια δήλωση αντικαθίσταται από επίδειξη της ικανότητας και των μέσων για την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με τα προνόμια του φορέα εκμετάλλευσης που αναγνωρίζονται μέσω της χορήγησης σχετικής έγκρισης·

ε) προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση της βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που αναφέρεται στην παράγραφο 4·

στ) τις προϋποθέσεις για την απαγόρευση ή τον περιορισμό των δραστηριοτήτων ή την υπαγωγή τους σε ορισμένους όρους, προς το συμφέρον της ασφαλείας·

▼M2

ζ) τον τρόπο με τον οποίο οι δραστηριότητες αεροσκαφών που αναφέρονται στο παράρτημα II στοιχείο α) σημείο ii) και στοιχεία δ) και η), όταν αυτά χρησιμοποιούνται για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος IV και, εάν έχει εφαρμογή, του παραρτήματος Vβ.

▼B

6. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 5:

— αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα των αεροπορικών δραστηριοτήτων,

— καθορίζουν διαφόρους τύπους δραστηριοτήτων και προβλέπουν σχετικές απαιτήσεις και επιδείξεις συμμόρφωσης ανάλογες προς την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων και του συναφούς κινδύνου,

— λαμβάνουν υπόψη την πείρα από τα εν υπηρεσία αεροσκάφη παγκοσμίως, καθώς και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο,

— όσον αφορά τις εμπορικές μεταφορές με αεροπλάνα, και με την επιφύλαξη του προηγούμενου εδαφίου, εκπονούνται αρχικά βάσει των κοινών τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών που ορίζονται στο παράρτημα III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91,

— βασίζονται σε αξιολόγηση του κινδύνου και είναι ανάλογοι με την κλίμακα και το πεδίο εφαρμογής της δραστηριότητας,

— επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων,

▼B

— δεν επιβάλλουν στα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) απαιτήσεις ασυμβίβαστες προς τις υποχρεώσεις που υπέχουν τα κράτη μέλη δυνάμει της ICAO,

▼M2

— λαμβάνουν υπόψη τις πτυχές ασφάλειας που αφορούν τις ATM/ANS.

Άρθρο 8α

Αεροδρόμια

1. Τα αεροδρόμια και ο εξοπλισμός τους, καθώς και οι δραστηριότητές τους, συμμορφώνονται στις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος Vα και, αν έχει εφαρμογή, και του παραρτήματος Vβ.

2. Η συμμόρφωση των αεροδρομίων, του εξοπλισμού τους και της εκμετάλλευσής τους προς τις βασικές απαιτήσεις αποδεικνύεται με βάση τα ακόλουθα:

α) απαιτείται πιστοποιητικό για κάθε αεροδρόμιο. Το πιστοποιητικό και η πιστοποίηση των αλλαγών του πιστοποιητικού εκδίδονται εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι το αεροδρόμιο είναι σύμφωνο προς τη βάση πιστοποίησης που καθορίζεται στο στοιχείο β), και ότι το αεροδρόμιο δεν έχει κανένα γνώρισμα ή χαρακτηριστικό που καθιστά επισφαλή τη λειτουργία του. Το πιστοποιητικό καλύπτει το αεροδρόμιο, τη λειτουργία του και τον συναφή με την ασφάλεια εξοπλισμό του·

β) η βάση πιστοποίησης για ένα αεροδρόμιο συνίσταται στα ακόλουθα:

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

ii) τις διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες έγινε δεκτό ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας και

iii) τις ειδικές και λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές που είναι αναγκαίες, εφόσον τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού ενός συγκεκριμένου αεροδρομίου ή η πείρα από την εκμετάλλευσή του καθιστούν κάποια από τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο σημείο i) ακατάλληλη ή ανάρμοστη για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος Vα·

γ) στα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 είναι δυνατόν να περιλαμβάνεται απαίτηση πιστοποίησης για τον σημαντικό για την ασφάλεια εξοπλισμό αεροδρομίου. Το πιστοποιητικό για τον εξοπλισμό αυτό εκδίδεται όταν ο αιτών αποδείξει ότι ο εξοπλισμός αυτός ανταποκρίνεται στις καθορισμένες λεπτομερείς προδιαγραφές προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1·

δ) οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση των αεροδρομίων αποδεικνύουν την ικανότητα και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων τους που συνδέονται με τα προνόμιά τους. Οι εν λόγω ικανότητες και μέσα πρέπει να αναγνωρίζονται με την έκδοση πιστοποιητικού όπως αναφέρεται στο στοιχείο α). Μπορούν επίσης να αναγνωρισθούν με την έκδοση χωριστού πιστοποιητικού εφόσον έτσι αποφασίσει το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου βρίσκεται το αεροδρόμιο. Τα προνόμια που παρέχονται στον πιστοποιημένο φορέα και η έκταση της πιστοποίησης, περιλαμβανομένης και της κατάστασης αεροδρομίων που θα τεθούν σε λειτουργία, προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό·

ε) κατά παρέκκλιση του στοιχείου δ), τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι οι πάροχοι υπηρεσιών διαχείρισης της πίστας ελιγμών έχουν την άδεια να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων του που συνδέονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

▼**M2**

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι υφίστανται οι διατάξεις για τη διασφάλιση των αεροδρομίων από τις δραστηριότητες και εξελίξεις στον περιβάλλοντα χώρο οι οποίες θα μπορούσαν να δημιουργήσουν απαράδεκτους κινδύνους στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο.

4. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίου παρακολουθούν τις δραστηριότητες και εξελίξεις στον περιβάλλοντα του αεροδρομίου χώρο οι οποίες θα μπορούσαν να δημιουργήσουν απαράδεκτους κινδύνους στην αεροπλοΐα και λαμβάνουν, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, τα ανάλογα αντισταθμιστικά μέτρα.

5. Τα μέτρα που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των απαιτήσεων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, μέσω της συμπλήρωσής του, εγκρίνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 65 παράγραφος 4.

Στα μέτρα προσδιορίζονται ιδίως:

α) οι προϋποθέσεις για τη σύσταση και την κοινοποίηση στον αιτούντα της βάσης πιστοποίησης που ισχύει για ένα αεροδρόμιο·

β) οι προϋποθέσεις για τη σύσταση και την κοινοποίηση στον αιτούντα των λεπτομερών προδιαγραφών πιστοποίησης που ισχύει για τον εξοπλισμό ενός αεροδρομίου·

γ) οι προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, την αναστολή ή την ανάκληση πιστοποιητικών αεροδρομίου και πιστοποιητικών εξοπλισμού αεροδρομίου, καθώς και τους επιχειρησιακούς περιορισμούς που αφορούν τον συγκεκριμένο σχεδιασμό του αεροδρομίου·

δ) οι προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση αεροδρομίου σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα Vα και, αν έχει εφαρμογή, και του παραρτήματος Vβ·

ε) οι προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, την αναστολή ή την ανάκληση των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο δ)·

στ) οι ευθύνες των κατόχων πιστοποιητικών·

ζ) οι προϋποθέσεις για την αποδοχή και τη μετατροπή των πιστοποιητικών αεροδρομίου που εκδίδουν τα κράτη μέλη, περιλαμβανομένων και μέτρων που έχουν ήδη εγκριθεί από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος επί τη βάσει των κοινοποιημένων παρεκκλίσεων από το παράρτημα 14 της σύμβασης του Σικάγου πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού·

η) οι προϋποθέσεις για την απόφαση να μην επιτραπούν οι εξαιρέσεις μνεία των οποίων γίνεται στο άρθρο 4 σημείο 3β, περιλαμβανομένων κριτηρίων για αεροδρόμια εμπορευματικών μεταφορών, για την κοινοποίηση των εξαιρουμένων αεροδρομίων, καθώς και για την επανεξέταση των εξαιρέσεων που χορηγήθηκαν·

θ) οι προϋποθέσεις με βάση τις οποίες οι δραστηριότητες απαγορεύονται, περιορίζονται ή υπάγονται σε ορισμένους όρους για λόγους ασφαλείας·

ι) οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες για τη δήλωση των παρόχων υπηρεσιών, μνεία των οποίων γίνεται στην παράγραφο 2, στοιχείο ε), και την επιτήρησή τους.

6. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 5:

α) ανταποκρίνονται στην εξέλιξη της τεχνολογίας και τις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα των αεροδρομίων και λαμβάνουν υπόψη τα ισχύοντα πρότυπα του ΔΟΠΑ και τις συνιστώμενες πρακτικές·

β) είναι ανάλογα του μεγέθους, της κυκλοφορίας, της κατηγορίας και της πολυπλοκότητας του αεροδρομίου και της φύσεως και του όγκου των δραστηριοτήτων του·

▼M2

γ) λαμβάνουν υπόψη τη διεθνή πείρα στην εκμετάλλευση αεροδρομίων, καθώς και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο·

δ) επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων·

ε) προβλέπουν την απαραίτητη ευελιξία για προσαρμοσμένη σε ειδικές ανάγκες συμμόρφωση.

Άρθρο 8β

ATM/ANS

1. Η παροχή ATM/ANS πρέπει να είναι σύμφωνη με τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος Vβ και, όπου έχει εφαρμογή, του παραρτήματος Vα.

2. Οι πάροχοι ATM/ANS απαιτείται να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού. Το πιστοποιητικό εκδίδεται εφόσον ο πάροχος αποδείξει ότι διαθέτει την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με τα προνόμια του παρόχου. Τα χορηγούμενα προνόμια και το πεδίο εφαρμογής των παρεχόμενων υπηρεσιών προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό.

3. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 2, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι οι πάροχοι υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης έχουν την άδεια να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων τους που συνδέονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

4. Στα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 6 είναι δυνατόν να καθορισθεί απαίτηση πιστοποίησης για φορείς που εμπλέκονται στο σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση των σημαντικών για την ασφάλεια συστημάτων ATM/ANS, και των συστατικών στοιχείων τους. Το πιστοποιητικό για τους φορείς αυτούς εκδίδεται εφόσον αποδείξουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με τα προνόμιά τους. Τα προνόμια που παρέχονται βάσει του πιστοποιητικού προσδιορίζονται στο εν λόγω έγγραφο.

5. Στα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 6 είναι δυνατό να προβλεφθεί απαίτηση πιστοποίησης ή, εναλλακτικά, έγκρισης από τον πάροχο ATM/ANS, για κρίσιμα από πλευράς ασφαλείας συστήματα και συστατικά στοιχεία ATM/ANS. Εκδίδεται το πιστοποιητικό για τα εν λόγω συστήματα και συστατικά στοιχεία ή χορηγείται έγκριση, εφόσον ο αιτών αποδείξει ότι συστήματα και συστατικά στοιχεία ανταποκρίνονται στις καθορισμένες λεπτομερείς προδιαγραφές που έχουν τεθεί προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

6. Τα μέτρα που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των απαιτήσεων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, διά της συμπληρώσεώς του, εγκρίνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

Στα μέτρα προσδιορίζονται ιδίως:

α) οι προϋποθέσεις για την παροχή ATM/ANS σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα Vβ και, αν έχει εφαρμογή, στο παράρτημα Vα·

β) οι προϋποθέσεις για τον καθορισμό και την κοινοποίηση στον αιτούντα των λεπτομερών προδιαγραφών που ισχύουν για τα συστήματα ATM/ANS, τα συστατικά στοιχεία τους·

γ) οι προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, την αναστολή ή την ανάκληση των πιστοποιητικών που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 4·

δ) οι ευθύνες των κατόχων πιστοποιητικών·

▼M2

ε) οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες για τη δήλωση των παρόχων υπηρεσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και την επιτήρησή τους·

στ) οι προϋποθέσεις με βάση τις οποίες οι δραστηριότητες απαγορεύονται, περιορίζονται ή υπάγονται σε ορισμένους όρους για λόγους ασφαλείας.

7. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 6:

α) ανταποκρίνονται στην εξέλιξη της τεχνολογίας και στις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα των ATM/ANS·

β) είναι ανάλογα του μεγέθους και της πολυπλοκότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών·

γ) λαμβάνουν υπόψη τη διεθνή πείρα στην παροχή ATM/ANS, καθώς και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο·

δ) μελετώνται με τη χρησιμοποίηση, στο μέτρο του εφικτού, των σχετικών διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, του κανονισμού (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]), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και του κανονισμού (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») ([2]) και προβλέπουν μεταβατικούς μηχανισμούς για την εξασφάλιση της συνέχειας των πιστοποιήσεων που έχουν ήδη χορηγηθεί με βάση τους κανονισμούς αυτούς· αρχικά, περιέχουν τις διατάξεις ασφαλείας των κανονισμών αυτών και, εφόσον ενδείκνυται, σε περίπτωση μελλοντικών αλλαγών, λαμβάνουν υπόψη τις πρόσφατες επιστημονικές και τεχνολογικές εξελίξεις·

ε) επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων.

Άρθρο 8γ

Ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας

1. Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τα πρόσωπα και οι φορείς που εμπλέκονται στην εκπαίδευση, τη δοκιμή, τον έλεγχο ή την ιατρική εξέταση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, συμμορφώνονται προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα Vβ.

2. Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας απαιτείται να είναι κάτοχοι αδείας και ιατρικού πιστοποιητικού ενδεδειγμένου για την υπηρεσία που παρέχουν.

3. Η άδεια που αναφέρεται στην παράγραφο 2 εκδίδεται μόνον εφόσον ο/η υποψήφιος/α αποδείξει ότι συμμορφώνεται προς τους κανόνες που έχουν θεσπισθεί για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις σε ό,τι αφορά τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων, πρακτικών ικανοτήτων, γλωσσομάθειας και πείρας που καθορίζονται στο παράρτημα Vβ.

4. Το ιατρικό πιστοποιητικό που αναφέρεται στην παράγραφο 2 εκδίδεται μόνον εφόσον ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας συμμορφώνεται προς τους κανόνες που έχουν θεσπισθεί για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις σε ό,τι αφορά την καλή κατάσταση υγείας που καθορίζονται στο παράρτημα Vβ. Το ιατρικό πιστοποιητικό επιτρέπεται να εκδίδεται από αεροϊατρικούς εξεταστές ή από κέντρα αεροπορικής ιατρικής.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.
([2]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26.

▼M2

5. Τα προνόμια που παρέχονται στον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και το πεδίο εφαρμογής της άδειας και του ιατρικού πιστοποιητικού προσδιορίζονται στα εν λόγω έγγραφα.

6. Η ικανότητα των φορέων εκπαίδευσης χειριστών εναέριας κυκλοφορίας, των ιατρικών εξεταστών και των κέντρων αεροπορικής ιατρικής να εκτελούν τα καθήκοντα που απορρέουν από τα προνόμιά τους, ως προς την έκδοση αδειών και ιατρικών πιστοποιητικών, αναγνωρίζεται με την έκδοση πιστοποιητικού.

7. Πιστοποιητικό εκδίδεται σε φορείς εκπαίδευσης, εξεταστές και κέντρα αεροπορικής ιατρικής για ελεγκτές εναερίου κυκλοφορίας που έχουν αποδείξει ότι συμμορφώνονται με τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις σχετικές ουσιώδεις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα Vβ. Τα χορηγούμενα από το πιστοποιητικό προνόμια προσδιορίζονται στην έγκριση.

8. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την πρακτική εξάσκηση ή την αξιολόγηση των προσόντων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό. Το πιστοποιητικό εκδίδεται εφόσον το ενδιαφερόμενο πρόσωπο αποδείξει ότι συμμορφώνεται προς τους κανόνες που έχουν θεσπισθεί για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα Vβ. Τα χορηγούμενα προνόμια προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό.

9. Οι συνθετικές διατάξεις εκπαίδευσης είναι σύμφωνες προς τις βασικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα Vβ.

10. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος άρθρου, με συμπλήρωσή τους, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 4.

Στα μέτρα προσδιορίζονται ιδίως:

α) οι διάφορες ειδικότητες και καταχωρίσεις των αδειών ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας·

β) οι προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση αδειών, τις ειδικότητες και τις καταχωρίσεις των αδειών, ιατρικών πιστοποιητικών, εγκρίσεων και πιστοποιητικών, καθώς και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες δεν είναι απαραίτητο να ζητούνται τα εν λόγω πιστοποιητικά και εγκρίσεις, προβλέποντας παράλληλα μεταβατικούς μηχανισμούς που να εξασφαλίζουν τη συνέχεια των εγκρίσεων και των πιστοποιητικών που έχουν ήδη χορηγηθεί·

γ) τα προνόμια και οι ευθύνες των κατόχων αδειών, οι ειδικότητες και οι καταχωρίσεις αδειών, τα ιατρικά πιστοποιητικά, οι εγκρίσεις και τα πιστοποιητικά·

δ) οι προϋποθέσεις για την αποδοχή και τη μετατροπή των αδειών των ελεγκτών εναερίου κυκλοφορίας, καθώς και οι προϋποθέσεις για την αποδοχή και τη μετατροπή των εθνικών ιατρικών πιστοποιητικών σε κοινώς αναγνωρισμένα ιατρικά πιστοποιητικά.

11. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 10 ανταποκρίνονται στην τεχνογνωσία, καθώς και στις βέλτιστες πρακτικές και στην επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο, στο πεδίο της εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Αρχικά θα εκπονηθούν με βάση τις διατάξεις της οδηγίας 2006/23/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας ([1]).

([1]) ΕΕ L 114 της 27.4.2006, σ. 22.

▼B

Άρθρο 9

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

▼M2

1. Τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ), καθώς και τα πληρώματα και οι δραστηριότητές τους, τηρούν τα εφαρμοστέα πρότυπα του ΔΟΠΑ. Εφόσον δεν υπάρχουν τέτοια πρότυπα, τα αεροσκάφη αυτά και οι δραστηριότητές τους τηρούν τις απαιτήσεις των παραρτημάτων I, III, IV και, αν έχει εφαρμογή, και του παραρτήματος Vβ, υπό την προϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις αυτές δεν αντιβαίνουν προς τα δικαιώματα τρίτων χωρών δυνάμει διεθνών συμβάσεων.

▼B

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης που ενέχονται σε εμπορικές δραστηριότητες χρησιμοποιώντας αεροσκάφη εκ των αναφερομένων στην παράγραφο 1 πρέπει να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα ώστε να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 1.

Η απαίτηση του πρώτου εδαφίου μπορεί να ικανοποιείται με την αποδοχή πιστοποιητικών που εκδίδονται από τρίτη χώρα ή εξ ονόματός της.

Οι ικανότητες και τα μέσα του πρώτου εδαφίου πρέπει να αναγνωρίζονται μέσω της έκδοσης αδείας. Τα προνόμια που παρέχονται στον φορέα εκμετάλλευσης και το πεδίο των δραστηριοτήτων πρέπει να προσδιορίζονται στην εν λόγω άδεια.

3. Οι φορείς εκμετάλλευσης που ενέχονται σε μη εμπορικές δραστηριότητες σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών χρησιμοποιώντας αεροσκάφη αναφερόμενα στην παράγραφο 1, μπορούν να υποχρεούνται να δηλώνουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με τη λειτουργία του αεροσκάφους αυτού.

4. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος άρθρου διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 4. Τα μέτρα αυτά προσδιορίζει ιδίως:

α) τον τρόπο με τον οποίον είναι δυνατόν να επιτρέπεται στα αεροσκάφη ή στο πλήρωμα που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) που δεν διαθέτουν τυποποιημένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας της ICAO ή άδεια, να λειτουργούν προς, από και εντός της Κοινότητας·

β) τις προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση αεροσκάφους σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1·

γ) τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση της άδειας φορέα εκμετάλλευσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2, λαμβάνοντας υπόψη τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από το κράτος νηολόγησης ή το κράτος του φορέα εκμετάλλευσης, με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και των εκτελεστικών κανόνων του·

δ) τα προνόμια και τις ευθύνες των κατόχων αδειών·

ε) τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες για τη δήλωση και την επιτήρηση των φορέων εκμετάλλευσης που αναφέρονται στην παράγραφο 3·

στ) τις προϋποθέσεις για την απαγόρευση ή τον περιορισμό των δραστηριοτήτων ή την υπαγωγή τους σε ορισμένους όρους, προς το συμφέρον της ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 1.

▼B

5. Κατά τη θέσπιση των μέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 4, η Επιτροπή μεριμνά δεόντως ώστε:

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

β) καμία απαίτηση να μην υπερβαίνει τα απαιτούμενα από τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) και από τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών αυτών·

γ) να χρησιμοποιούνται, ανάλογα με την περίπτωση, τα μέτρα που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5 και το άρθρο 8 παράγραφος 5·

δ) η διαδικασία με την οποία λαμβάνονται οι άδειες να είναι πάντοτε απλή, αναλογική, οικονομική και αποτελεσματική, και να προβλέπει απαιτήσεις και επιδείξεις συμμόρφωσης ανάλογες προς την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων και τον σχετικό κίνδυνο. Ειδικότερα, η διαδικασία λαμβάνει υπόψη:

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

ii) τις πληροφορίες από τις επιθεωρήσεις στους χώρους στάθμευσης και τα αρχεία της εκτίμησης της ασφαλείας των ξένων αεροσκαφών (SAFA)· και

iii) άλλες έγκυρες πληροφορίες σχετικά με πτυχές της ασφαλείας που αφορούν τον οικείο φορέα εκμετάλλευσης ·

▼M2

ε) να λαμβάνονται υπόψη οι πτυχές ασφαλείας των ATM/ANS.

▼B

Άρθρο 10

Επιτήρηση και εφαρμογή εφαρμογής

▼M2

1. Τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και ο Οργανισμός συνεργάζονται για να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό και τους κανόνες εφαρμογής του.

▼B

2. Για τους σκοπούς της εφαρμογής της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη, εκτός από τα πιστοποιητικά επιτήρησης που έχουν εκδώσει, διενεργούν έρευνες, συμπεριλαμβανομένων επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης, και λαμβάνουν κάθε μέτρο, συμπεριλαμβανομένης της απαγόρευσης απογείωσης αεροσκαφών, για να αποτρέψουν τη συνέχιση παράβασης.

3. Για τους σκοπούς της εφαρμογής της παραγράφου 1, ο Οργανισμός διενεργεί έρευνες σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 2 και το άρθρο 55.

4. Για να διευκολυνθούν οι αρμόδιες αρχές να αναλάβουν την κατάλληλη δράση επιβολής της εφαρμογής, τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και ο Οργανισμός ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις εντοπιζόμενες παραβάσεις.

5. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος άρθρου διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 4. Η Επιτροπή της προσδιορίζει ιδίως:

α) τις προϋποθέσεις για τη συλλογή, την ανταλλαγή και τη διάδοση πληροφοριών·

β) τις προϋποθέσεις για τη διενέργεια επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων των συστηματικών επιθεωρήσεων·

▼B

γ) τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες δεν θα επιτρέπεται η απογείωση αεροσκαφών που δεν τηρούν τον παρόντα κανονισμό ή τους εκτελεστικούς κανόνες του.

Άρθρο 11

Αναγνώριση πιστοποιητικών

1. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν, χωρίς περαιτέρω τεχνικές απαιτήσεις ή αξιολόγηση, τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Εφόσον η αρχική αναγνώριση αφορά συγκεκριμένο σκοπό ή σκοπούς, κάθε μεταγενέστερη αναγνώριση καλύπτει μόνο τον ίδιο σκοπό ή σκοπούς.

2. Η Επιτροπή μπορεί, με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή του Οργανισμού, να κινεί τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 7, ώστε να αποφασίζεται κατά πόσον ένα πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό συμμορφώνεται πράγματι με αυτόν και με τους εκτελεστικούς κανόνες του.

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης ή ανεπαρκούς συμμόρφωσης, η Επιτροπή απαιτεί από τον εκδότη του πιστοποιητικού να αναλαμβάνει τη διορθωτική δράση και τα μέτρα διασφάλισης που απαιτούνται, όπως ο περιορισμός ή η αναστολή του συγκεκριμένου πιστοποιητικού. Επιπλέον, η παράγραφος 1 παύει να ισχύει για το εν λόγω πιστοποιητικό από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης της Επιτροπής στα κράτη μέλη.

3. Όταν η Επιτροπή έχει στη διάθεσή της επαρκή στοιχεία που να πιστοποιούν ότι ο εκδότης που αναφέρεται στην παράγραφο 2 έχει λάβει τα ενδεδειγμένα διορθωτικά μέτρα προς αντιμετώπιση της μη συμμόρφωσης ή της ανεπαρκούς συμμόρφωσης και ότι τα μέτρα διασφάλισης δεν είναι πλέον απαραίτητα, αποφασίζει ότι οι διατάξεις της παραγράφου 1 ισχύουν εκ νέου για το εν λόγω πιστοποιητικό. Οι διατάξεις αυτές ισχύουν από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης αυτής στα κράτη μέλη.

▼M2

4. Εν αναμονή της έναρξης ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, στο άρθρο 7 παράγραφος 6 και στο άρθρο 9 παράγραφος 4, και της εκπνοής οιωνδήποτε μεταβατικών περιόδων που προβλέπονται για τα μέτρα αυτά, και με την επιφύλαξη του άρθρου 69 παράγραφος 4, τα πιστοποιητικά που δεν μπορούν να εκδοθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιτρέπεται να εκδίδονται με βάση τους ισχύοντες εθνικούς κανονισμούς.

5. Εν αναμονή της έναρξης ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 5, και της εκπνοής οιωνδήποτε μεταβατικών περιόδων που προβλέπονται για τα μέτρα αυτά, και με την επιφύλαξη του άρθρου 69 παράγραφος 4, τα πιστοποιητικά που δεν μπορούν να εκδοθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιτρέπεται να εκδίδονται με βάση τους ισχύοντες εθνικούς κανονισμούς.

5α. Εν αναμονή της έναρξης ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 8α παράγραφος 5, στο άρθρο 8γ παράγραφος 10 και της εκπνοής οιωνδήποτε μεταβατικών περιόδων που προβλέπονται για τα μέτρα αυτά, και με την επιφύλαξη του άρθρου 69 παράγραφος 4, τα πιστοποιητικά που δεν μπορούν να εκδοθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιτρέπεται να εκδίδονται με βάση τους ισχύοντες εθνικούς κανονισμούς.

5β. Εν αναμονή της έναρξης ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 8βπαράγραφος 6 και της εκπνοής οιωνδήποτε μεταβατικών περιόδων που προβλέπονται για τα μέτρα αυτά, και με την επιφύλαξη του άρθρου 69 παράγραφος 4, τα πιστοποιητικά που δεν μπορούν να

▼M2

εκδοθούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιτρέπεται να εκδίδονται με βάση τους ισχύοντες εθνικούς κανονισμούς ή, αναλόγως, με βάση τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2005, περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας [1].

▼B

6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν υπό την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και των εκτελεστικών κανόνων του.

Άρθρο 12

Αποδοχή πιστοποίησης τρίτης χώρας

1. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και από τους εκτελεστικούς κανόνες του, ο Οργανισμός ή οι αεροπορικές αρχές του κράτους μέλους μπορούν να εκδίδουν πιστοποιητικά βάσει πιστοποιητικών που εκδίδουν αεροναυτικές αρχές τρίτης χώρας, όπως προβλέπεται σε συμφωνίες αναγνώρισης μεταξύ της Κοινότητας και της εν λόγω τρίτης χώρας.

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

β) Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι:

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

— η συμφωνία αυτή θα εισήγαγε διακρίσεις μεταξύ των κρατών μελών χωρίς να είναι δυνατή η επίκληση επιτακτικών λόγων ασφαλείας ή αντιβαίνουν προς την κοινοτική εξωτερική πολιτική έναντι μιας τρίτης χώρας,

μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 65 παράγραφος 2, να απαιτήσει από το οικείο κράτος μέλος να τροποποιήσει τη συμφωνία ή να αναστείλει την εφαρμογή της ή να την καταγγείλει, σύμφωνα με το άρθρο 307 της συνθήκης.

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

Άρθρο 13

Ειδικευμένοι φορείς

Όταν αναθέτουν συγκεκριμένο καθήκον πιστοποίησης σε ειδικευμένο φορέα, ο Οργανισμός ή η σχετική εθνική αεροπορική αρχή μεριμνούν ώστε ο φορέας αυτός να πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος V.

▼M2

Οι ειδικευμένοι φορείς δεν εκδίδουν πιστοποιητικά.

[1] ΕΕ L 335 της 21.12.2005, σ. 13.

▼B

Άρθρο 14

Διατάξεις σχετικά με την ευελιξία

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

Το κράτος μέλος κοινοποιεί αμέσως στον Οργανισμό, στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη τα μέτρα που λαμβάνει και την αιτιολόγησή τους.

2. α) Ο Οργανισμός εκτιμά εάν το πρόβλημα ασφαλείας μπορεί να αντιμετωπισθεί στο πλαίσιο των εξουσιών που του ανατίθενται σύμφωνα με το άρθρο 18 στοιχείο δ). Στην περίπτωση αυτή λαμβάνει τις ενδεικνυόμενες αποφάσεις εντός ενός μηνός αφότου του γίνει η κοινοποίηση δυνάμει της παραγράφου 1.

β) Εάν ο Οργανισμός συμπεράνει ότι το πρόβλημα ασφαλείας δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί όπως προβλέπεται στο στοιχείο α), εκδίδει, εντός της περιόδου που αναφέρεται στο εν λόγω σημείο, σύσταση σύμφωνα με το άρθρο 18 στοιχείο β), ως προς το εάν ο παρών κανονισμός ή οι εκτελεστικοί κανόνες του θα πρέπει να τροποποιηθούν και ως προς το εάν τα κοινοποιηθέντα μέτρα θα πρέπει να αποσυρθούν ή να διατηρηθούν.

3. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς του, σχετικά με το πόσον ένα ανεπαρκές επίπεδο ασφαλείας ή μια έλλειψη στον παρόντα κανονισμό ή στους εκτελεστικούς κανόνες του αιτιολογούν την κίνηση της διαδικασίας τροποποίησής τους και εάν τα μέτρα που θεσπίσθηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 1 μπορούν να διατηρηθούν, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 6. Στην περίπτωση αυτή, τα μέτρα εφαρμόζονται κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο από όλα τα κράτη μέλη, και οι διατάξεις του άρθρου 11 εφαρμόζονται στα εν λόγω μέτρα. Εάν τα μέτρα κριθούν αναιτιολόγητα, ανακαλούνται από το οικείο κράτος μέλος.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν εξαιρέσεις από τις ουσιαστικές απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και τους εκτελεστικούς κανόνες του, σε περίπτωση απρόβλεπτων επειγουσών λειτουργικών περιστάσεων ή λειτουργικών αναγκών περιορισμένης διάρκειας, υπό την προϋπόθεση ότι το επίπεδο ασφαλείας δεν επηρεάζεται αρνητικά. Ο Οργανισμός, η Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη ενημερώνονται γι' αυτές τις εξαιρέσεις μόλις αυτές καταστούν επαναληπτικές ή όταν χορηγούνται για διάστημα άνω των δύο μηνών.

5. Ο Οργανισμός εκτιμά εάν οι εξαιρέσεις που κοινοποιούνται από κράτος μέλος είναι λιγότερο περιοριστικές από τις εφαρμοστέες κοινοτικές διατάξεις και, εντός ενός μηνός από τη σχετική κοινοποίηση, εκδίδει σύσταση σύμφωνα με το άρθρο 18 στοιχείο β), ως προς το εάν οι εξαιρέσεις αυτές συνάδουν προς τον γενικό στόχο ασφαλείας του παρόντος κανονισμού ή οποιονδήποτε άλλο κανόνα του κοινοτικού δικαίου.

Εάν μια εξαίρεση δεν συνάδει προς τους γενικούς στόχους ασφαλείας του παρόντος κανονισμού ή οποιουδήποτε άλλου κανόνα του κοινοτικού δικαίου, η Επιτροπή αποφασίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 65 παράγραφος 7, να μην επιτρέψει την εξαίρεση. Στην περίπτωση αυτή, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ανακαλεί την εξαίρεση.

▼B

6. Εάν, με άλλα μέσα, είναι δυνατόν να επιτευχθεί επίπεδο προστασίας ισοδύναμο με αυτό που επιτυγχάνεται μέσω της εφαρμογής των εκτελεστικών κανόνων του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη μπορούν, χωρίς διακρίσεις λόγω ιθαγένειας, να χορηγούν έγκριση που να παρεκκλίνει από τους εν λόγω εκτελεστικούς κανόνες.

Στις περιπτώσεις αυτές, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί στον Οργανισμό και στην Επιτροπή την πρόθεσή του να χορηγήσει αυτή την έγκριση και αιτιολογεί την ανάγκη παρέκκλισης από τον συγκεκριμένο κανόνα, καθώς και τις προϋποθέσεις που ορίζονται για να εξασφαλιστεί ότι επιτεύχθηκε ισοδύναμο επίπεδο προστασίας.

7. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 6, ο Οργανισμός εκδίδει σύσταση σύμφωνα με το άρθρο 18 στοιχείο β), ως προς το εάν μια έγκριση που προτείνει σύμφωνα με την παράγραφο 6 πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην εν λόγω παράγραφο.

Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, διά της συμπληρώσεώς του, προκειμένου να αποφασισθεί εάν μπορεί να χορηγηθεί η προτεινόμενη έγκριση, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 6, εντός ενός μηνός από την παραλαβή της σύστασης του Οργανισμού. Στην περίπτωση αυτήν, η Επιτροπή κοινοποιεί την απόφασή της σε όλα τα κράτη μέλη που έχουν επίσης το δικαίωμα να εφαρμόσουν αυτό το μέτρο. Οι διατάξεις του άρθρου 15 εφαρμόζονται στο εν λόγω μέτρο.

Άρθρο 15

Δίκτυο πληροφοριών

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

2. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα της Επιτροπής, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001, η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 65 παράγραφος 3, μέτρα για την, εξ ιδίας πρωτοβουλίας της Επιτροπής, διάδοση των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου στα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα μέτρα αυτά, που μπορεί να είναι γενικά ή ατομικά, βασίζονται στην ανάγκη:

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

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

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

4. Για να ενημερώνεται το κοινό για το γενικό επίπεδο ασφαλείας, ο Οργανισμός δημοσιεύει ετησίως επιθεώρηση ασφαλείας. Από την έναρξη ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5, στην εν λόγω επιθεώρηση ασφαλείας περιλαμβάνεται ανάλυση όλων των πληροφοριών που έχουν ληφθεί σύμφωνα με το άρθρο 10. Η ανάλυση αυτή είναι απλή και ευνόητη και αναφέρει κατά πόσον υφίστανται αυξημένοι κίνδυνοι ως προς την ασφάλεια. Στην εν λόγω ανάλυση, δεν αποκαλύπτονται οι πηγές πληροφοριών.

▼B

Άρθρο 16

Προστασία των πηγών πληροφοριών

1. Όταν πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 1, παρέχονται από φυσικό πρόσωπο σε εθελούσια βάση στην Επιτροπή ή στον Οργανισμό, η πηγή των πληροφοριών δεν αποκαλύπτεται. Όταν οι πληροφορίες παρέχονται σε εθνική αρχή, η πηγή των πληροφοριών προστατεύεται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

2. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων κανόνων του ποινικού δικαίου, τα κράτη μέλη δεν κινούν τις νόμιμες διαδικασίες στην περίπτωση παραβάσεων του νόμου οι οποίες τελέσθηκαν χωρίς πρόθεση ή από απροσεξία και των οποίων λαμβάνουν γνώση απλώς και μόνον διότι αποτέλεσαν αντικείμενο αναφοράς βάσει του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του.

Ο κανόνας αυτός δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις που οφείλονται σε βαρεία αμέλεια.

3. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων κανόνων του ποινικού δικαίου, και σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στα εθνικά τους δίκαια και πρακτικές, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι εργαζόμενοι που παρέχουν πληροφορίες κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, να μην υφίστανται καμία ζημία από τον εργοδότη τους.

Ο κανόνας αυτός δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις που οφείλονται σε βαρεία αμέλεια.

4. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των εθνικών κανόνων για την πρόσβαση των δικαστικών αρχών σε πληροφορίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ I

Καθήκοντα

Άρθρο 17

Σύσταση και αρμοδιότητες του Οργανισμού

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

2. Προκειμένου να εξασφαλισθεί η ορθή λειτουργία και ανάπτυξη της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, ο Οργανισμός:

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

β) επικουρεί την Επιτροπή με την εκπόνηση μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Όπου αυτά περιλαμβάνουν τεχνικούς κανόνες, ιδίως δε κανόνες κατασκευής και σχεδιασμού καθώς και λειτουργικές πτυχές, η Επιτροπή δεν δύναται να τροποποιεί το περιεχόμενό τους χωρίς προηγούμενο συντονισμό με τον Οργανισμό. Ο Οργανισμός παρέχει επίσης στην Επιτροπή την απαραίτητη τεχνική, επιστημονική και διοικητική υποστήριξη για την άσκηση των καθηκόντων της·

γ) λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα εντός των εξουσιών που του παρέχονται από τον παρόντα κανονισμό ή άλλη κοινοτική νομοθεσία·

δ) διενεργεί επιθεωρήσεις και έρευνες, ανάλογα με τις ανάγκες, για την εκπλήρωση των καθηκόντων του·

▼B

ε) στους τομείς της αρμοδιότητάς του, εκτελεί, για λογαριασμό των κρατών μελών, λειτουργίες και καθήκοντα που τους αναθέτουν οι εφαρμοστέες διεθνείς συμβάσεις, ιδίως η σύμβαση του Σικάγου.

Άρθρο 18

Μέτρα του Οργανισμού

Όταν ενδείκνυται, ο Οργανισμός:

α) εκδίδει γνώμες απευθυνόμενες στην Επιτροπή·

β) εκδίδει συστάσεις, απευθυνόμενες στην Επιτροπή, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 14·

▼M2

γ) εκδίδει προδιαγραφές πιστοποίησης και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, καθώς και τυχόν υλικό καθοδήγησης για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των κανόνων εφαρμογής του·

δ) λαμβάνει τις κατάλληλες αποφάσεις για την εφαρμογή των άρθρων 20, 21, 22, 22α, 22β, 23, 54 και 55 μεταξύ των οποίων και τη χορήγηση εξαιρέσεων, για τους κατόχους πιστοποιητικών τα οποία έχει εκδώσει, από τις ουσιώδεις απαιτήσεις που ορίζει ο παρών κανονισμός και οι κανόνες εφαρμογής του, σε περίπτωση απρόβλεπτων επιχειρησιακών συνθηκών επείγοντος χαρακτήρα ή επιχειρησιακών αναγκών για περιορισμένη χρονική περίοδο, υπό την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζεται το επίπεδο ασφαλείας, ότι χορηγούνται για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους δύο μήνες, ότι κοινοποιούνται στην Επιτροπή και ότι δεν ανανεώνονται·

▼B

ε) εκδίδει τις εκθέσεις σχετικά με τις επιθεωρήσεις τυποποίησης που διενεργεί σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 και το άρθρο 54.

Άρθρο 19

Γνώμες, προδιαγραφές πιστοποίησης και υλικό καθοδήγησης

1. Προκειμένου να επικουρεί την Επιτροπή κατά την εκπόνηση προτάσεων για βασικές αρχές, εφαρμοσιμότητα και βασικές απαιτήσεις, οι οποίες υποβάλλονται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, καθώς και κατά τη θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων, ο Οργανισμός καταρτίζει σχετικά σχέδια. Τα σχέδια αυτά υποβάλλονται από τον Οργανισμό στην Επιτροπή υπό μορφή γνωμοδοτήσεων.

2. Ο Οργανισμός, σύμφωνα με το άρθρο 52 και τους εκτελεστικούς κανόνες που εκδίδονται από την Επιτροπή, εκπονεί:

▼M2

α) προδιαγραφές πιστοποίησης και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης· και

▼B

β) υλικό καθοδήγησης,

προς χρήση στη διαδικασία πιστοποίησης.

Τα εν λόγω έγγραφα αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις βέλτιστες πρακτικές στους συγκεκριμένους τομείς και επικαιροποιούνται, λαμβάνοντας υπόψη την πείρα από τα εν υπηρεσία αεροσκάφη παγκοσμίως και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

▼B

Άρθρο 20

Πιστοποίηση αξιοπλοΐας και περιβαλλοντική πιστοποίηση

1. Όσον αφορά τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β), ο Οργανισμός εκτελεί, ανάλογα με την περίπτωση, και όπως ορίζεται στη σύμβαση του Σικάγου ή τα παραρτήματά της, εξ ονόματος των κρατών μελών, τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του κράτους σχεδιασμού, κατασκευής ή νηολόγησης όσον αφορά την έγκριση σχεδιασμού. Προς τούτο, ιδίως:

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

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

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

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

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

στ) εκδίδει τα κατάλληλα πιστοποιητικά τύπου ή τις σχετικές μεταβολές·

ζ) εκδίδει πιστοποιητικά για εξαρτήματα και εξοπλισμό·

η) εκδίδει τα κατάλληλα περιβαλλοντικά πιστοποιητικά·

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

ι) εξασφαλίζει τις λειτουργίες διαρκούς αξιοπλοΐας που συνδέονται με τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό που υπόκεινται στην επιτήρησή του· μεταξύ άλλων, αντιδρά χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στα προβλήματα ασφαλείας και εκδίδει και διαδίδει τις οικείες υποχρεωτικές πληροφορίες·

ια) για τα αεροσκάφη για τα οποία πρόκειται να εκδοθεί πτητική άδεια, ορίζει τα πρότυπα αξιοπλοΐας και τις διαδικασίες που πρέπει να πληρούν σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο α)·

ιβ) εκδίδει άδειες χειρισμού αεροσκαφών με σκοπό την πιστοποίηση υπό τον έλεγχο του Οργανισμού, σε συμφωνία με το κράτος μέλος στο οποίο έχει καταχωρηθεί ή πρόκειται να καταχωρηθεί το αεροσκάφος.

2. Έναντι των φορέων, ο Οργανισμός:

α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αεροπορικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων, επιθεωρήσεις και ελέγχους των φορέων που πιστοποιεί·

▼B

β) εκδίδει και ανανεώνει τα πιστοποιητικά:

i) των φορέων σχεδιασμού· ή

ii) των φορέων παραγωγής που ευρίσκονται εντός της επικράτειας των κρατών μελών, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους· ή

iii) των φορέων παραγωγής και συντήρησης που ευρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών·

γ) τροποποιεί, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό του φορέα όταν δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων εκδόθηκε ή εάν ο συγκεκριμένος φορέας δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις οι οποίες του επιβάλλονται από τον παρόντα κανονισμό ή από τους εκτελεστικούς κανόνες του.

Άρθρο 21

Πιστοποίηση χειριστών

1. Όσον αφορά το προσωπικό και τους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1, ο Οργανισμός:

α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αεροπορικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων, έρευνες και ελέγχους των φορέων που πιστοποιεί και, ενδεχομένως, του προσωπικού τους·

β) εκδίδει και ανανεώνει τα πιστοποιητικά των φορέων εκπαίδευσης χειριστών και των ιατρικών κέντρων της αεροπορίας που ευρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών και, ενδεχομένως, του προσωπικού τους·

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

2. Όσον αφορά τις προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1, ο Οργανισμός:

α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αεροπορικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων, τεχνικές επιθεωρήσεις των συσκευών που πιστοποιεί·

β) εκδίδει και ανανεώνει τα πιστοποιητικά:

i) των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης που χρησιμοποιούν οι εκπαιδευτικοί φορείς που πιστοποιούνται από τον Οργανισμό· ή

ii) των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης που ευρίσκονται εντός της επικράτειας των κρατών μελών, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους·

iii) των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης που ευρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών·

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

▼B

Άρθρο 22

Πιστοποίηση αεροπορικής δραστηριότητας

1. Ο Οργανισμός αντιδρά χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε οιοδήποτε πρόβλημα επηρεάζει την ασφάλεια των αεροπορικών δραστηριοτήτων καθορίζοντας τις διορθωτικές ενέργειες και διαδίδοντας τις σχετικές πληροφορίες, μεταξύ άλλων και στα κράτη μέλη.

2. Όσον αφορά τον περιορισμό του χρόνου πτήσεως:

α) ο Οργανισμός εκδίδει τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και, ανάλογα με την περίπτωση, τους συναφείς εκτελεστικούς κανόνες. Αρχικά, οι εκτελεστικοί κανόνες θα περιλαμβάνουν όλες τις ουσιαστικές διατάξεις που περιέχονται στο υποτμήμα IZ του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα πρόσφατα επιστημονικά και τεχνικά στοιχεία·

β) ένα κράτος μέλος μπορεί να εγκρίνει ατομικά συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσεως που παρεκκλίνουν από τις προδιαγραφές πιστοποίησης του στοιχείου α). Σε αυτή την περίπτωση το κράτος μέλος κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση στον Οργανισμό, την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη ότι προτίθεται να εγκρίνει τέτοιο ατομικό σύστημα·

γ) μόλις λάβει την κοινοποίηση ο Οργανισμός, εντός ενός μηνός αξιολογεί το ατομικό σύστημα βάσει επιστημονικής και ιατρικής εκτίμησης. Στη συνέχεια, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να χορηγήσει την έγκριση που έχει κοινοποιήσει, εκτός εάν ο Οργανισμός έχει συζητήσει το σύστημα με αυτό το κράτος μέλος και έχει προτείνει αλλαγές. Εφόσον το κράτος μέλος συμφωνεί με τις αλλαγές αυτές, μπορεί να χορηγήσει τη σχετική έγκριση·

δ) σε περίπτωση απρόβλεπτων επειγουσών λειτουργικών περιστάσεων ή λειτουργικών αναγκών περιορισμένης διάρκειας και μη επαναληπτικής φύσεως, μπορούν να εφαρμοσθούν προσωρινές παρεκκλίσεις στις προδιαγραφές πιστοποίησης, μέχρις ότου ο Οργανισμός διατυπώσει τη γνώμη του·

ε) εάν ένα κράτος μέλος διαφωνεί με τα συμπεράσματα του Οργανισμού σχετικά με ένα ατομικό σύστημα, παραπέμπει το ζήτημα στην Επιτροπή η οποία και αποφασίζει εάν το συγκεκριμένο σύστημα είναι σύμφωνο προς τους στόχους ασφαλείας του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 3·

στ) το περιεχόμενο των ατομικών συστημάτων τα οποία ο Οργανισμός κρίνει αποδεκτά, ή για τα οποία η Επιτροπή έχει λάβει θετική απόφαση σύμφωνα με το στοιχείο ε), δημοσιεύεται.

▼M2

Άρθρο 22α

ATM/ANS

Όσον αφορά τις υπηρεσίες ATM/ANS μνεία των οποίων γίνεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3γ, ο Οργανισμός:

α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αεροπορικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων, επιθεωρήσεις και ελέγχους των φορέων που πιστοποιεί·

β) εκδίδει και ανανεώνει πιστοποιητικά φορέων οι οποίοι ευρίσκονται εκτός της επικράτειας που υπόκειται στις διατάξεις της συνθήκης και είναι αρμόδιοι για την παροχή υπηρεσιών στον εναέριο χώρο επικράτειας στον οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη·

γ) εκδίδει και ανανεώνει πιστοποιητικά φορέων οι οποίοι παρέχουν πανευρωπαϊκές υπηρεσίες·

▼M2

δ) τροποποιεί, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό του φορέα, εφόσον δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων εκδόθηκε ή εφόσον ο κάτοχος του πιστοποιητικού δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που επιβάλλουν ο παρών κανονισμός ή οι κανόνες εφαρμογής του.

Άρθρο 22β

Πιστοποίηση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας

Όσον αφορά τα πρόσωπα και τους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 8γ παράγραφος 1, ο Οργανισμός:

α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αεροπορικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων, έρευνες και ελέγχους των φορέων που πιστοποιεί και, ενδεχομένως, του προσωπικού τους·

β) εκδίδει και ανανεώνει τα πιστοποιητικά των φορέων εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που είναι εγκατεστημένοι εκτός της επικράτειας των κρατών μελών και, ενδεχομένως, του προσωπικού τους·

γ) τροποποιεί, αναστέλλει ή ανακαλεί το σχετικό πιστοποιητικό, εφόσον δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις με βάση τις οποίες το εξέδωσε ή εφόσον το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που είναι κάτοχος του πιστοποιητικού δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που επιβάλλουν ο παρών κανονισμός ή οι κανόνες εφαρμογής του.

▼B

Άρθρο 23

Φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών

1. Όσον αφορά τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) οι οποίοι ενέχονται σε εμπορικές δραστηριότητες, ο Οργανισμός:

α) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αεροπορικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων, έρευνες και ελέγχους·

β) εκδίδει και ανανεώνει τις άδειες που αναφέρονται στο άρθρο 9, παράγραφος 2, εκτός εάν κάποιο κράτος μέλος εκτελεί τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του κράτους του φορέα εκμετάλλευσης για τους εν λόγω φορείς·

γ) τροποποιεί, περιορίζει, αναστέλλει ή ανακαλεί τη σχετική άδεια όταν δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων εκδόθηκε από τον Οργανισμό ή αν ο συγκεκριμένος φορέας δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις οι οποίες του επιβάλλονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού ή των εκτελεστικών του κανόνων.

2. Όσον αφορά τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ), οι οποίοι δεν ενέχονται σε εμπορικές δραστηριότητες, ο Οργανισμός:

α) παραλαμβάνει τις δηλώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 3· και

β) διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω των εθνικών αεροπορικών αρχών ή ειδικευμένων φορέων, την επιτήρηση των φορέων εκμετάλλευσης από τους οποίους έχει παραλάβει δήλωση.

3. Όσον αφορά τα αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ), ο Οργανισμός εκδίδει άδειες σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο α).

▼B

Άρθρο 24

Παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων

1. Ο Οργανισμός διενεργεί επιθεωρήσεις τυποποίησης στους τομείς που καλύπτονται από το άρθρο 1 παράγραφος 1, για να παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του από τις εθνικές αρμόδιες αρχές, και υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή.

2. Ο Οργανισμός διενεργεί έρευνες επιχειρήσεων για να παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του.

3. Ο Οργανισμός αξιολογεί τις επιπτώσεις της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, έχοντας υπόψη τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 2.

4. Ο Οργανισμός εκδίδει συστάσεις προς την Επιτροπή για την εφαρμογή του άρθρου 14.

5. Οι μέθοδοι εργασίας του Οργανισμού για την εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 3 και 4, υπόκεινται σε απαιτήσεις που θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 65 παράγραφος 2, λαμβανομένων υπόψη των αρχών που ορίζονται στα άρθρα 52 και 53.

Άρθρο 25

Πρόστιμα και περιοδικές χρηματικές ποινές

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 20 και 55, η Επιτροπή μπορεί, μετά από αίτημα του Οργανισμού:

α) να επιβάλει στα πρόσωπα και τις επιχειρήσεις προς τους οποίους ο Οργανισμός έχει εκδώσει πιστοποιητικό, πρόστιμα, για περιπτώσεις εκούσιας ή ακούσιας παραβίασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών διατάξεών του·

β) να επιβάλει στα πρόσωπα και τις επιχειρήσεις προς τους οποίους ο Οργανισμός έχει εκδώσει πιστοποιητικό περιοδικές χρηματικές ποινές, οι οποίες υπολογίζονται από την ημερομηνία που ορίζεται στην απόφαση, προκειμένου να υποχρεώσει τα συγκεκριμένα πρόσωπα και επιχειρήσεις να συμμορφωθούν στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών διατάξεών του.

2. Τα πρόστιμα και οι χρηματικές ποινές της παραγράφου 1 πρέπει να είναι αποτρεπτικές και ανάλογες, αφενός, με τη σοβαρότητα της υπόθεσης και, αφετέρου, με τις οικονομικές δυνατότητες του εμπλεκομένου κατόχου πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας, λαμβάνοντας ιδιαιτέρως υπόψη τον βαθμό παραβίασης της ασφάλειας. Το ποσό των προστίμων δεν υπερβαίνει το 4 % του ετήσιου εισοδήματος ή κύκλου εργασιών του κατόχου του πιστοποιητικού. Το ποσό των χρηματικών ποινών δεν υπερβαίνει το 2,5 % του μέσου ημερήσιου εισοδήματος ή κύκλου εργασιών του κατόχου του πιστοποιητικού.

3. Η Επιτροπή θεσπίζει, με τη διαδικασία του άρθρου 65 παράγραφος 3, τους λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Ειδικότερα, προσδιορίζει:

α) λεπτομερή κριτήρια για τον καθορισμό του ποσού του προστίμου ή της χρηματικής ποινής· και

β) διαδικασίες για έρευνες, συνδεδεμένα μέτρα και σύνταξη εκθέσεων, καθώς και διαδικαστικούς κανόνες σχετικά με τα δικαιώματα υπεράσπισης, την πρόσβαση σε φακέλους, τη νομική εκπροσώπηση, την εμπιστευτικότητα και προσωρινές διατάξεις, καθώς και τον ποσοτικό προσδιορισμό και την είσπραξη των προστίμων και των περιοδικών χρηματικών ποινών.

▼B

4. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων διαθέτει απεριόριστη δικαιοδοσία όσον αφορά την εξέταση των αποφάσεων διά των οποίων η Επιτροπή επιβάλλει πρόστιμα ή περιοδικές χρηματικές ποινές. Μπορεί να ακυρώνει, να μειώνει ή να αυξάνει τα επιβληθέντα πρόστιμα ή τις περιοδικές χρηματικές ποινές.

5. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν έχουν ποινικό χαρακτήρα.

Άρθρο 26

Έρευνα

1. Ο Οργανισμός μπορεί να αναπτύσσει και να χρηματοδοτεί έρευνα, στο βαθμό που αφορά αυστηρά τη βελτίωση των δραστηριοτήτων στο πεδίο των αρμοδιοτήτων του, με την επιφύλαξη του κοινοτικού δικαίου.

2. Ο Οργανισμός συντονίζει τις δραστηριότητές του στον τομέα της έρευνας και της ανάπτυξης με τις δραστηριότητες της Επιτροπής και των κρατών μελών, ούτως ώστε να εξασφαλίζει την αμοιβαία συνέπεια μεταξύ πολιτικών και δράσεων.

3. Τα αποτελέσματα της έρευνας που χρηματοδοτεί ο Οργανισμός δημοσιεύονται, εφόσον δεν τα έχει χαρακτηρίσει εμπιστευτικά.

Άρθρο 27

Διεθνείς σχέσεις

1. Ο Οργανισμός επικουρεί την Κοινότητα και τα κράτη μέλη στις σχέσεις τους με τρίτες χώρες σύμφωνα με το σχετικό κοινοτικό δίκαιο. Ο Οργανισμός βοηθά, ιδίως, στην εναρμόνιση των κανόνων και στην αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που βεβαιώνουν την ικανοποιητική εφαρμογή των κανόνων.

2. Ο Οργανισμός μπορεί να συνεργάζεται με τις αεροναυτικές αρχές τρίτων χωρών και τους διεθνείς οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό στο πλαίσιο συμφωνιών εργασίας που συνάπτονται με αυτούς τους φορείς, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις της συνθήκης. Οι συμφωνίες αυτές πρέπει να έχουν εγκριθεί εκ των προτέρων από την Επιτροπή.

3. Ο Οργανισμός επικουρεί τα κράτη μέλη στην τήρηση των διεθνών τους υποχρεώσεων, ιδίως εκείνων που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου.

ΤΜΗΜΑ II

Εσωτερική διάρθρωση

Άρθρο 28

Νομικό καθεστώς, έδρα, τοπικά γραφεία

1. Ο Οργανισμός είναι κοινοτικός φορέας. Έχει νομική προσωπικότητα.

2. Σε κάθε κράτος μέλος, ο Οργανισμός διαθέτει την ευρύτερη δυνατή νομική ικανότητα που αναγνωρίζει το εθνικό δίκαιο στα νομικά πρόσωπα. Δύναται ιδίως να αποκτά ή να διαθέτει κινητή και ακίνητη περιουσία και να παρίσταται ενώπιον δικαστηρίου.

3. Ο Οργανισμός μπορεί να ιδρύει δικά του τοπικά γραφεία στα κράτη μέλη με τη συγκατάθεσή τους.

4. Ο Οργανισμός εκπροσωπείται από τον εκτελεστικό διευθυντή του.

▼B

Άρθρο 29

Προσωπικό

1. Ο κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και οι διατάξεις εφαρμογής τους που θεσπίζονται από κοινού από τα όργανα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τους σκοπούς της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης και του καθεστώτος που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό, εφαρμόζονται στο προσωπικό του Οργανισμού, με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 39 του παρόντος κανονισμού στα μέλη του Τμήματος Προσφυγών.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 42, ο Οργανισμός ασκεί έναντι του προσωπικού του τις εξουσίες οι οποίες ανατίθενται στην αρμόδια για τους διορισμούς αρχή από τον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης και το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό.

3. Το προσωπικό του Οργανισμού αποτελείται από αυστηρά περιορισμένο αριθμό υπαλλήλων τοποθετημένων ή αποσπασμένων από την Επιτροπή ή τα κράτη μέλη για να εκτελούν διοικητικά καθήκοντα. Το υπόλοιπο προσωπικό απαρτίζεται από άλλους υπαλλήλους που προσλαμβάνει ο Οργανισμός ανάλογα με τις ανάγκες για τη διεκπεραίωση της αποστολής του.

Άρθρο 30

Προνόμια και ασυλίες

Το πρωτόκολλο περί των προνομίων και ασυλιών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το οποίο προσαρτάται στις συνθήκες για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, εφαρμόζεται στον Οργανισμό.

Άρθρο 31

Ευθύνη

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

2. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι αρμόδιο να αποφαίνεται δυνάμει ρήτρας διαιτησίας που περιλαμβάνεται σε σύμβαση που συνάπτει ο Οργανισμός.

3. Σε περίπτωση εξωσυμβατικής ευθύνης ο Οργανισμός υποχρεούται να αποκαθιστά κάθε ζημία που προκαλείται από τις υπηρεσίες ή το προσωπικό του κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, σύμφωνα με τις γενικές αρχές που είναι κοινές στα επιμέρους δίκαια των κρατών μελών.

4. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι αρμόδιο να εκδικάζει τις διαφορές που αφορούν τις αποζημιώσεις για τις ζημίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

5. Η προσωπική ευθύνη των υπαλλήλων έναντι του Οργανισμού διέπεται από τις διατάξεις του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης ή του καθεστώτος που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό.

▼B

Άρθρο 32

Δημοσίευση εγγράφων

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

α) η επιθεώρηση ασφαλείας που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 4·

β) οι γνωμοδοτήσεις προς την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1·

γ) η γενική ετήσια έκθεση και το πρόγραμμα εργασιών που αναφέρονται στο άρθρο 33 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ), αντιστοίχως.

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

Άρθρο 33

Εξουσίες του διοικητικού συμβουλίου

1. Ο Οργανισμός έχει διοικητικό συμβούλιο.

2. Το διοικητικό συμβούλιο:

α) διορίζει τον εκτελεστικό διευθυντή και τους διευθυντές κατόπιν προτάσεως του εκτελεστικού διευθυντή, σύμφωνα με το άρθρο 39·

β) εγκρίνει την ετήσια γενική έκθεση για τις δραστηριότητες του Οργανισμού και τη διαβιβάζει την 15η Ιουνίου το αργότερο στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή, στο Ελεγκτικό Συνέδριο και στα κράτη μέλη· ενεργώντας εξ ονόματος του Οργανισμού, διαβιβάζει ετησίως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο («αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή») κάθε πληροφορία σχετική με το αποτέλεσμα των διαδικασιών αξιολόγησης, ιδίως πληροφορίες σχετικά με αποτελέσματα ή συνέπειες αλλαγών των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στον Οργανισμό·

γ) πριν από τις ►**M2** 30 Νοεμβρίου ◄ κάθε έτους, και αφού λάβει τη γνώμη της Επιτροπής, εγκρίνει το πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού για το επόμενο έτος και το διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και τα κράτη μέλη το εν λόγω πρόγραμμα εργασιών εγκρίνεται με την επιφύλαξη της ετήσιας διαδικασίας του προϋπολογισμού της Κοινότητας και του νομοθετικού προγράμματος της Κοινότητας σε συναφείς τομείς ασφαλείας της αεροπορίας· η γνώμη της Επιτροπής επισυνάπτεται στο πρόγραμμα εργασιών·

δ) εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για την κατανομή των καθηκόντων πιστοποίησης σε εθνικές αεροπορικές αρχές και ειδικευμένους φορείς κατόπιν συμφωνίας με την Επιτροπή·

ε) ορίζει διαδικασίες για τη λήψη αποφάσεων από τον εκτελεστικό διευθυντή, σύμφωνα με τα άρθρα 52 και 53·

στ) εκτελεί τα καθήκοντά του που αφορούν τον προϋπολογισμό του Οργανισμού σύμφωνα με τα άρθρα 59, 60 και 63·

ζ) διορίζει τα μέλη του Τμήματος Προσφυγών σύμφωνα με το άρθρο 41·

η) ασκεί πειθαρχική εξουσία επί του εκτελεστικού διευθυντή καθώς και επί των διευθυντών, κατόπιν συμφωνίας με τον εκτελεστικό διευθυντή·

θ) γνωμοδοτεί ως προς τα μέτρα περί τελών και δικαιωμάτων που αναφέρεται στο άρθρο 64 παράγραφος 1·

▼B

ι) θεσπίζει τον εσωτερικό του κανονισμό·

ια) αποφασίζει σχετικά με τα γλωσσικά θέματα όσον αφορά τον Οργανισμό·

ιβ) συμπληρώνει, οσάκις ενδείκνυται, τον αναφερόμενο στο άρθρο 32 παράγραφος 1 κατάλογο εγγράφων·

ιγ) καταρτίζει το οργανόγραμμα του Οργανισμού και εγκρίνει την πολιτική του σε θέματα προσωπικού.

3. Το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να παρέχει συμβουλές στον εκτελεστικό διευθυντή για θέματα που άπτονται στενά της στρατηγικής εξέλιξης της ασφαλείας της αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένης της έρευνας, όπως περιγράφεται στο άρθρο 26.

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

5. Το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να συστήνει ομάδες εργασίας που θα το συνδράμουν στην εκτέλεση των καθηκόντων του, στα οποία περιλαμβάνεται η προετοιμασία των αποφάσεών του και η παρακολούθηση της εφαρμογής τους.

Άρθρο 34

Σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από έναν αντιπρόσωπο κάθε κράτους μέλους και έναν αντιπρόσωπο της Επιτροπής. Τα μέλη επιλέγονται με κριτήρια την αναγνωρισμένη πείρα και τη μακροχρόνια ενασχόλησή τους με τον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, τις διοικητικές ικανότητες και την εμπειρογνωμοσύνη τους, προσόντα τα οποία πρέπει να χρησιμοποιηθούν για την προώθηση των στόχων του παρόντος κανονισμού. Η αρμόδια επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου λαμβάνει πλήρη ενημέρωση σχετικά.

Κάθε κράτος μέλος ορίζει ένα μέλος του διοικητικού συμβουλίου καθώς και έναν αναπληρωτή, ο οποίος εκπροσωπεί το μέλος κατά την απουσία του. Η Επιτροπή ορίζει επίσης τον αντιπρόσωπο και τον αναπληρωτή της. Η διάρκεια της θητείας τους είναι πενταετής. Η θητεία μπορεί να ανανεωθεί.

2. Ανάλογα με την περίπτωση, η συμμετοχή αντιπροσώπων ευρωπαϊκών τρίτων χωρών και οι σχετικές λεπτομέρειες καθορίζονται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στο άρθρο 66.

3. Το συμβουλευτικό σώμα που αναφέρεται στο άρθρο 33 παράγραφος 4 ορίζει τέσσερα μέλη του να συμμετέχουν ως παρατηρητές στο διοικητικό συμβούλιο. Τα εν λόγω μέλη εκπροσωπούν, κατά τον ευρύτερο δυνατόν τρόπο, τις διάφορες απόψεις που εκφράζονται σε αυτό το συμβουλευτικό σώμα. Η διάρκεια της θητείας τους είναι 30 μήνες, με δυνατότητα ανανέωσης μία φορά.

Άρθρο 35

Προεδρία του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο εκλέγει μεταξύ των μελών του πρόεδρο και αντιπρόεδρο. Ο αντιπρόεδρος αντικαθιστά αυτοδικαίως τον πρόεδρο σε περίπτωση που κωλύεται να ασκήσει τα καθήκοντά του.

▼B

2. Η θητεία του προέδρου και του αντιπροέδρου λήγει όταν παύουν να είναι μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Υπό την επιφύλαξη της διάταξης αυτής, η διάρκεια της θητείας του προέδρου και του αντιπροέδρου είναι τριετής. Η θητεία μπορεί να ανανεωθεί άπαξ.

Άρθρο 36

Συνεδριάσεις

1. Το διοικητικό συμβούλιο συγκαλείται από τον πρόεδρό του.

2. Ο εκτελεστικός διευθυντής του Οργανισμού λαμβάνει μέρος στις συσκέψεις.

3. Το διοικητικό συμβούλιο πραγματοποιεί τουλάχιστον δύο τακτικές συνεδριάσεις το χρόνο. Συνέρχεται επίσης με πρωτοβουλία του προέδρου ή εφόσον το ζητήσει τουλάχιστον το ένα τρίτο των μελών του.

4. Το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να καλεί οποιοδήποτε πρόσωπο του οποίου η γνώμη, ενδεχομένως, παρουσιάζει ενδιαφέρον, να συμμετάσχει στις συνεδριάσεις του ως παρατηρητής.

5. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου μπορούν, υπό τους όρους του εσωτερικού του κανονισμού, να επικουρούνται από συμβούλους ή εμπειρογνώμονες.

6. Η γραμματειακή υποστήριξη του διοικητικού συμβουλίου εξασφαλίζεται από τον Οργανισμό.

Άρθρο 37

Ψηφοφορία

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 39 παράγραφος 1, το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει τις αποφάσεις του με πλειοψηφία δύο τρίτων των μελών του. Εφόσον το ζητήσει μέλος του διοικητικού συμβουλίου, η αναφερόμενη στο άρθρο 33 παράγραφος 2 στοιχείο ια) απόφαση, λαμβάνεται με ομοφωνία.

2. Κάθε μέλος που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 1, έχει μία ψήφο. Κατά την απουσία μέλους, το δικαίωμα ψήφου του δικαιούται να ασκεί ο αναπληρωτής του. Οι παρατηρητές και ο εκτελεστικός διευθυντής του Οργανισμού δεν ψηφίζουν.

3. Ο εσωτερικός κανονισμός περιέχει λεπτομερέστερες ρυθμίσεις σχετικά με τις ψηφοφορίες, ιδίως δε τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένα μέλος μπορεί να ενεργεί εξ ονόματος άλλου, καθώς και τις απαιτήσεις απαρτίας, ανάλογα με την περίπτωση.

Άρθρο 38

Αρμοδιότητες και εξουσίες του εκτελεστικού διευθυντή

1. Ο Οργανισμός διοικείται από τον εκτελεστικό διευθυντή του, ο οποίος είναι απολύτως ανεξάρτητος κατά την άσκηση των καθηκόντων του. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής και του διοικητικού συμβουλίου, ο εκτελεστικός διευθυντής δεν επιζητεί ούτε λαμβάνει οδηγίες από κυβέρνηση ή από άλλο φορέα.

2. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο μπορούν να καλέσουν τον εκτελεστικό διευθυντή να υποβάλει αναφορά για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

▼B

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

α) εγκρίνει τα μέτρα του Οργανισμού, όπως ορίζονται στο άρθρο 18, εντός των ορίων που καθορίζονται από τον παρόντα κανονισμό, τους εκτελεστικούς κανόνες του και κάθε εφαρμοστέο δίκαιο·

β) λαμβάνει αποφάσεις επί των επιθεωρήσεων και των ερευνών, σύμφωνα με τα άρθρα 54 και 55·

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

δ) αναλαμβάνει τις αρμοδιότητες σε διεθνές επίπεδο και την τεχνική συνεργασία με τρίτες χώρες σύμφωνα με το άρθρο 27·

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

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

ζ) ασκεί έναντι του προσωπικού του Οργανισμού τις εξουσίες που προβλέπονται στο άρθρο 29 παράγραφος 2·

η) καταρτίζει την κατάσταση προβλεπόμενων εσόδων και εξόδων του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 59 και εκτελεί τον προϋπολογισμό σύμφωνα με το άρθρο 60·

θ) μεταβιβάζει τις εξουσίες του σε άλλα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού, με την επιφύλαξη κανόνων που θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 65 παράγραφος 2·

ι) με τη συγκατάθεση του διοικητικού συμβουλίου, λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ίδρυση τοπικών γραφείων στα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 3·

ια) καταρτίζει και εφαρμόζει το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών·

ιβ) απαντά σε αιτήσεις παροχής βοήθειας εκ μέρους της Επιτροπής.

Άρθρο 39

Διορισμός ανώτερων υπαλλήλων

1. Ο εκτελεστικός διευθυντής διορίζεται με βάση την αξία του και την τεκμηριωμένη του επάρκεια και πείρα σε θέματα που έχουν σημασία για την πολιτική αεροπορία. Ο εκτελεστικός διευθυντής διορίζεται ή παύεται από το διοικητικό συμβούλιο κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής. Το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει με πλειοψηφία των τριών τετάρτων των μελών του. Πριν διορισθεί, ο υποψήφιος που επιλέγεται από το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να καλείται να προβεί σε δήλωση ενώπιον της ή των αρμόδιων επιτροπών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και να απαντήσει σε ερωτήσεις των μελών τους.

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

3. Οι διευθυντές του Οργανισμού διορίζονται με βάση την επαγγελματική ικανότητά τους σε θέματα που έχουν σημασία για την πολιτική αεροπορία. Οι διευθυντές διορίζονται ή παύονται από το διοικητικό συμβούλιο, κατόπιν προτάσεως του εκτελεστικού διευθυντή.

4. Η θητεία του εκτελεστικού διευθυντή και των διευθυντών είναι πενταετής. Η θητεία των διευθυντών είναι ανανεώσιμη. Εντούτοις, η θητεία του εκτελεστικού διευθυντή ανανεώνεται άπαξ μόνο.

▼B

Άρθρο 40

Εξουσίες των Τμημάτων Προσφυγών

1. Εντός του Οργανισμού, συστήνονται ένα ή περισσότερα Τμήματα Προσφυγών.

2. Το ή τα Τμήματα Προσφυγών είναι αρμόδια να αποφαίνονται επί των προσφυγών που ασκούνται κατά των αποφάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 44.

3. Το ή τα Τμήματα Προσφυγών συνέρχονται οσάκις είναι απαραίτητο. Ο αριθμός των Τμημάτων Προσφυγών και η κατανομή της εργασίας καθορίζονται από την Επιτροπή η οποία ενεργεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 65 παράγραφος 3.

Άρθρο 41

Σύνθεση των Τμημάτων Προσφυγών

1. Τα Τμήματα Προσφυγών απαρτίζονται από έναν πρόεδρο και δύο άλλα μέλη.

2. Ο πρόεδρος και τα δύο άλλα μέλη έχουν αναπληρωτές οι οποίοι της αντικαθιστούν όταν απουσιάζουν.

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

4. Το Τμήμα Προσφυγών μπορεί να ζητά τη συμμετοχή δύο ακόμα μελών από τον κατάλογο της παραγράφου 3, εφόσον κρίνει ότι το απαιτεί η φύση της προσφυγής.

5. Τα απαιτούμενα προσόντα των μελών κάθε Τμήματος Προσφυγών, οι εξουσίες των επιμέρους μελών κατά τη φάση προετοιμασίας των αποφάσεων και οι όροι ψηφοφορίας καθορίζονται από την Επιτροπή, η οποία ενεργεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 65 παράγραφος 3.

Άρθρο 42

Μέλη των Τμημάτων Προσφυγών

1. Η θητεία των μελών των Τμημάτων Προσφυγών, συμπεριλαμβανομένων των προέδρων και των αναπληρωτών, είναι πενταετής. Η θητεία αυτή είναι ανανεώσιμη.

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

3. Τα μέλη των Τμημάτων Προσφυγών δεν επιτρέπεται να ασκούν άλλα καθήκοντα στο πλαίσιο του Οργανισμού. Τα καθήκοντα των μελών των Τμημάτων Προσφυγών μπορεί να είναι μερικής απασχόλησης.

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

▼B

Άρθρο 43

Αποκλεισμός και εξαίρεση

1. Τα μέλη των Τμημάτων Προσφυγών δεν δύνανται να συμμετέχουν στην εκδίκαση προσφυγής στην οποία έχουν προσωπικό συμφέρον ή στην οποία είχαν προηγουμένως παρέμβει ως αντιπρόσωποι του διαδίκου ή εάν συνέπραξαν στην απόφαση κατά της οποίας στρέφεται η προσφυγή.

2. Εάν μέλος Τμήματος Προσφυγών κρίνει ότι δεν θα πρέπει να συμμετάσχει στην εκδίκαση προσφυγής για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ενημερώνει σχετικά το Τμήμα Προσφυγών.

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

4. Τα Τμήματα Προσφυγών αποφασίζουν για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στις περιπτώσεις των παραγράφων 2 και 3, χωρίς τη συμμετοχή του ενδιαφερόμενου μέλους. Για τους σκοπούς της λήψης της απόφασης αυτής, το οικείο μέλος αντικαθίσταται στο Τμήμα Προσφυγών από τον αναπληρωτή του/της.

Άρθρο 44

Αποφάσεις δεκτικές προσφυγής

▼M2

1. Επιτρέπεται η προσφυγή κατά αποφάσεων του Οργανισμού, οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με τα άρθρα 20, 21, 22, 22α, 22β, 23, 55 ή 64.

▼B

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

3. Προσφυγή κατ' αποφάσεως η οποία δεν τερματίζει διαδικασία όσον αφορά ένα από τα μέρη, μπορεί να ασκείται μόνον σε συνδυασμό με προσφυγή κατά της οριστικής αποφάσεως, εκτός εάν η απόφαση επιτρέπει την άσκηση χωριστής προσφυγής.

Άρθρο 45

Πρόσωπα που νομιμοποιούνται να ασκήσουν προσφυγή

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

▼B

Άρθρο 46

Προθεσμία και τύπος

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

Άρθρο 47

Προδικαστική αναθεώρηση

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

2. Αν η απόφαση δεν διορθωθεί εντός μηνός από την παραλαβή του υπομνήματος που εκθέτει τους λόγους της προσφυγής, ο Οργανισμός αποφασίζει αμέσως εάν θα αναστείλει ή όχι την εφαρμογή της απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 44 παράγραφος 2 δεύτερη φράση, και παραπέμπει την προσφυγή στο Τμήμα Προσφυγών.

Άρθρο 48

Εξέταση των προσφυγών

1. Εφόσον η προσφυγή είναι παραδεκτή, το Τμήμα Προσφυγών εξετάζει αν είναι βάσιμη.

2. Κατά την εξέταση της προσφυγής κατά την παράγραφο 1, το Τμήμα Προσφυγών ενεργεί ταχέως. Το Τμήμα Προσφυγών καλεί τους διαδίκους, οσάκις απαιτείται, να υποβάλλουν, εντός καθορισμένης προθεσμίας, παρατηρήσεις επί των κοινοποιήσεων που τους έχει απευθύνει ή επί των ανακοινώσεων που προέρχονται από τους λοιπούς διαδίκους. Οι διάδικοι στη διαδικασία προσφυγής μπορούν να ακούγονται προφορικά.

Άρθρο 49

Αποφάσεις επί της προσφυγής

Το Συμβούλιο Προσφυγών μπορεί να ασκεί τις εξουσίες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Οργανισμού ή να παραπέμπει την υπόθεση στον αρμόδιο φορέα του Οργανισμού. Ο τελευταίος δεσμεύεται από την απόφαση του Τμήματος Προσφυγών.

Άρθρο 50

Προσφυγές στο Δικαστήριο

1. Είναι δυνατή η άσκηση προσφυγών ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για την ακύρωση πράξεων του Οργανισμού που είναι νομικώς δεσμευτικές για τρίτους, για παραλείψεις ή για αποκατάσταση των ζημιών που προκαλεί ο Οργανισμός στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του.

▼M2

2. Η άσκηση προσφυγής ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για την ακύρωση αποφάσεων του Οργανισμού, οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με τα άρθρα 20, 21, 22, 22α, 22β, 23, 55 ή 64, επιτρέπεται μόνον αφού εξαντληθούν όλες οι διαδικασίες ένστασης εντός του Οργανισμού.

▼B

3. Ο Οργανισμός λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί με την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Άρθρο 51

Απευθείας προσφυγή

Τα κράτη μέλη και τα όργανα της Κοινότητας μπορούν να καταθέτουν απευθείας προσφυγή στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά των αποφάσεων του Οργανισμού.

ΤΜΗΜΑ III

Μέθοδοι εργασίας

Άρθρο 52

Διαδικασίες για την κατάρτιση γνωμών, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης

1. ►M2 Το συντομότερο δυνατόν μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει διαφανείς διαδικασίες για την έκδοση γνωμών, προδιαγραφών πιστοποίησης, αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης, σύμφωνα με το άρθρο 18 στοιχεία α) και γ). ◄

Στις διαδικασίες αυτές:

α) χρησιμοποιείται η εμπειρογνωμοσύνη που διαθέτουν οι ρυθμιστικές αεροπορικές αρχές των κρατών μελών·

β) συμμετέχουν, οσάκις απαιτείται, κατάλληλοι εμπειρογνώμονες από τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη·

γ) εξασφαλίζεται ότι ο Οργανισμός δημοσιεύει έγγραφα και διαβουλεύεται ευρέως με τους ενδιαφερομένους, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα και διαδικασία όπου περιλαμβάνεται η υποχρέωση του Οργανισμού να απαντά εγγράφως στη διαδικασία διαβούλευσης.

▼M2

2. Όταν ο Οργανισμός εκδίδει, σύμφωνα με το άρθρο 19, γνώμες, προδιαγραφές πιστοποίησης, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης προς εφαρμογή από τα κράτη μέλη, θεσπίζει διαδικασία διαβούλευσης με τα κράτη μέλη. Προς τον σκοπό αυτόν, μπορεί να συγκροτήσει ομάδα εργασίας στην οποία κάθε κράτος μέλος έχει δικαίωμα να ορίζει έναν εμπειρογνώμονα.

▼B

3. Τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 18 στοιχεία α) και γ), και οι διαδικασίες που θεσπίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, δημοσιεύονται σε επίσημη έκδοση του Οργανισμού.

4. Θεσπίζονται ειδικές διαδικασίες για την ανάληψη άμεσης δράσης εκ μέρους του Οργανισμού, προκειμένου να αντιμετωπισθεί ένα πρόβλημα ασφαλείας και να ενημερωθούν τα ενδιαφερόμενα μέρη ως προς τη δράση που πρέπει να αναλάβουν.

Άρθρο 53

Διαδικασίες λήψης αποφάσεων

1. Το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει διαφανείς διαδικασίες για τη λήψη ατομικών αποφάσεων, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 18 στοιχείο δ).

▼B

Στις διαδικασίες αυτές:

α) εξασφαλίζεται η ακρόαση του φυσικού ή νομικού προσώπου στο οποίο απευθύνεται η απόφαση, καθώς και οποιουδήποτε άλλου προσώπου το οποίο αφορά άμεσα και ατομικά·

β) προβλέπεται η κοινοποίηση της απόφασης σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο και η δημοσίευσή της·

γ) εξασφαλίζεται η ενημέρωση του φυσικού ή νομικού προσώπου στο οποίο απευθύνεται η απόφαση καθώς και οποιουδήποτε άλλου μέρους ενεχομένου στη διαδικασία για τα ένδικα μέσα που έχει στη διάθεσή του το εν λόγω πρόσωπο δυνάμει του παρόντος κανονισμού·

δ) εξασφαλίζεται ότι η απόφαση είναι αιτιολογημένη.

2. Το διοικητικό συμβούλιο θεσπίζει διαδικασίες που καθορίζουν τους όρους υπό τους οποίους κοινοποιούνται οι αποφάσεις, λαμβάνοντας παράλληλα δεόντως υπόψη τη διαδικασία προσφυγής.

3. Θεσπίζονται ειδικές διαδικασίες για την ανάληψη άμεσης δράσης εκ μέρους του Οργανισμού, προκειμένου να αντιμετωπισθεί ένα πρόβλημα ασφαλείας και να ενημερωθούν τα ενδιαφερόμενα μέρη ως προς τα μέτρα που πρέπει να λάβουν.

Άρθρο 54

Επιθεωρήσεις των κρατών μελών

1. Με την επιφύλαξη των εκτελεστικών εξουσιών που παρέχει η συνθήκη στην Επιτροπή, ο Οργανισμός επικουρεί την Επιτροπή στον έλεγχο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, με τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων τυποποίησης στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1. Το καθήκον αυτό επιτελούν οι υπάλληλοι οι οποίοι εξουσιοδοτούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, και εκείνοι που επικουρούνται από τις εθνικές αρχές που συμμετέχουν σε αυτές τις επιθεωρήσεις, σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις του εκάστοτε κράτους μέλους:

α) να εξετάζουν τα σχετικά αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και κάθε άλλο υλικό το οποίο είναι χρήσιμο για την επίτευξη των επιπέδων ασφαλείας της αεροπορίας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

β) να λαμβάνουν αντίγραφα ή αποσπάσματα από αυτά τα αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες ή άλλο υλικό·

γ) να ζητούν προφορικές εξηγήσεις επιτόπου·

δ) να έχουν πρόσβαση σε όλες τις σχετικές εγκαταστάσεις, χώρους ή μεταφορικά μέσα.

2. Οι υπάλληλοι του Οργανισμού που είναι εξουσιοδοτημένοι για τη διενέργεια των επιθεωρήσεων της παραγράφου 1 ασκούν τις εξουσίες τους επιδεικνύοντας έγγραφη εξουσιοδότηση που ορίζει το αντικείμενο και τον σκοπό της επιθεώρησης καθώς και την προγραμματισμένη ημερομηνία έναρξής της. Εγκαίρως πριν από την επιθεώρηση, ο Οργανισμός ενημερώνει το οικείο κράτος μέλος για την επιθεώρηση και για την ταυτότητα των εξουσιοδοτημένων υπαλλήλων.

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

4. Όταν, για μια επιθεώρηση που διενεργείται δυνάμει του παρόντος άρθρου, απαιτείται επιθεώρηση μιας επιχείρησης ή ένωσης επιχειρήσεων, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 55. Όταν μια επιχείρηση αντιτίθεται σε αυτή την επιθεώρηση, το οικείο κράτος μέλος παρέχει την αναγκαία βοήθεια στους εξουσιοδοτημένους από τον Οργανισμό υπαλλήλους, ώστε να μπορέσουν να πραγματοποιήσουν την επιθεώρησή τους.

▼B

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

Άρθρο 55

Έρευνα επιχειρήσεων

1. ►M2 Ο Οργανισμός μπορεί να διενεργεί ο ίδιος ή να αναθέτει στις εθνικές αεροπορικές αρχές ή σε ειδικευμένους φορείς να διενεργούν όλες τις απαραίτητες έρευνες σε επιχειρήσεις κατ' εφαρμογή των άρθρων 7, 20, 21, 22, 22α, 22β, 23 και του άρθρου24 παράγραφος 2. ◄ Οι έρευνες αυτές διεξάγονται σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις των κρατών μελών στα οποία πρόκειται να λάβουν χώρα. Για το σκοπό αυτόν, τα εξουσιοδοτημένα δυνάμει του παρόντος κανονισμού πρόσωπα μπορούν:

α) να εξετάζουν τα σχετικά αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και κάθε άλλο υλικό που αφορά την εκτέλεση των καθηκόντων του Οργανισμού·

β) να λαμβάνουν αντίγραφα ή αποσπάσματα από αυτά τα αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες ή άλλο υλικό·

γ) να ζητούν επιτόπου προφορικές εξηγήσεις·

δ) να έχουν πρόσβαση σε όλες τις σχετικές εγκαταστάσεις, χώρους και μεταφορικά μέσα των επιχειρήσεων·

ε) να διεξάγουν επιθεωρήσεις των αεροσκαφών σε συνεργασία με τα κράτη μέλη.

2. Τα πρόσωπα που έχουν εξουσιοδοτηθεί για τη διενέργεια των ερευνών της παραγράφου 1 ασκούν τις εξουσίες τους επιδεικνύοντας έγγραφη εξουσιοδότηση που ορίζει το αντικείμενο και τον σκοπό της έρευνας.

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

Άρθρο 56

Ετήσιο πρόγραμμα εργασιών

Το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών πρέπει να αποσκοπεί στην προαγωγή της συνεχούς βελτίωσης της ευρωπαϊκής ασφαλείας της αεροπλοΐας και να συμφωνεί με τους στόχους, την εντολή και τα καθήκοντα του Οργανισμού, όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Αναφέρει σαφώς τις εντολές και τα καθήκοντα του Οργανισμού που έχουν προστεθεί, μεταβληθεί ή διαγραφεί σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Η υποβολή του ετήσιου προγράμματος εργασιών βασίζεται στη μεθοδολογία που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στο πλαίσιο της Διαχείρισης Βάσει Δραστηριοτήτων.

Άρθρο 57

Ετήσια γενική έκθεση

Η ετήσια γενική έκθεση περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο ο Οργανισμός εξετέλεσε το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών του. Αναφέρει σαφώς τις εντολές και τα καθήκοντα του Οργανισμού που έχουν προστεθεί, μεταβληθεί ή διαγραφεί σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

▼B

Η έκθεση περιγράφει τις ενέργειες που πραγματοποίησε ο Οργανισμός και αξιολογεί τα αποτελέσματα σε σύγκριση με τους καθορισθέντες στόχους και το καθορισθέν χρονοδιάγραμμα, τους κινδύνους σχετικά με τις ενέργειες αυτές, τη χρήση των πόρων και τη γενική λειτουργία του Οργανισμού.

Άρθρο 58

Διαφάνεια και επικοινωνία

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 εφαρμόζεται στα έγγραφα που κατέχει ο Οργανισμός.

2. Ο Οργανισμός μπορεί να προβαίνει, με δική του πρωτοβουλία, σε ανακοινώσεις σχετικές με τους τομείς της αρμοδιότητάς του. Εξασφαλίζει ιδίως ότι, επιπλέον της δημοσίευσης που προβλέπεται στο άρθρο 52 παράγραφος 3, το κοινό και κάθε ενδιαφερόμενος λαμβάνει ταχέως αντικειμενικές, αξιόπιστες και κατανοητές πληροφορίες σχετικά με το έργο του Οργανισμού.

3. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δικαιούται να απευθύνεται εγγράφως στον οργανισμό σε οποιαδήποτε από τις γλώσσες του άρθρου 314 της συνθήκης. Το εν λόγω πρόσωπο δικαιούται επίσης να λαμβάνει απάντηση στην ίδια γλώσσα.

4. Οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό διέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών ([1]).

ΤΜΗΜΑ IV

Δημοσιονομικές απαιτήσεις

Άρθρο 59

Προϋπολογισμός

1. Τα έσοδα του Οργανισμού προέρχονται από:

α) κοινοτική συνεισφορά·

β) συνεισφορές κάθε ευρωπαϊκής τρίτης χώρας με την οποία η Κοινότητα έχει συνάψει τις συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 66·

γ) στα τέλη που καταβάλλουν οι αιτούντες και οι κάτοχοι πιστοποιητικών και εγκρίσεων που εκδίδει ο Οργανισμός· και

δ) επιβαρύνσεις για τις δημοσιεύσεις, την εκπαίδευση και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχει ο Οργανισμός· και

ε) οιαδήποτε εθελοντική χρηματοδοτική συνεισφορά κρατών μελών, τρίτων χωρών ή άλλων φορέων, υπό την προϋπόθεση ότι η συνεισφορά αυτή δεν θίγει την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του Οργανισμού.

2. Οι δαπάνες του Οργανισμού περιλαμβάνουν τις δαπάνες προσωπικού και διοίκησης και τις δαπάνες υποδομής και λειτουργίας.

3. Τα έσοδα και οι δαπάνες πρέπει να ισοσκελίζονται.

4. Οι τακτικοί προϋπολογισμοί και τα τέλη που επιβάλλονται και εισπράττονται για δραστηριότητες πιστοποίησης τοποθετούνται χωριστά στον προϋπολογισμό του Οργανισμού.

([1]) ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1.

▼B

5. Κάθε χρόνο, το διοικητικό συμβούλιο, βάσει σχεδίου κατάστασης προβλέψεων εσόδων και δαπανών, καταρτίζει κατάσταση προβλέψεων εσόδων και δαπανών του Οργανισμού για το επόμενο οικονομικό έτος.

6. Στις 31 Μαρτίου το αργότερο, το διοικητικό συμβούλιο διαβιβάζει την κατάσταση προβλέψεων της παραγράφου 4, η οποία περιλαμβάνει σχέδιο του πίνακα προσωπικού και προσωρινό πρόγραμμα εργασιών, στην Επιτροπή και στα κράτη με τα οποία η Κοινότητα έχει συνάψει τις συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 66.

7. Η κατάσταση προβλέψεων διαβιβάζεται από την Επιτροπή στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή μαζί με το προσχέδιο γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

8. Βάσει της κατάστασης προβλέψεων, η Επιτροπή εγγράφει στο προσχέδιο του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης τις προβλέψεις που κρίνει αναγκαίες όσον αφορά τον πίνακα προσωπικού και το ύψος της επιχορήγησης από τον γενικό προϋπολογισμό, καταθέτει δε το προσχέδιο αυτό στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή σύμφωνα με το άρθρο 272 της συνθήκης.

9. Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει τις πιστώσεις για την επιχορήγηση του Οργανισμού. Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει τον πίνακα προσωπικού του Οργανισμού.

10. Ο προϋπολογισμός εγκρίνεται από το διοικητικό συμβούλιο. Καθίσταται οριστικός μετά την οριστική έγκριση του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εφόσον απαιτείται, προσαρμόζεται ανάλογα.

11. Το διοικητικό συμβούλιο κοινοποιεί, το συντομότερο δυνατό, στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή την πρόθεσή του να υλοποιήσει κάθε σχέδιο που μπορεί να έχει σημαντικές δημοσιονομικές επιπτώσεις στη χρηματοδότηση του προϋπολογισμού, ιδίως τα σχέδια περί ακινήτων, όπως η μίσθωση ή η αγορά ακινήτων. Το διοικητικό συμβούλιο ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή.

Σε περίπτωση που ένα σκέλος της αρμόδιας για τον προϋπολογισμό αρχής έχει ανακοινώσει την πρόθεσή του να διατυπώσει γνώμη, διαβιβάζει τη γνώμη του στο διοικητικό συμβούλιο εντός έξι εβδομάδων από την ημερομηνία κοινοποίησης του σχεδίου.

Άρθρο 60

Εκτέλεση και έλεγχος του προϋπολογισμού

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

2. Το αργότερο την 1η Μαρτίου μετά το λήξαν οικονομικό έτος, ο υπόλογος του Οργανισμού κοινοποιεί στον υπόλογο της Επιτροπής τους προσωρινούς λογαριασμούς, συνοδευόμενους από έκθεση για τη δημοσιονομική και οικονομική διαχείριση του συγκεκριμένου οικονομικού έτους. Ο υπόλογος της Επιτροπής ενοποιεί τους προσωρινούς λογαριασμούς των οργάνων και των αποκεντρωμένων οργανισμών σύμφωνα με το άρθρο 128 του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1605/2002 του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, για τη θέσπιση του δημοσιονομικού κανονισμού που εφαρμόζεται στο γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ([1]).

([1]) ΕΕ L 248 της 16.9.2002, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1525/2007 (ΕΕ L 343 της 27.12.2007, σ. 9).

▼B

3. Το αργότερο την 31η Μαρτίου μετά το λήξαν οικονομικό έτος, ο υπόλογος της Επιτροπής κοινοποιεί τους προσωρινούς λογαριασμούς του Οργανισμού στο Ελεγκτικό Συνέδριο, μαζί με έκθεση για τη δημοσιονομική και οικονομική διαχείριση του συγκεκριμένου οικονομικού έτους. Η έκθεση για τη δημοσιονομική και οικονομική διαχείριση του οικονομικού έτους διαβιβάζεται επίσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

4. Μετά την παραλαβή των παρατηρήσεων του Ελεγκτικού Συνεδρίου σε σχέση με τους προσωρινούς λογαριασμούς του Οργανισμού, δυνάμει του άρθρου 129 του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1605/2002, ο εκτελεστικός διευθυντής καταρτίζει τους οριστικούς λογαριασμούς με δική του ευθύνη και τους διαβιβάζει για διατύπωση γνώμης στο διοικητικό συμβούλιο.

5. Το διοικητικό συμβούλιο γνωμοδοτεί σχετικά με τους οριστικούς λογαριασμούς του Οργανισμού.

6. Το αργότερο την 1η Ιουλίου μετά το λήξαν οικονομικό έτος, ο εκτελεστικός διευθυντής διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και το Ελεγκτικό Συνέδριο τους οριστικούς λογαριασμούς, συνοδευόμενους από τη γνώμη του διοικητικού συμβουλίου.

7. Οι οριστικοί λογαριασμοί δημοσιεύονται.

8. Ο εκτελεστικός διευθυντής αποστέλλει στο Ελεγκτικό Συνέδριο απάντηση στις παρατηρήσεις του έως τις 30 Σεπτεμβρίου το αργότερο. Αποστέλλει επίσης την απάντηση αυτή στο διοικητικό συμβούλιο.

9. Ο εκτελεστικός διευθυντής υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κατ' αίτησή του, κάθε πληροφορία που απαιτείται για την ομαλή διεξαγωγή της διαδικασίας απαλλαγής του συγκεκριμένου οικονομικού έτους, όπως προβλέπεται από το άρθρο 146 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1605/2002.

10. Στις 30 Απριλίου του έτους N + 2 το αργότερο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έπειτα από σύσταση του Συμβουλίου που αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία, χορηγεί απαλλαγή στον εκτελεστικό διευθυντή του Οργανισμού για την εκτέλεση του προϋπολογισμού του οικονομικού έτους N.

Άρθρο 61

Καταπολέμηση της απάτης

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

2. Ο Οργανισμός προσχωρεί στη διοργανική συμφωνία της 25ης Μαΐου 1999 μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής σχετικά με τις εσωτερικές έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) ([2]) και θεσπίζει αμελλητί τις κατάλληλες διατάξεις, οι οποίες ισχύουν για τους υπαλλήλους του.

3. Οι αποφάσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση και οι εκτελεστικές συμφωνίες και πράξεις που απορρέουν από αυτές ορίζουν ρητά ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο και η OLAF μπορούν να διενεργούν, εφόσον είναι αναγκαίο, επιτόπιους ελέγχους στους χρηματοδοτούμενους από τον Οργανισμό και στους υπαλλήλους που είναι υπεύθυνοι για τη χρηματοδότηση αυτή.

([1]) ΕΕ L 136 της 31.5.1999, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 136 της 31.5.1999, σ. 15.

▼B

Άρθρο 62

Αξιολόγηση

1. Εντός τριών ετών από την έναρξη λειτουργίας του Οργανισμού, και εφεξής ανά πενταετία, το διοικητικό συμβούλιο αναθέτει σε ανεξάρτητο εξωτερικό φορέα την αξιολόγηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

2. Κατά την αξιολόγηση αυτή εξετάζεται κατά πόσον ο Οργανισμός εκπληρώνει αποτελεσματικά την αποστολή του. Εκτιμάται επίσης η συμβολή του παρόντος κανονισμού, του Οργανισμού και των μεθόδων εργασίας του στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας. Για την αξιολόγηση συνεκτιμώνται οι απόψεις όλων των ενδιαφερομένων, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

3. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει τα πορίσματα της αξιολόγησης και εκδίδει συστάσεις σχετικά με μεταβολές στον παρόντα κανονισμό, στον Οργανισμό και τις μεθόδους εργασίας του προς την Επιτροπή, η οποία μπορεί να τις διαβιβάζει προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, μαζί με τη δική της γνώμη και τις κατάλληλες προτάσεις. Εάν κρίνεται σκόπιμο, επισυνάπτεται σχέδιο δράσης με σχετικό χρονοδιάγραμμα. Τόσο τα αποτελέσματα όσο και οι συστάσεις που προκύπτουν από την αξιολόγηση δημοσιοποιούνται.

Άρθρο 63

Δημοσιονομικές διατάξεις

Το διοικητικό συμβούλιο, αφού ζητήσει τη γνώμη της Επιτροπής, θεσπίζει τους δημοσιονομικούς κανόνες που εφαρμόζει ο Οργανισμός. Οι διατάξεις αυτές μπορούν να αποκλίνουν από τον κανονισμό (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 2343/2002 της Επιτροπής, της 19ης Νοεμβρίου 2002, για τη θέσπιση δημοσιονομικού κανονισμού πλαισίου για τους κοινοτικούς οργανισμούς του άρθρου 185 του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1605/2002 του Συμβουλίου, ο οποίος θεσπίζει το δημοσιονομικό κανονισμό που εφαρμόζεται στον γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ([1]) μόνο εάν το απαιτούν οι ειδικές ανάγκες λειτουργίας του Οργανισμού και αφού προηγουμένως η Επιτροπή δώσει τη συγκατάθεσή της.

Άρθρο 64

Κανονισμός περί τελών και δικαιωμάτων

1. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, διά της συμπληρώσεώς του, σχετικά με τέλη και επιβαρύνσεις, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 4.

2. Η Επιτροπή ζητά τη γνώμη του διοικητικού συμβουλίου για το σχέδιο των μέτρων της παραγράφου 1.

3. Τα μέτρα της παραγράφου 1 καθορίζουν ιδίως τα θέματα για τα οποία οφείλονται τέλη και επιβαρύνσεις σύμφωνα με το άρθρο 59 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ), το ύψος των τελών και επιβαρύνσεων και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να καταβάλλονται.

4. Επιβάλλονται τέλη και επιβαρύνσεις για τα εξής:

α) την έκδοση και την ανανέωση πιστοποιητικών, καθώς και για τα σχετικά καθήκοντα συνεχούς επιτήρησης·

β) την παροχή υπηρεσιών· πρέπει να αντικατοπτρίζουν το πραγματικό κόστος της συγκεκριμένης παρεχόμενης υπηρεσίας·

([1]) ΕΕ L 357 της 31.12.2002, σ. 72.

▼B

γ) τη διαδικασία προσφυγής.

Όλα τα τέλη και οι επιβαρύνσεις εκφράζονται και καταβάλλονται σε ευρώ.

5. Τα τέλη και οι επιβαρύνσεις καθορίζονται σε επίπεδο που διασφαλίζει ότι τα σχετικά έσοδα επαρκούν καταρχήν για την κάλυψη του συνολικού κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών. Τα εν λόγω τέλη και επιβαρύνσεις, συμπεριλαμβανομένων όσων εισπράχθηκαν το 2007, θεωρούνται έσοδα του Οργανισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 65

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.

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

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

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

4. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

5. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και 5 στοιχείο β και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Οι περίοδοι που προβλέπονται στο άρθρο 5α παράγραφος 3 στοιχείο γ) και παράγραφος 4 στοιχεία β) και ε) της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζονται σε είκοσι ημέρες.

6. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1, 2, 4, 5 στοιχείο β και 6, καθώς και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

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

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

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 6, στοιχείο β), της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

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

▼M2

Άρθρο 65α

Τροποποιήσεις

Σύμφωνα με τις διατάξεις της συνθήκης, η Επιτροπή προτείνει τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, ώστε να ληφθούν υπόψη οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

▼B

Άρθρο 66

Συμμετοχή ευρωπαϊκών τρίτων χωρών

Στον Οργανισμό μπορούν να συμμετέχουν οι ευρωπαϊκές τρίτες χώρες οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Σικάγου και οι οποίες έχουν συνάψει συμφωνίες με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα με τις οποίες υιοθετούν και εφαρμόζουν το κοινοτικό δίκαιο στο πεδίο που καλύπτουν ο παρών κανονισμός και οι εκτελεστικοί κανόνες του.

Δυνάμει των σχετικών διατάξεων των συμφωνιών αυτών, θα ρυθμισθούν, μεταξύ άλλων, η φύση και η έκταση της συμμετοχής των χωρών αυτών στο έργο του Οργανισμού, με θέσπιση λεπτομερών κανόνων, καθώς και οι συνεισφορές τους σε χρηματοδοτικούς πόρους και προσωπικό.

Άρθρο 67

Έναρξη λειτουργίας του Οργανισμού

1. Ο Οργανισμός αναλαμβάνει τα καθήκοντα πιστοποίησης που του ανατίθενται σύμφωνα με το άρθρο 20 από τις 28 Σεπτεμβρίου 2003. Μέχρι την ημερομηνία αυτή, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να εφαρμόζουν τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.

2. Κατά τη διάρκεια πρόσθετης μεταβατικής περιόδου 42 μηνών από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίζουν την έκδοση πιστοποιητικών και εγκρίσεων κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις των άρθρων 5, 6, 12 και 20, υπό τους όρους που ορίζει η Επιτροπή με τα μέτρα που θεσπίζει για την εφαρμογή τους. Όταν, στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη εκδίδουν πιστοποιητικά βάσει πιστοποιητικών εκδοθέντων από τρίτες χώρες, τα μέτρα που θεσπίζει η Επιτροπή λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ).

Άρθρο 68

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κυρώσεις για την παράβαση του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του. Οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 69

Καταργήσεις

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 καταργείται, με την επιφύλαξη των διατάξεων του δευτέρου εδαφίου.

Κάθε αναφορά στον καταργούμενο κανονισμό θεωρείται ότι γίνεται στον παρόντα κανονισμό και διαβάζεται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που περιέχεται στο παράρτημα VI.

2. Η οδηγία 91/670/ΕΟΚ καταργείται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 6.

3. Το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 διαγράφεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 5.

▼B

4. Οι διατάξεις του άρθρου 11 εφαρμόζονται στα προϊόντα, τα εξαρτήματα, τον εξοπλισμό, τους φορείς και τα πρόσωπα των οποίων η πιστοποίηση έχει γίνει, ή αναγνωρισθεί, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

5. Η οδηγία 2004/36/ΕΚ καταργείται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5 του παρόντος κανονισμού, και με την επιφύλαξη των εκτελεστικών κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας αυτής.

Άρθρο 70

Έναρξη ισχύος

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

Τα άρθρα 5, 6, 7, 8, 9 και 10 εφαρμόζονται από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στους αντίστοιχους εκτελεστικούς τους κανόνες, όμως όχι αργότερα από τις 8 Απριλίου 2012.

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

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας που αναφέρονται στο άρθρο 5

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

1.α. Δομικά στοιχεία και υλικά: πρέπει να εξασφαλίζεται η ακεραιότητα της δομής για το σύνολο, και επαρκώς πέραν αυτού, του επιχειρησιακού φακέλου πτήσης του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένου του προωστικού του συστήματος, και να διατηρείται για ολόκληρη την επιχειρησιακή ζωή του.

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

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

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

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

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

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

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

1.β. Πρόωση: η ακεραιότητα του προωστικού συστήματος (δηλαδή του κινητήρα και, αν υπάρχουν, των ελίκων) πρέπει να αποδεικνύεται σ' ολόκληρο τον επιχειρησιακό φάκελό του, και επαρκώς πέραν αυτού, και να διατηρείται για το σύνολο της επιχειρησιακής ζωής του προωστικού συστήματος.

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

1.β.2. Η διαδικασία κατασκευής και τα υλικά που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του προωστικού συστήματος πρέπει να οδηγούν σε γνωστή και αναπαραγώγιμη δομική συμπεριφορά. Οποιαδήποτε αλλαγή των υλικών επιδόσεων που αφορά το επιχειρησιακό περιβάλλον πρέπει να λαμβάνεται υπόψη.

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

▼B

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

1.γ. Συστήματα και εξοπλισμός

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

1.γ.2. Το αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων, των εξαρτημάτων και του εξοπλισμού του που απαιτούνται για την πιστοποίηση τύπου ή από τους επιχειρησιακούς κανόνες, πρέπει να λειτουργεί όπως προβλέπεται υπό οποιεσδήποτε προβλεπτές επιχειρησιακές συνθήκες σε όλο το φάσμα, και επαρκώς πέραν αυτού, του επιχειρησιακού φακέλου πτήσης του αεροσκάφους, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το επιχειρησιακό περιβάλλον του συστήματος, εξαρτήματος ή εξοπλισμού. Τα λοιπά συστήματα, εξαρτήματα και εξοπλισμός που δεν απαιτούνται για την πιστοποίηση τύπου ή από τους επιχειρησιακούς κανόνες, είτε λειτουργούν ορθά ή όχι, δεν πρέπει να περιορίζουν την ασφάλεια, ούτε να επηρεάζουν αρνητικά την ορθή λειτουργία των υπόλοιπων συστημάτων, εξαρτημάτων ή εξοπλισμού. Η χρήση των συστημάτων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού πρέπει να είναι δυνατή χωρίς ασυνήθιστη επιδεξιότητα ή δύναμη.

1.γ.3. Τα συστήματα, τα εξαρτήματα και ο εξοπλισμός του αεροσκάφους, εξεταζόμενα μεμονωμένα και σε συνδυασμό μεταξύ τους, πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε από μία και μόνη αστοχία (η οποία δεν έχει αποδειχθεί τελείως απίθανη), να μην προκύπτουν προϋποθέσεις καταστροφικής αστοχίας, πρέπει δε να υφίσταται αντίστροφη σχέση μεταξύ της πιθανότητας συνθηκών αστοχίας και της σοβαρότητας των συνεπειών της στο αεροσκάφος και τους επιβαίνοντες αυτού. Σε σχέση με το ανωτέρω κριτήριο της μιας και μόνης αστοχίας, πρέπει να γίνεται δεκτό ότι πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη το μέγεθος και ο βασικός διασχηματισμός του αεροσκάφους, και ότι αυτά μπορούν να οδηγούν στη μη τήρηση του κριτηρίου της μιας και μόνης αστοχίας για ορισμένα μέρη και συστήματα ελικοπτέρων και μικρών αεροπλάνων.

1.γ.4. Πρέπει να παρέχονται, κατά περίπτωση, στο πλήρωμα ή το προσωπικό συντήρησης, οι πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης καθώς και πληροφορίες για ανασφαλείς συνθήκες, με σαφή, συνεπή και μη διφορούμενο τρόπο. Τα συστήματα, ο εξοπλισμός και τα χειριστήρια, συμπεριλαμβανομένων των ενδείξεων και των αγγελιών, πρέπει να σχεδιάζονται και να τοποθετούνται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιούνται τα σφάλματα που μπορούν να οδηγήσουν στην πρόκληση κινδύνων.

1.γ.5. Πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις κατά το σχεδιασμό για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων για το αεροσκάφος και τους επιβαίνοντες από ευλόγως πιθανές απειλές, τόσο από ενδογενείς όσο και από εξωγενείς προς το αεροσκάφος αιτίες, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας από την πιθανότητα σημαντικής αστοχίας ή δυσλειτουργίας οποιουδήποτε εξοπλισμού του αεροσκάφους.

1.δ. Διαρκής αξιοπλοΐα

1.δ.1. Πρέπει να καταρτίζονται οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας για να εξασφαλίζεται ότι το επίπεδο αξιοπλοΐας του πιστοποιητικού τύπου του αεροσκάφους διατηρείται καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργικής ζωής του αεροσκάφους.

1.δ.2. Πρέπει να παρέχονται μέσα για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων, προσαρμογών, λίπανσης, αφαίρεσης ή αντικατάστασης εξαρτημάτων και εξοπλισμού, εφόσον απαιτούνται για τη διαρκή αξιοπλοΐα.

1.δ.3. Οι οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας πρέπει να έχουν τη μορφή εγχειριδίου ή εγχειριδίων, ανάλογα με την ποσότητα των παρασχετέων στοιχείων. Τα εγχειρίδια πρέπει να καλύπτουν τις οδηγίες συντήρησης και επισκευής, πληροφορίες για την τακτική συντήρηση, διαδικασίες εντοπισμού προβλημάτων και επιθεώρησης, σε μορφή που να επιτρέπει εύχρηστη διάταξη.

1.δ.4. Οι οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας πρέπει να περιέχουν περιορισμούς αξιοπλοΐας όπου να δίνονται όλοι οι χρόνοι υποχρεωτικής αντικατάστασης, τα διαστήματα επιθεώρησης και οι συναφείς διαδικασίες επιθεώρησης.

▼B

2. *Πτυχές αξιοπλοΐας της λειτουργίας προϊόντος*

2.α. Πρέπει να αποδεικνύεται ότι έχουν εξετασθεί τα κατωτέρω για τη διασφάλιση ικανοποιητικού επιπέδου ασφαλείας για τους επιβαίνοντες καθώς και για τα άτομα στο έδαφος κατά τη λειτουργία του προϊόντος:

2.α.1. Πρέπει να καθορίζονται οι τρόποι λειτουργίας για τους οποίους έχει λάβει έγκριση το αεροσκάφος, καθώς και οι περιορισμοί και οι πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών περιορισμών και επιδόσεων.

2.α.2. Το αεροσκάφος πρέπει να μπορεί να ελέγχεται και να ελίσσεται με ασφάλεια υπό όλες τις προσδοκώμενες επιχειρησιακές συνθήκες, ακόμα και μετά από αστοχία ενός ή, ενδεχομένως, περισσότερων προωστικών συστημάτων. Πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη η δύναμη των πιλότων, το περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, ο φόρτος εργασίας των πιλότων και οι λοιποί ανθρώπινοι παράγοντες και η φάση της πτήσης και η διάρκειά της.

2.α.3. Πρέπει να είναι δυνατή η ομαλή μετάβαση από τη μία φάση της πτήσης στην άλλη χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη κυβερνητική επιδεξιότητα, αυτοσυγκέντρωση, δύναμη ή φόρτος εργασίας υπό οποιεσδήποτε πιθανές επιχειρησιακές συνθήκες.

2.α.4. Το αεροσκάφος πρέπει να παρουσιάζει σταθερότητα σε βαθμό που να εξασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις από τον κυβερνήτη δεν είναι υπερβολικές λαμβάνοντας υπόψη τη φάση της πτήσης και τη διάρκειά της.

2.α.5. Πρέπει να θεσπίζονται διαδικασίες για τις κανονικές ενέργειες, την αστοχία και τις καταστάσεις επείγουσας ανάγκης.

2.α.6. Πρέπει να εγκαθίστανται προειδοποιητικά ή άλλα αποτρεπτικά συστήματα, ανάλογα με τον τύπο, για την πρόληψη της υπέρβασης του κανονικού φακέλου πτήσης.

2.α.7. Τα χαρακτηριστικά του αεροσκάφους και των συστημάτων του πρέπει να επιτρέπουν την ασφαλή επάνοδό του από τις ακραίες καταστάσεις του φακέλου πτήσης που μπορεί να συναντήσει το αεροσκάφος.

2.β. Οι επιχειρησιακοί περιορισμοί και οι λοιπές πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία πρέπει να παρέχονται στο πλήρωμα.

2.γ. Η λειτουργία των προϊόντων πρέπει να προστατεύεται από κινδύνους που προκύπτουν από δυσμενείς εξωτερικές και εσωτερικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών συνθηκών.

2.γ.1. Ιδιαίτερα, δεν πρέπει να προκύπτουν ανασφαλείς συνθήκες από έκθεση σε φαινόμενα όπως (αλλά όχι μόνο) δυσμενείς καιρικές συνθήκες, αστραπές, πρόσκρουση πτηνών, πεδία ακτινοβολίας υψηλής συχνότητας, όζον κ.λπ., που λογικώς αναμένεται να επισυμβούν κατά τη λειτουργία του προϊόντος.

2.γ.2. Τα διαμερίσματα των επιβατών πρέπει να εξασφαλίζουν στους επιβάτες κατάλληλες συνθήκες μεταφοράς και επαρκή προστασία από κάθε αναμενόμενο κίνδυνο που προκύπτει από τους χειρισμούς της πτήσης ή τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, όπως πυρκαγιά, καπνό, τοξικά αέρια και κινδύνους ταχείας αποσυμπίεσης. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ώστε να παρέχεται στους επιβαίνοντες κάθε εύλογη πιθανότητα αποφυγής σοβαρού τραυματισμού και ταχείας εγκατάλειψης του αεροσκάφους καθώς και προστασία από τα αποτελέσματα των δυνάμεων επιβράδυνσης σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης ή προσθαλάσσωσης. Πρέπει να παρέχονται σαφή και μη διφορούμενα σήματα ή αγγελίες, ανάλογα με την περίπτωση, για να ενημερώνονται οι επιβαίνοντες για την κατάλληλη συμπεριφορά ασφαλείας και τη θέση και την ορθή χρήση του εξοπλισμού ασφαλείας. Ο απαιτούμενος εξοπλισμός ασφαλείας πρέπει να είναι άμεσα προσιτός.

▼B

2.γ.3. Τα διαμερίσματα του πληρώματος πρέπει να είναι διαρρυθμισμένα κατά τρόπον ώστε να διευκολύνονται οι χειρισμοί της πτήσης με μέσα που να επιτρέπουν επίγνωση των καταστάσεων, καθώς και η αντιμετώπιση κάθε αναμενόμενης κατάστασης και κατάστασης έκτακτης ανάγκης. Το περιβάλλον των διαμερισμάτων του πληρώματος δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα του πληρώματος να εκτελεί τα καθήκοντά του, και ο σχεδιασμός του πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να μην προκαλεί περισπασμούς κατά τη λειτουργία ούτε να επιτρέπει την κακή χρήση των οργάνων ελέγχου.

3. *Φορείς, συμπεριλαμβανομένων φυσικών προσώπων που επιδίδονται σε δραστηριότητες σχεδιασμού, κατασκευής ή συντήρησης:*

3.α. Οι εγκρίσεις φορέων εκδίδονται εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

3.α.1. ο φορέας πρέπει να διαθέτει όλα τα απαραίτητα μέσα για το εύρος των εργασιών του. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό, εργαλεία και υλικό, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση σε σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων,

3.α.2. ο φορέας πρέπει να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τις παρούσες βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας, και να επιδιώκει τη συνεχή βελτίωση του συστήματος αυτού.

3.α.3. ο φορέας πρέπει να καθορίζει διακανονισμούς με άλλους οικείους φορείς, εφόσον απαιτείται, για τη διασφάλιση της διαρκούς συμμόρφωσης προς τις παρούσες βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

3.α.4. ο φορέας πρέπει να εφαρμόζει σύστημα αναφοράς ή/και χειρισμού συμβάντων, που εξαρτάται από το σύστημα διαχείρισης του σημείου 3.α.2 και τους διακανονισμούς του σημείου 3.α.3 προκειμένου να συμβάλλει στο στόχο της διαρκούς βελτίωσης της ασφαλείας των προϊόντων.

3.β. Οι προϋποθέσεις των σημείων 3.α.3 και 3.α.4 δεν ισχύουν για τους φορείς κατάρτισης συντήρησης.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4

Το άρθρο 4 παράγραφοι 1, 2 και 3 δεν εφαρμόζεται σε αεροσκάφη τα οποία εμπίπτουν σε μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες κατηγορίες:

α) ιστορικά αεροσκάφη που πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια:

i) μη σύνθετα αεροσκάφη των οποίων:

— ο αρχικός σχεδιασμός ολοκληρώθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 1955, και

— η παραγωγή έπαυσε πριν από την 1η Ιανουαρίου 1975·

ή

ii) αεροσκάφη με σαφή ιστορική σημασία, η οποία σχετίζεται με:

— συμμετοχή σε αξιοσημείωτο ιστορικό συμβάν, ή

— σημαντικό βήμα στην εξέλιξη της αεροπορίας, ή

— σημαντικό ρόλο στις ένοπλες δυνάμεις ενός κράτους μέλους·

β) αεροσκάφη τα οποία έχουν σχεδιασθεί ή τροποποιηθεί ειδικά για ερευνητικούς, πειραματικούς ή επιστημονικούς σκοπούς, και είναι πιθανόν να παράγονται σε πολύ περιορισμένο αριθμό·

γ) αεροσκάφη των οποίων το 51 % τουλάχιστον έχει κατασκευασθεί από ερασιτέχνη ή μη κερδοσκοπικό σύλλογο ερασιτεχνών, για δικό τους σκοπό και χωρίς εμπορικό στόχο·

δ) αεροσκάφη που τελούν στην υπηρεσία ενόπλων δυνάμεων, εκτός εάν πρόκειται για τύπους για τους οποίους ο Οργανισμός έχει εγκρίνει πρότυπο σχεδιασμού·

ε) αεροπλάνα, ελικόπτερα και μηχανοκίνητα αλεξίπτωτα με το πολύ δύο θέσεις, των οποίων η μέγιστη μάζα κατά την απογείωση (MTOM), όπως καταγράφεται από τα κράτη μέλη, δεν υπερβαίνει:

i) τα 300 kg για μονοθέσιο αεροπλάνο/ελικόπτερο ξηράς· ή

ii) τα 450 kg για διθέσιο αεροπλάνο/ελικόπτερο ξηράς· ή

iii) τα 330 kg για μονοθέσιο αμφίβιο ή υδροπλάνο/ελικόπτερο· ή

iv) τα 495 kg για διθέσιο αμφίβιο αεροσκάφος ή υδροπλάνο/ελικόπτερο, υπό την προϋπόθεση ότι, όταν λειτουργεί ταυτόχρονα ως υδροπλάνο/ελικόπτερο και ως αεροπλάνο/ελικόπτερο ξηράς, δεν υπερβαίνει κανένα από τα όρια MTOM, ανάλογα με την περίπτωση·

v) τα 472,5 kg για διθέσιο αεροπλάνο ξηράς που διαθέτει εγκατεστημένο στο κέλυφος σύστημα αλεξίπτωτου για την ανάκτηση του αεροσκάφους·

vi) τα 315 kg για μονοθέσιο αεροπλάνο ξηράς που διαθέτει εγκατεστημένο στο κέλυφος σύστημα αλεξίπτωτου για την ανάκτηση του αεροπλάνου·

και, για αεροπλάνα, των οποίων η ταχύτητα απώλειας στήριξης ή η κατώτατη ταχύτητα σταθερής πτήσης σε διαμόρφωση προσγείωσης δεν υπερβαίνει τους 35 κόμβους διορθωμένης ταχύτητας αέρος (CAS)·

στ) μονοθέσια και διθέσια γυροπλάνα των οποίων η μέγιστη μάζα κατά την απογείωση δεν υπερβαίνει τα 560 kg·

ζ) ανεμόπτερα με μέγιστο απόβαρο που δεν υπερβαίνει τα 80kg για τα μονοθέσια ή των 100 kg για τα διθέσια, συμπεριλαμβανομένων εκείνων τον οποίων η απογείωση γίνεται με τα πόδια·

η) αντίγραφα αεροσκαφών που πληρούν τα κριτήρια α) ή δ) ανωτέρω, ο δομικός σχεδιασμός των οποίων είναι πανομοιότυπος με τα πρωτότυπα αεροσκάφη·

θ) μη επανδρωμένα αεροσκάφη με μάζα λειτουργίας που δεν υπερβαίνει τα 150 kg·

ι) κάθε άλλο αεροσκάφος του οποίου το μέγιστο απόβαρο, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων, δεν υπερβαίνει τα 70 kg.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Βασικές απαιτήσεις για τις άδειες χειριστών αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 7

1. *Εκπαίδευση*

1.α. Γενικά

1.α.1. Τα πρόσωπα που εκπαιδεύονται στον χειρισμό αεροσκάφους πρέπει να έχουν επαρκείς μορφωτικές, σωματικές και διανοητικές ικανότητες για την απόκτηση, διατήρηση και επίδειξη των σχετικών θεωρητικών γνώσεων και πρακτικών δεξιοτήτων.

1.β. Θεωρητικές γνώσεις

1.β.1. Κάθε χειριστής πρέπει να αποκτά και να διατηρεί επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα καθήκοντα που επιτελεί στο αεροσκάφος και ανάλογο με τους κινδύνους που σχετίζονται με το είδος της δραστηριότητας. Στις γνώσεις αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται τουλάχιστον οι εξής:

i) αεροπορικό δίκαιο·

ii) γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών·

iii) τεχνικά ζητήματα που σχετίζονται με την κατηγορία του αεροσκάφους·

iv) επιδόσεις και σχεδιασμός πτήσης·

v) ανθρώπινες δυνατότητες και περιορισμοί·

vi) μετεωρολογία·

vii) αεροναυτιλία·

viii) διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης πόρων·

ix) βασικές αρχές πτήσης·

x) επικοινωνίες· και

xi) μη τεχνικές δεξιότητες, όπως η αναγνώριση και η διαχείριση απειλών και σφαλμάτων.

1.γ. Απόδειξη και διατήρηση θεωρητικών γνώσεων

1.γ.1. Η απόκτηση και η διατήρηση των θεωρητικών γνώσεων πρέπει να αποδεικνύεται μέσω συνεχούς αξιολόγησης κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης και, όταν απαιτείται, μέσω εξετάσεων.

1.γ.2. Πρέπει να διατηρείται επαρκές επίπεδο ικανότητας στις θεωρητικές γνώσεις. Η συμμόρφωση πρέπει να αποδεικνύεται μέσω τακτικών αξιολογήσεων, εξετάσεων, δοκιμασιών ή ελέγχων. Η συχνότητα των εξετάσεων, των δοκιμασιών ή των ελέγχων πρέπει να είναι ανάλογη προς τους κινδύνους που σχετίζονται με τη δραστηριότητα.

1.δ. Πρακτικές δεξιότητες

1.δ.1. Κάθε χειριστής πρέπει να αποκτά και να διατηρεί τις κατάλληλες πρακτικές δεξιότητες που απαιτούνται για τα καθήκοντα που επιτελεί στο αεροσκάφος. Οι δεξιότητες αυτές πρέπει να είναι ανάλογες προς τους κινδύνους που σχετίζονται με το είδος της δραστηριότητας και πρέπει να καλύπτουν, εφόσον απαιτείται βάσει των καθηκόντων που επιτελεί στο αεροσκάφος, τα εξής:

i) ενέργειες πριν και κατά την εκτέλεση της πτήσης, όπως οι επιδόσεις του αεροσκάφους, ο καθορισμός μάζας και ζυγοστάθμισης, η επιθεώρηση και η τακτική συντήρηση του αεροσκάφους, ο υπολογισμός των καυσίμων, η εκτίμηση των καιρικών συνθηκών, ο σχεδιασμός της πορείας της πτήσης, οι περιορισμοί του εναερίου χώρου και η διαθεσιμότητα διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης·

ii) ενέργειες σχετικές με το αεροδρόμιο και την εναέρια κυκλοφορία·

iii) προφυλάξεις και διαδικασίες αποφυγής συγκρούσεων·

iv) έλεγχος του αεροσκάφους με εξωτερική οπτική αναφορά·

▼B

v) εναέριοι ελιγμοί, συμπεριλαμβανομένων ελιγμών υπό κρίσιμες συνθήκες, και συναφείς ελιγμοί «ανάγκης», που είναι εφικτοί από τεχνική άποψη·

vi) απογειώσεις και προσγειώσεις υπό κανονικές συνθήκες και με πλάγιους ανέμους·

vii) εκτέλεση πτήσης αποκλειστικά με τη βοήθεια οργάνων, ανάλογα με το είδος της δραστηριότητας·

viii) διαδικασίες πτητικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων ομαδικών δεξιοτήτων και διαχείρισης πόρων, που να είναι κατάλληλες για το είδος της δραστηριότητας, είτε πρόκειται για μονομελές είτε για πολυμελές πλήρωμα·

ix) αεροναυτιλία και εφαρμογή εναέριων κανόνων και συναφών διαδικασιών χρησιμοποιώντας, ανάλογα με την περίπτωση, στοιχεία οπτικής αναφοράς ή ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα·

x) ενέργειες μη φυσιολογικές ή έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της προσομοίωσης δυσλειτουργιών του εξοπλισμού του αεροσκάφους·

xi) συμμόρφωση με τις διαδικασίες των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιών·

xii) πτυχές που αφορούν συγκεκριμένους τύπους ή κατηγορίες αεροσκαφών·

xiii) περαιτέρω εκπαίδευση σε πρακτικές δεξιότητες που ενδεχομένως απαιτούνται για τον μετριασμό των κινδύνων που σχετίζονται με συγκεκριμένες δραστηριότητες· και

xiv) μη τεχνικές δεξιότητες, όπως η αναγνώριση και η διαχείριση απειλών και σφαλμάτων, χρησιμοποιώντας κατάλληλη μεθοδολογία αξιολόγησης σε συνδυασμό με την αξιολόγηση των τεχνικών δεξιοτήτων.

1.ε. Απόδειξη και διατήρηση πρακτικών δεξιοτήτων

1.ε.1. Κάθε χειριστής πρέπει να αποδεικνύει την ικανότητά του να εκτελεί τις διαδικασίες και τους ελιγμούς με τον κατάλληλο βαθμό ικανότητας για τα καθήκοντα που επιτελεί στο αεροσκάφος:

i) χειριζόμενος το αεροσκάφος στο πλαίσιο των ορίων του·

ii) εκτελώντας όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια·

iii) επιδεικνύοντας ορθή κρίση και ικανότητα χειρισμού·

iv) εφαρμόζοντας τις αεροναυτικές γνώσεις·

v) διατηρώντας πάντοτε τον έλεγχο του αεροσκάφους κατά τρόπο που να διασφαλίζεται η επιτυχής έκβαση της διαδικασίας ή του ελιγμού· και

vi) μη τεχνικές δεξιότητες, όπως η αναγνώριση και η διαχείριση απειλών και σφαλμάτων, χρησιμοποιώντας κατάλληλη μεθοδολογία αξιολόγησης σε συνδυασμό με την αξιολόγηση των τεχνικών δεξιοτήτων.

1.ε.2. Το απαιτούμενο επίπεδο ικανότητας όσον αφορά τις πρακτικές δεξιότητες πρέπει να διατηρείται. Η συμμόρφωση πρέπει να αποδεικνύεται μέσω τακτικών αξιολογήσεων, εξετάσεων, δοκιμασιών ή ελέγχων. Η συχνότητα των εξετάσεων, των δοκιμασιών ή των ελέγχων πρέπει να είναι ανάλογη προς τους κινδύνους που σχετίζονται με τη δραστηριότητα.

1.στ. Γλωσσομάθεια

Οι χειριστές πρέπει να έχουν αποδείξει τη γλωσσική τους επάρκεια, σε βαθμό ικανότητας αντίστοιχο των καθηκόντων που επιτελούν στο αεροσκάφος. Η γνώση αυτή αποδεικνύεται με τους εξής τρόπους:

i) την ικανότητα κατανόησης εγγράφων που αναφέρονται στις καιρικές συνθήκες·

ii) τη χρήση όλων των αεροναυτικών χαρτών πορείας, αναχώρησης και προσέγγισης και των σχετικών εγγράφων που περιέχουν αεροναυτικές πληροφορίες· και

▼B

iii) την ικανότητα επικοινωνίας με τα άλλα μέλη του πληρώματος και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διάρκεια όλων των σταδίων της πτήσης, συμπεριλαμβανομένου του σταδίου προετοιμασίας της πτήσης.

1.ζ. Προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης

Όταν χρησιμοποιείται προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FSTD) για εκπαιδευτικούς σκοπούς ή προκειμένου να αποδειχθεί η απόκτηση ή η διατήρηση μιας πρακτικής δεξιότητας, η εν λόγω FSTD πρέπει να είναι κατάλληλη για το συγκεκριμένο επίπεδο επιδόσεων στους συγκεκριμένους τομείς οι οποίοι συνδέονται με την εκπλήρωση της σχετικής δραστηριότητας. Ειδικότερα, η προσομοίωση της διαμόρφωσης, των ικανοτήτων χειρισμού, των επιδόσεων του αεροσκάφους και της συμπεριφοράς των συστημάτων πρέπει να είναι επαρκώς αντιπροσωπευτική του αεροσκάφους.

1.η. Κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων

1.η.1. Η εκπαίδευση πρέπει να παρέχεται μέσω κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων.

1.η.2. Κάθε κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) πρέπει να καταρτίζεται αναλυτικό πρόγραμμα σπουδών για κάθε τύπο κύκλου μαθημάτων· και

ii) ο κύκλος μαθημάτων πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερή ανάλυση των θεωρητικών γνώσεων και της πρακτικής πτητικής εκπαίδευσης (συμπεριλαμβανομένης της συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης), εάν απαιτείται.

1.θ. Εκπαιδευτές

1.θ.1. Θεωρητική εκπαίδευση.

Η θεωρητική εκπαίδευση πρέπει να παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές. Αυτοί πρέπει:

i) να διαθέτουν τις κατάλληλες γνώσεις στο συγκεκριμένο εκπαιδευτικό τομέα· και

ii) να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν κατάλληλες τεχνικές εκπαίδευσης.

1.θ.2. Πτητική και προσομοιωτική πτητική εκπαίδευση.

Η πτητική και η προσομοιωτική πτητική εκπαίδευση πρέπει να παρέχονται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές που να διαθέτουν τα ακόλουθα προσόντα:

i) να πληρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά τις απαιτούμενες θεωρητικές γνώσεις και την πείρα στα θέματα επί των οποίων πρόκειται να παράσχουν πτητική εκπαίδευση·

ii) να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν κατάλληλες τεχνικές εκπαίδευσης·

iii) να έχουν εξασκηθεί στις τεχνικές εκπαίδευσης στους συγκεκριμένους ελιγμούς και στις διαδικασίες πτήσης επί των οποίων πρόκειται να παράσχουν πτητική εκπαίδευση·

iv) να έχουν αποδείξει την ικανότητα διδασκαλίας στους τομείς στους οποίους πρόκειται να παράσχουν πτητική εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης πριν και μετά την πτήση καθώς και της εκπαίδευσης στο έδαφος· και

v) να συμμετέχουν τακτικά σε επανεκπαίδευση ώστε να διασφαλίζεται η ενημέρωση των προτύπων εκπαίδευσης.

Οι εκπαιδευτές πτήσεων πρέπει επίσης να μπορούν να αναλαμβάνουν ως κυβερνήτες των αεροσκαφών στα οποία πραγματοποιείται η εκπαίδευση, εξαιρουμένης της περίπτωσης εκπαίδευσης σε νέους τύπους αεροσκαφών.

▼B

1.ι. Εξεταστές

1.ι.1. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των χειριστών πρέπει:

i) να πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται για τους εκπαιδευτές πτήσεων ή προσομοιώσεων πτήσεων·

ii) να είναι σε θέση να αξιολογούν τις επιδόσεις των χειριστών και να διενεργούν πτητικές δοκιμασίες και ελέγχους.

2. *Απαιτούμενη εμπειρία*

2.α.1. Τα πρόσωπα που αναλαμβάνουν καθήκοντα μελών πληρώματος, εκπαιδευτή ή εξεταστή πρέπει να αποκτούν και να διατηρούν επαρκή εμπειρία όσον αφορά τα συγκεκριμένα καθήκοντα, εκτός εάν οι εκτελεστικοί κανόνες προβλέπουν ότι η ικανότητα μπορεί να αποδειχθεί σύμφωνα με το σημείο 1.ε.

3. *Φορείς εκπαίδευσης*

3.α. Απαιτήσεις σχετικά με τους φορείς εκπαίδευσης

3.α.1. Οι φορείς εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση χειριστή πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

i) να διαθέτουν όλα τα μέσα που απαιτούνται για το πεδίο των αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τη δραστηριότητά τους. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό, εργαλεία και υλικό, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση σε σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·

ii) να εφαρμόζουν και να διατηρούν σύστημα διαχείρισης σχετικά με την ασφάλεια και το πρότυπο της εκπαίδευσης και να επιδιώκουν τη συνεχή βελτίωση του εν λόγω συστήματος· και

iii) να καθορίζουν ρυθμίσεις με άλλους οικείους φορείς, εφόσον απαιτείται, για τη διασφάλιση της διαρκούς συμμόρφωσης προς τις ανωτέρω απαιτήσεις.

4. *Καλή φυσική κατάσταση*

4.α. Ιατρικά κριτήρια

4.α.1. Όλοι οι χειριστές πρέπει σε περιοδική βάση να αποδεικνύουν την καλή κατάσταση της υγείας τους για την ικανοποιητική εκτέλεση των καθηκόντων που επιτελούν, λαμβανομένου υπόψη του είδους της δραστηριότητας. Η συμμόρφωση πρέπει να αποδεικνύεται μέσω κατάλληλης αξιολόγησης βασισμένης στη βέλτιστη αεροϊατρική πρακτική, λαμβάνοντας υπόψη το είδος της δραστηριότητας και την ενδεχόμενη νοητική και σωματική φθορά λόγω ηλικίας.

Καλή φυσική κατάσταση, η οποία εμπεριέχει τις έννοιες της σωματικής και της νοητικής ικανότητας, σημαίνει ότι ο χειριστής δεν πάσχει από ασθένειες ή αναπηρίες που τον καθιστούν ανίκανο:

i) να επιτελεί τις ενέργειες που είναι αναγκαίες για τη λειτουργία αεροσκάφους· ή

ii) να εκτελεί ανά πάσα στιγμή τα καθήκοντα που του ανατίθενται· ή

iii) να έχει σωστή αντίληψη του περιβάλλοντός του.

4.α.2. Εάν δεν μπορεί να καταδειχθεί πλήρως η καλή κατάσταση της υγείας, είναι δυνατό να λαμβάνονται αντισταθμιστικά μέτρα που παρέχουν ισοδύναμη ασφάλεια πτήσεων.

4.β. Εξεταστές αεροπορικής ιατρικής

4.β.1. Οι εξεταστές αεροπορικής ιατρικής πρέπει:

i) να διαθέτουν τα προσόντα και άδεια άσκησης ιατρικής·

ii) να έχουν εκπαιδευτεί στην αεροπορική ιατρική και να επανεκπαιδεύονται τακτικά στην αεροπορική ιατρική ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των προτύπων αξιολόγησης·

iii) να διαθέτουν πρακτικές γνώσεις και πείρα σχετικά με τις συνθήκες υπό τις οποίες οι χειριστές εκτελούν τα καθήκοντά τους.

▼B

4.γ. Κέντρα αεροπορικής ιατρικής

4.γ.1. Τα κέντρα αεροπορικής ιατρικής πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) να διαθέτουν όλα τα μέσα που είναι απαραίτητα για το πεδίο των αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τις δραστηριότητές τους. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό, εργαλεία και υλικό, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση σε σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·

ii) να εφαρμόζουν και να διατηρούν σύστημα διαχείρισης σχετικά με την ασφάλεια και το επίπεδο της ιατρικής αξιολόγησης και να επιδιώκουν τη διαρκή βελτίωση του εν λόγω συστήματος·

iii) να καθορίζουν διακανονισμούς με άλλους οικείους φορείς, εφόσον απαιτείται, για τη διασφάλιση της διαρκούς συμμόρφωσης προς τις ανωτέρω απαιτήσεις.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Βασικές απαιτήσεις για αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 8

1. *Γενικά*

1.α. Καμία πτήση δεν πρέπει να εκτελείται εάν τα μέλη του πληρώματος και, κατά περίπτωση, όλο το υπόλοιπο επιχειρησιακό προσωπικό που συμμετέχει στην προετοιμασία και την εκτέλεσή της δεν είναι εξοικειωμένο με τους εφαρμοστέους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων τους, που έχουν καθοριστεί για τις περιοχές από τις οποίες θα διέλθει το αεροσκάφος, τα αεροδρόμια που προγραμματίζεται να χρησιμοποιηθούν και τις σχετικές αεροναυτιλιακές εγκαταστάσεις.

1.β. Κάθε πτήση πρέπει να εκτελείται κατά τρόπο ώστε να τηρούνται οι διαδικασίες πτητικής λειτουργίας που προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή, κατά περίπτωση, στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας για την προετοιμασία και την εκτέλεση της πτήσης. Προς διευκόλυνση τούτου, πρέπει να υπάρχει ένα σύστημα καταλόγου ελέγχου (checklist) προς χρήση, ανάλογα με την περίπτωση, από τα μέλη του πληρώματος σε όλες τις φάσεις πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους, υπό κανονικές, μη φυσιολογικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης. Πρέπει να θεσπιστούν διαδικασίες για όλες τις ευλόγως προβλέψιμες περιστάσεις έκτακτης ανάγκης.

1.γ. Πριν από κάθε πτήση, πρέπει να προσδιορίζονται οι ρόλοι και τα καθήκοντα κάθε μέλους του πληρώματος. Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για την πτητική λειτουργία και την ασφάλεια του αεροσκάφους και για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου του αεροσκάφους.

1.δ. Αντικείμενα ή ουσίες, που ενδέχεται να θέσουν σε σημαντικό κίνδυνο την υγεία, την ασφάλεια, τα περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον, όπως είναι τα επικίνδυνα εμπορεύματα, τα όπλα και τα πυρομαχικά, δεν πρέπει να μεταφέρονται επί των αεροσκαφών, εκτός εάν εφαρμόζονται ειδικές διαδικασίες και οδηγίες ασφαλείας για τον μετριασμό των σχετικών κινδύνων.

1.ε. Όλα τα στοιχεία, τα έγγραφα, τα αρχεία και οι πληροφορίες που απαιτούνται για την καταγραφή της συμμόρφωσης με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο σημείο 5.γ πρέπει να τηρούνται σε κάθε πτήση και να παραμένουν διαθέσιμα για ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα ανάλογα με το είδος της δραστηριότητας.

2. *Προετοιμασία πτήσης*

2.α. Καμία πτήση δεν πρέπει να ξεκινά χωρίς να έχει εξακριβωθεί με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσο ότι πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

2.α.1. Για την εκτέλεση της πτήσης είναι διαθέσιμες οι κατάλληλες υπηρεσίες που απαιτούνται για την πτήση και για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών επικοινωνιών και βοηθημάτων αεροναυτιλίας, λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα έγγραφα των Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών.

2.α.2. Το πλήρωμα είναι εξοικειωμένο και οι επιβάτες έχουν ενημερωθεί για τη θέση και τη χρήση του αντίστοιχου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης. Στο πλήρωμα και στους επιβάτες πρέπει να παρέχεται επαρκής ενημέρωση με συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και τη χρήση του εξοπλισμού ασφαλείας του θαλάμου επιβατών.

2.α.3. Ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο, όπως ορίζεται στο σημείο 6·

ii) εφόσον απαιτείται, το αεροσκάφος είναι δεόντως καταχωρημένο και τα σχετικά πιστοποιητικά βρίσκονται επί του αεροσκάφους·

iii) τα όργανα και ο εξοπλισμός που ορίζονται στο σημείο 5 και απαιτούνται για την εκτέλεση της πτήσης είναι εγκατεστημένα στο αεροσκάφος και λειτουργούν, εκτός εάν δεν είναι υποχρεωτικά βάσει των όσων ορίζονται στον ισχύοντα κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού ή σε άλλο ισοδύναμο έγγραφο·

▼B

iv) η μάζα του αεροσκάφους και η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοιες που η πτήση μπορεί να εκτελεστεί εντός των ορίων που περιγράφονται στα έγγραφα αξιοπλοΐας,

v) όλες οι αποσκευές του θαλάμου επιβατών, οι χειραποσκευές και το φορτίο έχουν φορτωθεί και αποθηκευτεί ασφαλώς· και

vi) σε κανένα σημείο της πτήσης δεν υπερβαίνονται οι περιορισμοί πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους που ορίζονται στο σημείο 4.

2.α.4. Το πλήρωμα πτήσης έχει στη διάθεσή του πληροφορίες για τις μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στα αεροδρόμια αναχώρησης και προορισμού και, κατά περίπτωση, στα εναλλακτικά αεροδρόμια, καθώς και για τις συνθήκες κατά τη διαδρομή. Πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή σε δυνητικά επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες.

2.α.5. Σε περίπτωση που είναι γνωστό ή αναμένεται ότι κατά την πτήση θα απαντηθούν συνθήκες παγετού, το αεροσκάφος πρέπει να είναι πιστοποιημένο, εξοπλισμένο ή/και διασκευασμένο για να λειτουργεί με ασφάλεια στις συγκεκριμένες συνθήκες.

2.α.6. Σε κάθε πτήση που πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως, οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά τη διάρκεια της διαδρομής της πτήσης πρέπει να είναι τέτοιες που να καθίσταται δυνατή η συμμόρφωση με τους συγκεκριμένους κανόνες πτήσης. Σε κάθε πτήση που πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα, πρέπει να επιλέγεται προορισμός και, κατά περίπτωση, εναλλακτικό/ά αεροδρόμιο/α όπου μπορεί να προσγειωθεί το αεροσκάφος, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τις προβλεπόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, τις διαθέσιμες υπηρεσίες αεροναυτιλίας, τις διαθέσιμες υπηρεσίες εδάφους και τις εγκεκριμένες από το κράτος στο οποίο βρίσκεται ο προορισμός ή/και το εναλλακτικό αεροδρόμιο διαδικασίες πτήσης με όργανα.

2.α.7. Η ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών που φέρει το αεροσκάφος είναι επαρκής ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής ολοκλήρωση της σχεδιαζόμενης πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις μετεωρολογικές συνθήκες, τυχόν στοιχεία που μπορεί να επηρεάσουν τις επιδόσεις του αεροσκάφους και τυχόν καθυστερήσεις που αναμένεται να σημειωθούν κατά την πτήση. Επίσης, πρέπει να υπάρχει απόθεμα καυσίμων για την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών. Εφόσον απαιτείται, θεσπίζονται διαδικασίες για τη διαχείριση καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης.

3. *Πτητικές λειτουργίες*

3.α. Όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες, πρέπει να πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

3.α.1. Εφόσον ισχύει για τον τύπο του αεροσκάφους, κατά την απογείωση και την προσγείωση και όποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη, για λόγους ασφαλείας, όλα τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών παραμένουν καθήμενα στις καθορισμένες θέσεις πληρώματος και χρησιμοποιούν τα παρεχόμενα συστήματα πρόσδεσης, ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους.

3.α.2. Εφόσον ισχύει για τον τύπο του αεροσκάφους, όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης που βρίσκονται σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης παραμένουν στις θέσεις τους, προσδεμένα με τις ζώνες ασφαλείας, εκτός εάν κατά τη διάρκεια της διαδρομής συντρέξουν λόγοι σωματικής ή λειτουργικής ανάγκης.

3.α.3. Εφόσον ισχύει για τον τύπο του αεροσκάφους και το είδος της δραστηριότητας, πριν από την απογείωση και την προσγείωση, κατά την τροχοδρόμηση και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες είναι καθισμένοι και φορούν ζώνη ασφαλείας.

3.α.4. Κάθε πτήση εκτελείται κατά τρόπο ώστε να τηρείται η ενδεδειγμένη απόσταση από άλλα αεροσκάφη και να εξασφαλίζεται η αποφυγή εμποδίων σε όλα τα στάδια της πτήσης. Η εν λόγω απόσταση πρέπει να είναι τουλάχιστον η απαιτούμενη από τους ισχύοντες κανόνες εναέριας κυκλοφορίας.

▼B

3.α.5. Μια πτήση δεν πρέπει να συνεχίζεται παρά μόνον εάν οι γνωστές συνθήκες εξακολουθούν να είναι τουλάχιστον ισοδύναμες με εκείνες του σημείου 2. Επίσης, σε περίπτωση πτήσης που πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα, η προσέγγιση αεροδρομίου δεν συνεχίζεται κάτω από ορισμένο προκαθορισμένο ύψος ή πέρα από ορισμένη θέση, εάν δεν πληρούνται τα προκαθορισμένα κριτήρια ορατότητας.

3.α.6. Σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης, ο κυβερνήτης εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες, σύμφωνα με την περίσταση, ενέργειες επείγουσας ανάγκης.

3.α.7. Κάθε κυβερνήτης λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στην πτήση από τη συμπεριφορά επιβατών που προκαλούν αναστάτωση.

3.α.8. Κανένα αεροσκάφος δεν πρέπει να τροχοδρομεί σε πίστα αεροδρομίου ή να τίθεται σε λειτουργία ο κινητήρας του, εάν το πρόσωπο που βρίσκεται στα χειριστήρια του αεροσκάφους δεν είναι δεόντως εξουσιοδοτημένο.

3.α.9. Όποτε απαιτείται, χρησιμοποιούνται οι εφαρμοστέες διαδικασίες για τη διαχείριση καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσης.

4. *Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας*

4.α. Η πτητική λειτουργία κάθε αεροσκάφους πρέπει να είναι σύμφωνη με τα έγγραφα αξιοπλοΐας του και όλες τις συναφείς διαδικασίες και τους περιορισμούς λειτουργίας όπως αναφέρονται, κατά περίπτωση, στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε ισοδύναμα έγγραφα. Το εγχειρίδιο πτήσης ή τα ισοδύναμα έγγραφα κάθε αεροσκάφους πρέπει να βρίσκονται στη διάθεση του πληρώματος και να ενημερώνονται.

4.β. Η πτητική λειτουργία του αεροσκάφους πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τα ισχύοντα έγγραφα σχετικά με το περιβάλλον.

4.γ. Καμία πτήση δεν πρέπει να ξεκινά ή να συνεχίζεται εάν οι προβλεπόμενες επιδόσεις ενός αεροσκάφους, λαμβανομένων υπόψη όλων των παραγόντων που επηρεάζουν σημαντικά τα επίπεδα των επιδόσεων του, δεν είναι τέτοιες που να επιτρέπουν την εκτέλεση όλων των σταδίων της πτήσης εντός των προβλεπόμενων αποστάσεων/περιοχών και αποστάσεων/ύψους αποφυγής εμποδίων με βάση την προβλεπόμενη μάζα πτητικής λειτουργίας. Οι παράγοντες που σχετίζονται με τις επιδόσεις και επηρεάζουν σημαντικά την απογείωση, την πτήση και την προσέγγιση/προσγείωση είναι, ιδίως:

i) οι διαδικασίες λειτουργίας·

ii) το ύψος πίεσης του αεροδρομίου·

iii) η θερμοκρασία·

iv) ο άνεμος·

v) το μέγεθος, η κλίση και η κατάσταση του χώρου απογείωσης/προσγείωσης· και

vi) η κατάσταση της ατράκτου, των προωθητικών συστημάτων ή των υπόλοιπων συστημάτων του αεροσκάφους, λαμβανομένης υπόψη της πιθανής υποβάθμισής τους.

4.γ.1. Οι παράγοντες αυτοί πρέπει να λαμβάνονται υπόψη άμεσα ως επιχειρησιακές παράμετροι ή έμμεσα μέσω προβλέψεων ή περιθωρίων, που είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται στον σχεδιασμό των στοιχείων επιδόσεων, ανάλογα με το είδος της δραστηριότητας.

5. *Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός*

5.α. Κάθε αεροσκάφος πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας, επικοινωνιών και κάθε άλλο εξοπλισμό που είναι απαραίτητος για τη σχεδιαζόμενη πτήση, λαμβάνοντας υπόψη τους κανονισμούς εναέριας κυκλοφορίας και τους κανόνες αέρα που είναι εφαρμοστέοι κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε από τα στάδια της πτήσης.

▼B

5.β. Κατά περίπτωση, τα αεροσκάφη πρέπει να είναι εφοδιασμένα με όλον τον απαραίτητο εξοπλισμό ασφαλείας, εκκένωσης, επιβίωσης και ιατρικό εξοπλισμό, λαμβάνοντας υπόψη τους κινδύνους που συνδέονται με τις περιοχές πτητικής λειτουργίας, τις διαδρομές που πρόκειται να καλυφθούν, το ύψος και τη διάρκεια της πτήσης.

5.γ. Όλα τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση της πτήσης από το πλήρωμα πρέπει να είναι ενημερωμένα και διαθέσιμα επί του αεροσκάφους και να λαμβάνουν υπόψη τους εφαρμοστέους κανονισμούς εναέριας κυκλοφορίας και τους κανόνες αέρα, τα ύψη πτήσης και τις περιοχές πτητικής λειτουργίας.

6. *Διαρκής αξιοπλοΐα*

6.α. Η πτητική λειτουργία ενός αεροσκάφους επιτρέπεται μόνον εφόσον:

i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο·

ii) ο επιχειρησιακός εξοπλισμός και ο εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης που είναι απαραίτητος για την πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί, βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας·

iii) υπάρχει έγκυρο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας του αεροσκάφους· και

iv) η συντήρηση του αεροσκάφους πραγματοποιείται σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης.

6.β. Πριν από κάθε πτήση ή αμετάβλητη σειρά διαδοχικών πτήσεων κάθε αεροσκάφος πρέπει να επιθεωρείται, μέσω ελέγχου προ της πτήσεως, προκειμένου να εξακριβώνεται εάν είναι ικανό για τη σχεδιαζόμενη πτήση.

6.γ. Το πρόγραμμα συντήρησης πρέπει να περιλαμβάνει, ειδικότερα, εργασίες και διαστήματα συντήρησης, ιδίως εκείνα που ορίζονται ως υποχρεωτικά στις οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας.

6.δ. Η πτητική λειτουργία ενός αεροσκάφους επιτρέπεται μόνον εφόσον η απόδοσή του για χρήση γίνεται από ειδικευμένα πρόσωπα ή φορείς, μετά από συντήρηση. Η υπογεγραμμένη απόδοση για χρήση πρέπει να περιέχει, ιδίως, τα βασικά στοιχεία της πραγματοποιηθείσας συντήρησης.

6.ε. Όλα τα αρχεία που αποδεικνύουν την αξιοπλοΐα ενός αεροσκάφους πρέπει να φυλάσσονται έως ότου οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτά να αντικατασταθούν από νέες πληροφορίες, ισοδύναμες ως προς το αντικείμενο και την αναλυτικότητά τους, όχι όμως προ της παρέλευσης 24 μηνών όταν πρόκειται για αναλυτικά δεδομένα συντήρησης. Σε περίπτωση μίσθωσης του αεροσκάφους, όλα τα αρχεία που αποδεικνύουν την αξιοπλοΐα του αεροσκάφους πρέπει να φυλάσσονται τουλάχιστον για όσο διάστημα διαρκεί η μίσθωση.

6.στ. Όλες οι τροποποιήσεις και οι επισκευές πρέπει να συμμορφώνονται με τις βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας. Τα στοιχεία που τεκμηριώνουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αξιοπλοΐας πρέπει να φυλάσσονται.

7. *Μέλη πληρώματος*

7.α. Ο αριθμός και η σύνθεση του πληρώματος πρέπει να προσδιορίζεται λαμβάνοντας υπόψη:

i) τους περιορισμούς πιστοποίησης του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον υπάρχει, της σχετικής επίδειξης εκκένωσης επείγουσας ανάγκης·

ii) τη διαμόρφωση του αεροσκάφους· και

iii) το είδος και τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας.

7.β. Τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει:

i) να είναι εκπαιδευμένα και να υποβάλλονται τακτικά σε έλεγχο για την απόκτηση και διατήρηση επαρκούς επιπέδου ικανότητας προκειμένου να είναι σε θέση να εκτελούν τα καθήκοντα ασφαλείας που τους ανατίθενται· και

▼B

ii) να εξετάζονται περιοδικά ώστε να διαπιστώνεται ότι διαθέτουν την καλή φυσική κατάσταση που απαιτείται προκειμένου να ασκούν με ασφάλεια τα καθήκοντα ασφαλείας που τους ανατίθενται. Η συμμόρφωση πρέπει να αποδεικνύεται μέσω κατάλληλης αξιολόγησης βασισμένης στη βέλτιστη αεροϊατρική πρακτική.

7.γ. Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος να δίδει κάθε εντολή και να λαμβάνει τα μέτρα που είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση της πτητικής λειτουργίας και της ασφαλείας του αεροσκάφους και των προσώπων ή/και των περιουσιακών στοιχείων που μεταφέρει.

7.δ. Σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που θέτει σε κίνδυνο την πτητική λειτουργία ή την ασφάλεια ενός αεροσκάφους ή/και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτό, ο κυβερνήτης πρέπει να λαμβάνει τα μέτρα που θεωρεί αναγκαία για λόγους ασφαλείας. Όταν τα μέτρα αυτά συνεπάγονται παραβίαση τοπικών κανονισμών ή διαδικασιών, ο κυβερνήτης οφείλει να ειδοποιεί χωρίς καθυστέρηση τις αρμόδιες τοπικές αρχές.

7.ε. Δεν πρέπει να γίνεται προσομοίωση μη φυσιολογικών συνθηκών έκτακτης ανάγκης όταν μεταφέρονται επιβάτες ή φορτίο.

7.στ. Κανένα μέλος πληρώματος δεν επιτρέπει την υποβάθμιση της εκτέλεσης των καθηκόντων του/της ικανότητας λήψης αποφάσεων κατά τρόπο που να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης λόγω συμπτωμάτων κόπωσης, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τη συσσωρευμένη κόπωση, την έλλειψη ύπνου, τον αριθμό των διανυθέντων τομέων, τις νυχτερινές βάρδιες ή τις αλλαγές ζωνών ώρας. Οι περίοδοι ανάπαυσης πρέπει να προσφέρουν επαρκή χρόνο, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στα μέλη του πληρώματος να συνέρχονται από τις συνέπειες της προηγούμενης υπηρεσίας και να είναι ξεκούραστα στην αρχή της επόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας.

7.ζ. Κανένα μέλος πληρώματος δεν πρέπει να εκτελεί ανατεθέντα καθήκοντα επί αεροσκάφους ενώ βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή οινοπνεύματος ή δεν βρίσκεται σε καλή κατάσταση λόγω τραυματισμού, κόπωσης, φαρμακευτικής αγωγής, ασθένειας ή άλλης παρόμοιας αιτίας.

8. *Πρόσθετες απαιτήσεις για την πτητική λειτουργία αεροσκαφών για εμπορικούς σκοπούς και την πτητική λειτουργία σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών*

8.α. Η πτητική λειτουργία αεροσκαφών για εμπορικούς σκοπούς και η πτητική λειτουργία σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών δεν πρέπει να πραγματοποιείται εάν δεν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

8.α.1. ο χειριστής πρέπει να διαθέτει άμεσα ή έμμεσα μέσω συμβάσεων όλα τα απαραίτητα μέσα για το φάσμα και το πεδίο των δραστηριοτήτων του. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: αεροσκάφη, εγκαταστάσεις, δομή διαχείρισης, προσωπικό, εξοπλισμό, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση σε σημαντικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·

8.α.2. ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να χρησιμοποιεί μόνο κατάλληλα ειδικευμένο και καταρτισμένο προσωπικό και να εφαρμόζει και να διατηρεί προγράμματα κατάρτισης και ελέγχου για τα μέλη πληρώματος και άλλα μέλη του προσωπικού·

8.α.3. ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να καταρτίζει κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) ή άλλο ισοδύναμο έγγραφο, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

i) το έγγραφο πρέπει να προβλέπει την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους, υπό καθορισμένες συνθήκες, με συγκεκριμένα όργανα, στοιχεία εξοπλισμού ή λειτουργίες να βρίσκονται εκτός λειτουργίας κατά την έναρξη της πτήσης·

ii) το έγγραφο πρέπει να καταρτίζεται για κάθε αεροσκάφος χωριστά, λαμβάνοντας υπόψη τις οικείες συνθήκες λειτουργίας και συντήρησης του φορέα εκμετάλλευσης· και

iii) ο MEL πρέπει να βασίζεται στον βασικό κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MMEL), εφόσον υπάρχει, και δεν πρέπει να είναι λιγότερο περιοριστικός από τον MMEL·

▼B

8.α.4. ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις βασικές αυτές απαιτήσεις πτητικής λειτουργίας και να επιδιώκει τη διαρκή βελτίωση του εν λόγω συστήματος· και

8.α.5. ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να εφαρμόζει και να διατηρεί πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας, καθώς και πρόγραμμα αναφοράς συμβάντων, το οποίο πρέπει να χρησιμοποιείται από το σύστημα διαχείρισης προκειμένου να συμβάλλει στο στόχο της διαρκούς βελτίωσης της ασφαλείας των δραστηριοτήτων.

8.β. Η πτητική λειτουργία αεροσκαφών για εμπορικούς σκοπούς και η πτητική λειτουργία σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών πρέπει να πραγματοποιείται μόνον βάσει του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας του φορέα εκμετάλλευσης. Το εγχειρίδιο αυτό πρέπει να περιέχει όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για όλα τα αεροσκάφη και για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει να καθορίζονται οι περιορισμοί ως προς το χρόνο πτήσης, τις περιόδους εκτέλεσης πτητικών καθηκόντων και τις περιόδους ανάπαυσης των μελών πληρώματος. Το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και οι αναθεωρήσεις του πρέπει να συμφωνούν με το εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους και να τροποποιούνται αναλόγως.

8.γ. Ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να θεσπίζει διαδικασίες, ανάλογα με την περίσταση, για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στην ασφαλή πτητική λειτουργία από τη συμπεριφορά επιβατών που προκαλούν αναστάτωση.

8.δ. Ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να αναπτύσσει και να διατηρεί προγράμματα ασφαλείας προσαρμοσμένα σε κάθε τύπο αεροσκάφους και είδος δραστηριότητας, τα οποία να περιλαμβάνουν ιδίως τα εξής:

i) ασφάλεια θαλάμου πληρώματος πτήσης·

ii) κατάλογο ελέγχου (checklist) της διαδικασίας έρευνας αεροσκάφους·

iii) εκπαιδευτικά προγράμματα·

iv) προστασία των ηλεκτρονικών συστημάτων και των συστημάτων πληροφορικής για την πρόληψη σκόπιμων παρεμβάσεων και δολιοφθορών στα συστήματα· και

v) αναφορά πράξεων παράνομης παρέμβασης.

Στις περιπτώσεις που τα μέτρα ασφαλείας είναι δυνατό να επηρεάσουν δυσμενώς την ασφάλεια πτητικής λειτουργίας, οι κίνδυνοι πρέπει να αξιολογούνται και να καταρτίζονται κατάλληλες διαδικασίες για τον μετριασμό των κινδύνων για την ασφάλεια, στο πλαίσιο των οποίων ενδεχομένως καθίσταται αναγκαία η χρήση ειδικού εξοπλισμού.

8.ε. Ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να ορίζει ένα εκ των μελών του πληρώματος ως κυβερνήτη.

8.στ. Η διαχείριση της πρόληψης της κόπωσης πρέπει να γίνεται μέσω συστήματος χρονοπρογραμματισμού του ιπτάμενου προσωπικού. Για την πραγματοποίηση μιας πτήσης ή σειράς πτήσεων, το σύστημα αυτό πρέπει να λαμβάνει υπόψη το χρόνο πτήσης, τις περιόδους εκτέλεσης πτητικών καθηκόντων, τα καθήκοντα και τις προσαρμοσμένες περιόδους ανάπαυσης. Κατά τον καθορισμό των περιορισμών που τίθενται στο πλαίσιο του συστήματος πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σχετικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην κόπωση, όπως, ειδικότερα, ο αριθμός των διανυθέντων τομέων, η διάσχιση ζωνών ώρας, η έλλειψη ύπνου, η διατάραξη του κιρκαδικού κύκλου, τα νυχτερινά ωράρια, η τοποθέτηση σε συγκεκριμένες θέσεις, ο συσσωρευμένος χρόνος εκτέλεσης καθηκόντων σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, η ανταλλαγή ανατεθέντων καθηκόντων μεταξύ των μελών πληρώματος, καθώς και η παροχή πολυπληθέστερων πληρωμάτων.

▼B

8.ζ. Τα καθήκοντα που ορίζονται στο σημείο 6.α και εκείνα που περιγράφονται στα σημεία 6.δ και 6.ε πρέπει να ελέγχονται από φορέα που είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας, ο οποίος πρέπει να πληροί, πέραν των προϋποθέσεων που ορίζονται στο παράρτημα I σημείο 3.α, τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) ο φορέας πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις για τη συντήρηση των προϊόντων, των εξαρτημάτων και του εξοπλισμού που τελούν υπό την ευθύνη του ή να έχει συνάψει σύμβαση με φορέα που πληροί τις προϋποθέσεις για τη συντήρηση των εν λόγω προϊόντων, των εξαρτημάτων και του εξοπλισμού· και

ii) ο φορέας πρέπει να εκπονεί εγχειρίδιο λειτουργίας του φορέα, για χρήση από το οικείο προσωπικό και την παροχή κατευθύνσεων προς αυτό, στο οποίο θα περιγράφονται όλες οι διαδικασίες διαρκούς αξιοπλοΐας του φορέα, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον απαιτείται, της περιγραφής των διοικητικών συμφωνιών μεταξύ του φορέα και του εγκεκριμένου φορέα συντήρησης.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

▼M2

Κριτήρια για τους ειδικευμένους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 13 («ειδικευμένος φορέας» ή «φορέας»)

▼B

1. Ο φορέας, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τη διενέργεια των ελέγχων δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως εντολοδόχοι στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εμπορία ή τη συντήρηση των προϊόντων, των εξαρτημάτων, του εξοπλισμού, των συστατικών στοιχείων ή των συστημάτων, ούτε στη λειτουργία τους, την παροχή υπηρεσιών ή την εκμετάλλευση. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ των ενεχόμενων οργανώσεων και του ειδικευμένου φορέα.

2. Ο φορέας και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα πιστοποίησης οφείλει να εκτελεί τα καθήκοντά του με τη μεγαλύτερη δυνατή επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη δυνατή τεχνική επάρκεια και να είναι απαλλαγμένο από πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση του ή τα αποτελέσματα των ερευνών του, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των καθηκόντων πιστοποίησης.

3. Ο φορέας πρέπει να διαθέτει το απαιτούμενο προσωπικό και τα μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με τη διαδικασία πιστοποίησης· πρέπει, ομοίως, να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για τους έκτακτους ελέγχους.

4. Το αρμόδιο για την έρευνα προσωπικό πρέπει να διαθέτει:

   — άρτια τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,

   — ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τα καθήκοντα πιστοποίησης που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των διαδικασιών αυτών,

   — την απαιτούμενη ικανότητα να καταρτίζει τις δηλώσεις, τους φακέλους και τις εκθέσεις προκειμένου να αποδεικνύεται η διενέργεια των ερευνών.

5. Πρέπει να εξασφαλίζεται η αμεροληψία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με την έρευνα. Η αμοιβή του δεν πρέπει να εξαρτάται από τον αριθμό των διεξαγόμενων ερευνών ούτε από τα αποτελέσματα των εν λόγω ερευνών.

6. Ο φορέας οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από κράτος μέλος βάσει του εθνικού του δικαίου.

7. Το προσωπικό του φορέα δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται εις γνώσιν του κατά την άσκηση των καθηκόντων του στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

▼M2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Vα

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

A. **Φυσικά χαρακτηριστικά, υποδομή και εξοπλισμός**

1. *Περιοχή κινήσεων αεροσκαφών*

α) Τα αεροδρόμια έχουν καθορισμένη περιοχή για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών, η οποία πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης έχει διαστάσεις και χαρακτηριστικά κατάλληλα για τα αεροσκάφη που θα τη χρησιμοποιούν,

ii) η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης, εφόσον είναι σκόπιμο, έχει φέρουσα ικανότητα επαρκή για να αντέχει επαναλαμβανόμενες κινήσεις των αεροσκαφών που θα τη χρησιμοποιούν. Οι περιοχές που δεν προορίζονται για επαναλαμβανόμενες κινήσεις πρέπει να μπορούν να αντέχουν μόνον το βάρος των αεροσκαφών,

iii) στην κατασκευή της εν λόγω περιοχής περιλαμβάνονται αποστραγγιστικά έργα ώστε τα λιμνάζοντα ύδατα να μην αποτελούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών,

iv) η κλίση και οι διακυμάνσεις της κλίσης της εν λόγω περιοχής δεν δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών,

v) Τα χαρακτηριστικά της επιφανείας της περιοχής προσγείωσης και απογείωσης αρμόζουν στη χρήση από τα αεροσκάφη που θα τη χρησιμοποιούν και

vi) η εν λόγω περιοχή δεν έχει αντικείμενα τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών.

β) Όταν έχουν οριστεί πολλές περιοχές προσγείωσης και απογείωσης είναι διατεταγμένες έτσι ώστε να μην δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών.

γ) Η ορισθείσα περιοχή προσγείωσης και απογείωσης περιβάλλεται από καθορισμένες περιοχές. Οι περιοχές αυτές προορίζονται για την προστασία των αεροσκαφών που πετούν επάνω από αυτές κατά τη διάρκεια των κινήσεων απογείωσης και προσγείωσης ή για τον μετριασμό των συνεπειών προσγείωσης πριν από τον διάδρομο, πλευρικής εκτροπής ή υπέρβασης του τέρματος του διαδρόμου και πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) οι περιοχές αυτές έχουν διαστάσεις κατάλληλες για τις κινήσεις αεροσκαφών που προαναφέρθηκαν,

ii) η κλίση και οι διακυμάνσεις της κλίσης των περιοχών αυτών δεν δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών,

iii) οι περιοχές αυτές δεν έχουν αντικείμενα, τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών. Η τοποθέτηση εύθραυστου εξοπλισμού στις περιοχές δεν αποκλείεται, εφόσον αυτό απαιτείται για την υποβοήθηση των κινήσεων αεροσκαφών και

iv) κάθε τέτοια περιοχή έχει φέρουσα ικανότητα ικανή για το σκοπό της.

δ) Αυτές οι περιοχές του αεροδρομίου, με τον αντίστοιχο άμεσο περιβάλλοντα χώρο τους, οι οποίες προορίζονται για την τροχοδρόμηση ή τη στάθμευση αεροσκαφών, σχεδιάζονται έτσι ώστε να επιτρέπουν ασφαλείς κινήσεις των αεροσκαφών που πρόκειται να χρησιμοποιήσουν τη συγκεκριμένη εγκατάσταση υπό όλες τις προβλεπόμενες συνθήκες και πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) οι περιοχές αυτές έχουν φέρουσα ικανότητα ικανή για να αντέχουν επαναλαμβανόμενες κινήσεις των αεροσκαφών που θα τις χρησιμοποιούν, εξαιρουμένων μόνον των περιοχών ευκαιριακής χρήσης, οι οποίες χρειάζεται απλώς να είναι ικανές να αντέχουν το βάρος των αεροσκαφών,

ii) στην κατασκευή των περιοχών αυτών περιλαμβάνονται αποστραγγιστικά έργα ώστε τα λιμνάζοντα ύδατα να μην αποτελούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών,

▼**M2**

iii) η κλίση και οι διακυμάνσεις της κλίσης των περιοχών αυτών δεν δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών,

iv) τα χαρακτηριστικά της επιφανείας τους αρμόζουν στη χρήση από τα αεροσκάφη που θα τη χρησιμοποιούν και

v) οι περιοχές αυτές δεν έχουν αντικείμενα, τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στα αεροσκάφη. Αυτό δεν αποκλείει τον εξοπλισμό στάθμευσης που απαιτείται για τις περιοχές αυτές σε ειδικά καθορισμένες θέσεις ή ζώνες.

ε) Άλλες υποδομές που προορίζονται για χρήση από αεροσκάφη σχεδιάζονται έτσι ώστε οι υποδομές να μην δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στα αεροσκάφη που τις χρησιμοποιούν.

στ) Οι κατασκευές, τα κτίρια, ο εξοπλισμός ή οι χώροι αποθήκευσης χωροθετούνται και να σχεδιάζονται έτσι ώστε οι υποδομές να μην δημιουργούν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών.

ζ) Προβλέπονται κατάλληλα μέσα ώστε να αποτρέπεται στην περιοχή κινήσεων η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων ατόμων, μη εξουσιοδοτημένων οχημάτων ή ζώων αρκετά μεγάλων, ικανών να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στις κινήσεις των αεροσκαφών, με την επιφύλαξη των εθνικών και διεθνών διατάξεων περί προστασίας των ζώων.

2. *Αποφυγή εμποδίων*

α) Για να προστατεύεται η προσέγγιση προσγείωσης αεροσκάφους σε ένα αεροδρόμιο, ή για την αναχώρησή του από αεροδρόμιο, καθορίζονται οι διαδρομές ή οι περιοχές άφιξης και αναχώρησης. Οι εν λόγω διαδρομές ή περιοχές παρέχουν στα αεροσκάφη το απαιτούμενο ύψος για την αποφυγή εμποδίων που βρίσκονται στον περιβάλλοντα χώρο του αεροδρομίου, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα τοπικά φυσικά χαρακτηριστικά.

β) Το ύψος αποφυγής εμποδίων είναι κατάλληλο για τη φάση της πτήσης και τον τύπο των διεξαγόμενων κινήσεων αεροσκαφών. Λαμβάνεται επίσης υπόψη ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της θέσης του αεροσκάφους.

3. *Οπτικά και μη οπτικά βοηθήματα και εξοπλισμός αεροδρομίων*

α) Τα βοηθήματα είναι κατάλληλα προσαρμοσμένα, αναγνωρίσιμα και παρέχουν σαφείς πληροφορίες στους χρήστες υπό όλες τις προβλεπόμενες επιχειρησιακές συνθήκες.

β) Ο εξοπλισμός αεροδρομίων λειτουργεί όπως έχει προβλεφθεί υπό όλες τις προβλεπόμενες επιχειρησιακές συνθήκες. Υπό επιχειρησιακές συνθήκες ή σε περίπτωση αστοχίας, ο εξοπλισμός αεροδρομίων δεν προκαλεί ανεπίτρεπτο κίνδυνο στην ασφάλεια της αεροπορίας.

γ) Τα βοηθήματα και το σύστημα τροφοδοσίας τους με ηλεκτρική ενέργεια είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε οι βλάβες τους να μην οδηγούν σε ακατάλληλες, παραπλανητικές ή ανεπαρκείς πληροφορίες προς τους χρήστες ή στη διακοπή βασικής υπηρεσίας.

δ) Προβλέπονται κατάλληλα μέσα προστασίας τους ώστε να αποφεύγεται η ζημία ή η διαταραχή των βοηθημάτων αυτών.

ε) Πηγές ακτινοβολίας ή κινούμενα ή σταθερά αντικείμενα δεν πρέπει να παρεμβάλλονται στις επιδόσεις των συστημάτων αεροναυτιλιακών επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, ούτε να τις επηρεάζουν αρνητικά.

στ) Στο αρμόδιο προσωπικό διατίθενται πληροφορίες για τη λειτουργία και τη χρήση του εξοπλισμού του αεροδρομίου, καθώς και σαφείς ενδείξεις για τις συνθήκες που μπορούν να δημιουργήσουν ανεπίτρεπτο κίνδυνο στην ασφάλεια της αεροπορίας.

4. *Δεδομένα αεροδρομίου*

α) Καθορίζονται και τηρούνται επικαιροποιημένα τα δεδομένα που αφορούν το αεροδρόμιο και τις διαθέσιμες υπηρεσίες του.

β) Τα δεδομένα είναι ακριβή, ευανάγνωστα, πλήρη και σαφή. Διατηρούνται κατάλληλα επίπεδα ακεραιότητας.

γ) Τα δεδομένα διατίθενται στους χρήστες και στους σχετικούς φορείς ANS έγκαιρα, μέσω επαρκώς ασφαλούς και ταχείας μεθόδου επικοινωνίας.

▼M2

B. **Δραστηριότητες και διαχείριση**

1. *Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του αεροδρομίου. Οι ευθύνες του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου είναι οι ακόλουθες:*

α) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διαθέτει, ο ίδιος ή μέσω σύμβασης, όλα τα μέσα που είναι αναγκαία για ασφαλείς πτητικές δραστηριότητες στο αεροδρόμιο. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμός και υλικό, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων·

β) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου ελέγχει εάν τηρούνται ανά πάσα στιγμή οι απαιτήσεις του τμήματος Α ή λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για να μετριάζεται ο κίνδυνος εξαιτίας της μη τήρησής τους. Καθορίζει και εφαρμόζει διαδικασίες για την έγκαιρη ενημέρωση όλων των χρηστών σχετικά με τα μέτρα αυτά·

γ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καθορίζει και εφαρμόζει σύστημα διαχείρισης του κινδύνου από άγρια ζώα·

δ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι οι κινήσεις οχημάτων και προσώπων στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών και σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές συντονίζονται με τις κινήσεις των αεροσκαφών, ώστε να αποφεύγονται οι συγκρούσεις ή οι ζημίες σε αεροσκάφη·

ε) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι έχει καθορίσει και εφαρμόζει διαδικασίες μετριασμού των κινδύνων που αφορούν τις δραστηριότητες του αεροδρομίου τον χειμώνα υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες, με μειωμένη ορατότητα ή κατά τη νύχτα, ανάλογα με την περίπτωση·

στ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου προβαίνει σε διακανονισμούς με άλλους ομολόγους του φορείς, εφόσον απαιτείται για την εξασφάλιση διαρκούς συμμόρφωσης προς τις παρούσες βασικές απαιτήσεις σχετικά με τα αεροδρόμια. Στους φορείς αυτούς συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, αεροπορικές εταιρείες, πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, πάροχοι επίγειας εξυπηρέτησης και άλλοι φορείς, των οποίων οι δραστηριότητες ή τα προϊόντα μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια των αεροσκαφών·

ζ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου, είτε ο ίδιος είτε με συμβάσεις με τρίτους, εξασφαλίζει ότι διαθέτει διαδικασίες για την τροφοδοσία των αεροσκαφών με ανόθευτα καύσιμα και ορθών προδιαγραφών·

η) διαθέτει εγχειρίδια συντήρησης του εξοπλισμού του αεροδρομίου, τα οποία όντως ακολουθούνται και περιέχουν οδηγίες συντήρησης και επισκευής, πληροφορίες για την τακτική συντήρηση, διαδικασίες εντοπισμού προβλημάτων και επιθεώρησης·

θ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου καταρτίζει και εφαρμόζει σχέδιο έκτακτης ανάγκης για το αεροδρόμιο, το οποίο καλύπτει σενάρια έκτακτης ανάγκης που μπορούν να δημιουργηθούν στο αεροδρόμιο ή στον περιβάλλοντα χώρο του. Το σχέδιο συντονίζεται ενδεχομένως με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης των τοπικών αρχών·

ι) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι παρέχονται υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης. Οι εν λόγω υπηρεσίες αντιδρούν επειγόντως σε συμβάν ή ατύχημα και διαθέτουν τουλάχιστον εξοπλισμό, πυροσβέστες και επαρκές προσωπικό·

ια) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου χρησιμοποιεί μόνον εκπαιδευμένο και ειδικευμένο προσωπικό για τις δραστηριότητες και τη συντήρηση του αεροδρομίου και εφαρμόζει και διατηρεί προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου, ώστε να εξασφαλίζει συνεχή επάρκεια του προσωπικού αυτού·

ιβ) ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εξασφαλίζει ότι κάθε πρόσωπο, στο οποίο επιτρέπεται η πρόσβαση άνευ συνοδείας στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών ή άλλες επιχειρησιακές περιοχές, είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και ειδικευμένο για την πρόσβαση αυτή·

▼M2

ιγ) το προσωπικό διάσωσης και πυρόσβεσης έχει ορθή εκπαίδευση και ειδίκευση για να επιχειρεί στο περιβάλλον του αεροδρομίου. Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εφαρμόζει και διατηρεί προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου, ώστε να εξασφαλίζει συνεχή επάρκεια του προσωπικού αυτού και

ιδ) όλα τα μέλη του προσωπικού διάσωσης και πυρόσβεσης, τα οποία ενδέχεται να κληθούν να ενεργήσουν σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης στην αεροπορία αποδεικνύουν περιοδικά την καλή κατάσταση της υγείας τους, ώστε να εκτελούν ικανοποιητικά τα καθήκοντά τους, ανάλογα με τον τύπο δραστηριότητάς τους. Εν προκειμένω, ως καλή φυσική κατάσταση, η οποία εμπεριέχει τις έννοιες της σωματικής και της πνευματικής ικανότητας, νοείται ότι το μέλος του προσωπικού δεν πάσχει από ασθένειες ή αναπηρίες που το καθιστούν ανίκανο:

i) να εκτελεί τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για να επιχειρεί σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στην αεροπορία,

ii) να εκτελεί ανά πάσα στιγμή τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή

iii) να αντιλαμβάνεται ορθά το περιβάλλον του.

2. *Συστήματα διαχείρισης*

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με αυτές τις βασικές απαιτήσεις για αεροδρόμια και επιδιώκει τη συνεχή και προοπτική βελτίωση της ασφάλειας. Το σύστημα διαχείρισης περιλαμβάνει οργανωτικές δομές, άσκηση ελέγχου, ευθύνες, πολιτικές και διαδικασίες.

β) Το σύστημα διαχείρισης περιλαμβάνει πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και συμβάντων, καθώς και σύστημα αναφοράς και ανάλυσης συμβάντων. Στην ανάλυση συμμετέχουν τα μέρη που αναφέρονται στο σημείο 1, στοιχείο στ) ανωτέρω, ανάλογα με την περίπτωση.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου συντάσσει εγχειρίδιο του αεροδρομίου και επιχειρεί σύμφωνα με το εγχειρίδιο αυτό. Το εγχειρίδιο αυτό περιέχει όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για όλο το προσωπικό του αεροδρομίου, του συστήματος διαχείρισης και όλων των δραστηριοτήτων, το οποίο εκτελεί τα καθήκοντα αυτά.

Γ. **Περιβάλλον χώρος αεροδρομίου**

1. Ο εναέριος χώρος γύρω από τις περιοχές κινήσεων αεροσκαφών του αεροδρομίου προστατεύεται από εμπόδια, ώστε να επιτρέπονται οι προγραμματισμένες πτητικές δραστηριότητες στο αεροδρόμιο χωρίς να δημιουργείται ανεπίτρεπτος κίνδυνος από την ύπαρξη εμποδίων στον περίγυρο του αεροδρομίου. Επομένως δημιουργούνται, εφαρμόζονται και παρακολουθούνται συνεχώς οι εκτάσεις παρακολούθησης των εμποδίων ώστε να εντοπίζεται κάθε παραβατική διείσδυση.

α) Για κάθε παραβίαση των εκτάσεων αυτών απαιτείται αξιολόγηση ώστε να διαπιστώνεται εάν ένα εμπόδιο δημιουργεί ανεπίτρεπτο κίνδυνο ή όχι. Τυχόν αντικείμενο που δημιουργεί ανεπίτρεπτο κίνδυνο εξαλείφεται ή λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα μετριασμού του κινδύνου για την προστασία των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο.

β) Τυχόν εναπομένοντα εμπόδια ανακοινώνονται και, αναλόγως των αναγκών, επισημαίνονται και, εάν χρειάζεται, καθίστανται ορατά μέσω φωτισμού.

2. Κίνδυνοι σχετιζόμενοι με ανθρώπινη δραστηριότητα και τη χρήση γης όπως, μεταξύ άλλων, αυτοί του κάτωθι καταλόγου, παρακολουθούνται. Ο κίνδυνος που μπορούν να προκαλέσουν αξιολογείται και μετριάζεται αναλόγως:

α) κάθε εξέλιξη ή αλλαγή στη χρήση γης στην περιοχή του αεροδρομίου·

β) δυνατότητα δημιουργίας αναταράξεων εξαιτίας εμποδίων·

γ) χρήση επικίνδυνων, ενοχλητικών ή παραπλανητικών φώτων·

δ) θάμβωση εξαιτίας μεγάλων και πολύ ανακλαστικών επιφανειών·

▼**M2**

ε) δημιουργία εκτάσεων που μπορούν να ευνοήσουν την παρουσία αγρίων ζώων στον περιβάλλοντα χώρο της περιοχής κινήσεων αεροσκαφών του αεροδρομίου·

στ) πηγές μη ορατής ακτινοβολίας ή κινούμενα ή σταθερά αντικείμενα που μπορούν να παρεμβληθούν στις επιδόσεις συστημάτων αεροναυτικών επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, ή να τις επηρεάσουν αρνητικά.

3. Πραγματοποιείται κατάρτιση σχεδίου έκτακτης ανάγκης από τις τοπικές αρχές για περιπτώσεις αεροπορικής έκτακτης ανάγκης στην αεροπορία που ενδέχεται να σημειωθούν στην περιοχή του αεροδρομίου.

Δ. **Διάφορα**

Εξαιρουμένων των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης αεροσκάφους, όταν αυτό αλλάζει κατεύθυνση προς αεροδρόμιο εναλλαγής ή υπό άλλες προσδιορισμένες σε κάθε περίπτωση συνθήκες, το αεροδρόμιο ή μέρη αυτού δεν χρησιμοποιούνται από αεροσκάφη, όταν ο σχεδιασμός και οι επιχειρησιακές διαδικασίες του αεροδρομίου δεν το επιτρέπουν.

▼M2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Vβ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ATM/ANS ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

1. **Χρήση του εναερίου χώρου**

α) Όλα τα αεροσκάφη, εκτός αυτών που συμμετέχουν στις δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο α), σε όλες τις φάσεις πτήσης ή στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών του αεροδρομίου, επιχειρούν σύμφωνα με τους κοινούς γενικούς επιχειρησιακούς κανόνες και με κάθε κατάλληλη διαδικασία καθορισμένη για χρήση του συγκεκριμένου εναερίου χώρου.

β) Όλα τα αεροσκάφη, εκτός αυτών που συμμετέχουν στις δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο α), είναι εξοπλισμένα με τα απαραίτητα συστατικά στοιχεία σε λειτουργία. Τα συστατικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται στο σύστημα ATM/ANS είναι επίσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 3.

2. **Υπηρεσίες**

α) Αεροναυτιλιακές πληροφορίες και δεδομένα για τους χρήστες του εναερίου χώρου για λόγους αεροναυτιλίας

i) Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή αεροναυτιλιακών πληροφοριών είναι επαρκούς ποιότητας, πλήρη, επικαιροποιημένα και παρέχονται έγκαιρα.

ii) Οι αεροναυτιλιακές πληροφορίες είναι ακριβείς, πλήρεις, επικαιροποιημένες, σαφείς και κατάλληλης ακεραιότητας, σε κατάλληλο μορφότυπο για τους χρήστες.

iii) Η διάδοση τέτοιων αεροναυτιλιακών πληροφοριών σε χρήστες του εναερίου χώρου είναι έγκαιρη, κατάλληλης ακεραιότητας και με επαρκώς έγκυρη και ταχεία μέθοδο επικοινωνίας.

β) Μετεωρολογικές πληροφορίες

i) Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή μετεωρολογικών πληροφοριών είναι επαρκούς ποιότητας, πλήρη, επικαιροποιημένα και παρέχονται έγκαιρα.

ii) Στο μέτρο του δυνατού, οι μετεωρολογικές πληροφορίες είναι ακριβείς, πλήρεις, επικαιροποιημένες, κατάλληλης ακεραιότητας και σαφείς για τις ανάγκες των χρηστών του εναερίου χώρου.

iii) Η διάδοση τέτοιων μετεωρολογικών πληροφοριών σε χρήστες του εναερίου χώρου είναι έγκαιρη και με επαρκώς έγκυρη και ταχεία μέθοδο επικοινωνίας προστατευμένη από παρεμβολές και δολιοφθορά.

γ) Υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας

i) Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως πηγή για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας είναι ακριβή, πλήρη, και επικαιροποιημένα.

ii) Οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας είναι ακριβείς, πλήρεις, επικαιροποιημένες και σαφείς για τις ανάγκες ασφαλείας των χρηστών.

iii) Τα αυτοματοποιημένα όργανα που παρέχουν πληροφορίες ή συμβουλές στους χρήστες σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συντηρούνται ορθά ώστε να εξασφαλίζεται ότι αρμόζουν στο σκοπό για τον οποίο προορίζονται.

iv) Οι υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και οι σχετικές διαδικασίες προβλέπουν κατάλληλη απόσταση διαχωρισμού μεταξύ αεροσκαφών και, όπου απαιτείται, συντελούν στην προστασία έναντι εμποδίων και άλλων εναέριων κινδύνων και εξασφαλίζουν ταχύ και έγκαιρο συντονισμό με όλους τους ενδιαφερόμενους χρήστες και παρακείμενους όγκους εναερίου χώρου.

v) Η επικοινωνία μεταξύ υπηρεσιών της εναέριας κυκλοφορίας και αεροσκάφους και μεταξύ των αντίστοιχων μονάδων υπηρεσιών της εναέριας κυκλοφορίας είναι έγκαιρη, κατανοητή, ορθή και, σαφής, προστατευμένη από παρεμβολές και ευρέως κατανοητή και, ενδεχομένως, αναγνωρισμένη από όλους τους εμπλεκόμενους.

▼M2

vi) Εγκαθίστανται μέσα ανίχνευσης δυνητικών περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, εκκίνησης της αντίστοιχης δράσης έρευνας και διάσωσης. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, τουλάχιστον, κατάλληλους μηχανισμούς συναγερμού, συντονιστικά μέτρα και διαδικασίες, μέσα και προσωπικό, τα οποία να καλύπτουν αποτελεσματικά την περιοχή αρμοδιότητας.

δ) Επικοινωνιακές υπηρεσίες

Στις επικοινωνιακές υπηρεσίες επιτυγχάνονται και διατηρούνται επαρκείς επιδόσεις, από πλευράς διαθεσιμότητας, ακεραιότητας, συνέχειας και χρονικής ακρίβειας. Είναι ταχείες και προστατευμένες από δολιοφθορά.

ε) Υπηρεσίες αεροναυτιλίας

Στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας επιτυγχάνεται και διατηρείται επαρκές επίπεδο επιδόσεων όσον αφορά τις πληροφορίες καθοδήγησης, εντοπισμού θέσης και, εφόσον παρέχονται, πληροφορίες χρονισμού. Στα κριτήρια επιδόσεων περιλαμβάνονται η ακρίβεια, η ακεραιότητα, η διαθεσιμότητα και η συνέχεια.

στ) Υπηρεσία επιτήρησης

Οι υπηρεσίες επιτήρησης καθορίζουν την αντίστοιχη θέση των αεροσκαφών στον αέρα και των υπολοίπων αεροσκαφών και των χερσαίων οχημάτων στην επιφάνεια του αεροδρομίου, με επαρκείς επιδόσεις, όσον αφορά την ακρίβεια, την ακεραιότητα, τη συνέχεια και την πιθανότητα ανίχνευσης.

ζ) Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

Στην τακτική διαχείριση των ροών εναέριας κυκλοφορίας σε κοινοτικό επίπεδο γίνεται χρήση και παροχή επαρκώς ακριβών και επικαιροποιημένων πληροφοριών για τον όγκο και τη φύση της προγραμματισμένης εναέριας κυκλοφορίας που επηρεάζει την παροχή υπηρεσιών, όπως γίνεται συντονισμός και διαπραγμάτευση για την αλλαγή της διαδρομής ή την καθυστέρηση των ροών κυκλοφορίας, ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος συμφόρησης στον αέρα ή στα αεροδρόμια.

η) Διαχείριση του εναέριου χώρου

Ο προσδιορισμός συγκεκριμένων όγκων του εναέριου χώρου για ορισμένη χρήση παρακολουθείται, συντονίζεται και κοινοποιείται έγκαιρα ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος κάθε απώλειας διαχωρισμού μεταξύ αεροσκαφών.

θ) Σχεδιασμός του εναέριου χώρου

Οι διαρθρώσεις και οι διαδικασίες πτήσης σχεδιάζονται καταλλήλως, επιθεωρούνται και επικυρώνονται πριν να μπορέσουν να αναπτυχθούν και να χρησιμοποιηθούν από τα αεροσκάφη.

3. **Συστήματα και συστατικά στοιχεία τους**

α) Γενικά

Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία ATM/ANS παροχής σχετικών πληροφοριών από και προς το αεροσκάφος και στο έδαφος σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται, να συντηρούνται και να λειτουργούν ορθά, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αρμόζουν για το σκοπό τους.

β) Ακεραιότητα, επιδόσεις και αξιοπιστία συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους

Η ακεραιότητα και οι επιδόσεις ασφαλείας συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους, είτε στο αεροσκάφος, στο έδαφος ή στον αέρα, αποδεικνύονται ότι αρμόζουν για το σκοπό τους Ανταποκρίνονται στο απαιτούμενο επίπεδο επιχειρησιακών επιδόσεων που απαιτούνται από τις επιχειρησιακές αντιλήψεις για όλες τις προβλέψιμες συνθήκες λειτουργίας και τη ζωή λειτουργίας τους εν γένει.

γ) Σχεδιασμός συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους

i) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους σχεδιάζονται για να πληρούν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ασφαλείας.

▼M2

ii) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους, εξεταζόμενα συλλογικά, μεμονωμένα και το ένα ως προς το άλλο, σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να υφίσταται αντίστροφη σχέση μεταξύ της πιθανότητας τυχόν αστοχία να μπορεί να οδηγήσει σε πλήρη βλάβη του συστήματος και της σοβαρότητας των συνεπειών της στην παροχή υπηρεσιών ασφαλείας.

iii) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους, εξεταζόμενα συλλογικά, μεμονωμένα και το ένα ως προς το άλλο, σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι περιορισμοί που σχετίζονται με τις ανθρώπινες ικανότητες και επιδόσεις.

iv) Τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους σχεδιάζονται κατά τρόπο που να προστατεύονται από ακούσια επιβλαβή αλληλεπίδρασή τους με εξωτερικά στοιχεία.

v) Στο προσωπικό παρέχονται με σαφή, αναλυτικό και απερίφραστο τρόπο οι αναγκαίες πληροφορίες για την κατασκευή, την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη συντήρηση των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους, καθώς και πληροφορίες για επισφαλείς συνθήκες.

δ) Διαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης

Τα επίπεδα ασφάλειας των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων τους διατηρούνται κατά τη διάρκεια της εξυπηρέτησης και οιωνδήποτε τροποποιήσεων της εξυπηρέτησης.

4. **Επαγγελματική καταλληλότητα ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας**

α) Γενικά

Τα πρόσωπα που εκπαιδεύονται ως ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή ως εκπαιδευόμενοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας έχουν επαρκείς μορφωτικές, σωματικές και πνευματικές ικανότητες για την κτήση, διατήρηση και επίδειξη των σχετικών θεωρητικών γνώσεων και πρακτικών δεξιοτήτων.

β) Θεωρητικές γνώσεις

i) Κάθε ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποκτά και διατηρεί επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα καθήκοντα που εκτελεί και ανάλογο των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας.

ii) Η κτήση και η διατήρηση των θεωρητικών γνώσεων αποδεικνύεται με συνεχή αξιολόγηση κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης ή με κατάλληλες εξετάσεις.

iii) Διατηρείται ενδεδειγμένο επίπεδο ικανότητας στις θεωρητικές γνώσεις. Η συμμόρφωση αποδεικνύεται με τακτικές αξιολογήσεις ή εξετάσεις. Η συχνότητα των εξετάσεων είναι ανάλογη του επιπέδου των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας.

γ) Πρακτικές δεξιότητες

i) Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποκτά και διατηρεί πρακτικές δεξιότητες κατάλληλες για την άσκηση των καθηκόντων του. Οι δεξιότητες αυτές είναι ανάλογες των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας και να καλύπτουν τουλάχιστον, εφόσον απαιτείται από τα ασκούμενα καθήκοντα, τα ακόλουθα:

i) επιχειρησιακές διαδικασίες·

ii) ιδιαίτερες πτυχές καθηκόντων·

iii) ασυνήθεις και έκτακτες καταστάσεις·

iv) ανθρωπογενείς παράγοντες.

ii) Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποδεικνύει την ικανότητά του να εκτελεί τις σχετικές διαδικασίες και καθήκοντα με επίπεδο επάρκειας κατάλληλο για τα ασκούμενα καθήκοντα.

iii) Διατηρείται ενδεδειγμένο επίπεδο επάρκειας πρακτικών δεξιοτήτων. Η συμμόρφωση επαληθεύεται με τακτικές αξιολογήσεις ή εξετάσεις. Η συχνότητα των αξιολογήσεων αυτών είναι ανάλογη του σύνθετου χαρακτήρα και του επιπέδου των κινδύνων που σχετίζονται με το είδος της υπηρεσίας και τα ασκούμενα καθήκοντα.

▼M2

δ) Γλωσσομάθεια

i) Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας αποδεικνύει επάρκεια στην ομιλία και την κατανόηση της αγγλικής γλώσσας σε βαθμό που του επιτρέπει να επικοινωνεί αποτελεσματικά σε αποκλειστικά φωνητικές (τηλεφωνικές/ραδιοτηλεφωνικές) και πρόσωπο με πρόσωπο καταστάσεις με αντικείμενο τα συγκεκριμένα θέματα της εργασίας του, συμπεριλαμβανομένων των έκτακτων καταστάσεων.

ii) Όταν αυτό χρειάζεται για την παροχή υπηρεσιών ATS, μέσα σε καθορισμένο όγκο εναερίου χώρου, ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας έχει επίσης επάρκεια στην ομιλία και την κατανόηση της (των) εθνικής(-ών) γλώσσας(-ών) στο βαθμό που περιγράφηκε ανωτέρω.

ε) Συνθετικές διατάξεις εκπαίδευσης (STD)

Όταν χρησιμοποιείται STD για την πρακτική εκπαίδευση στην επίγνωση των καταστάσεων και τους ανθρώπινους παράγοντες ή την απόδειξη απόκτησης ή διατήρησης δεξιοτήτων, το μέσο αυτό έχει επιδόσεις που επιτρέπουν κατάλληλη προσομοίωση του εργασιακού περιβάλλοντος και των επιχειρησιακών καταστάσεων, ενδεδειγμένη για την παρεχόμενη εκπαίδευση.

στ) Κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων

i) Η εκπαίδευση παρέχεται με κύκλο μαθημάτων, τα οποία περιλαμβάνουν διδασκαλία θεωρητικού και πρακτικού χαρακτήρα, καθώς και εκπαίδευση με STD, εφόσον κρίνεται σκόπιμο.

ii) Το μάθημα καθορίζεται και εγκρίνεται ανάλογα με τον τύπο εκπαίδευσης.

ζ) Εκπαιδευτές

i) Η θεωρητική εκπαίδευση παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές. Αυτοί:

i) διαθέτουν τις κατάλληλες γνώσεις στο συγκεκριμένο εκπαιδευτικό πεδίο και

ii) έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να εκπαιδεύουν και να χρησιμοποιούν κατάλληλες εκπαιδευτικές τεχνικές.

ii) Η εκπαίδευση στις πρακτικές δεξιότητες παρέχεται από κατάλληλα ειδικευμένους εκπαιδευτές, οι οποίοι διαθέτουν τα ακόλουθα προσόντα:

i) πληρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά τις θεωρητικές γνώσεις και την πείρα για την εκπαίδευση που παρέχουν·

ii) έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να χρησιμοποιούν κατάλληλες εκπαιδευτικές τεχνικές·

iii) έχουν εξασκηθεί στις τεχνικές πρακτικής εκπαίδευσης για τις διαδικασίες για τις οποίες πρόκειται να παρέχουν εκπαίδευση·

iv) παρακολουθούν τακτική επιμόρφωση ώστε να εξασφαλίζεται η εκπαιδευτική τους επάρκεια.

iii) Οι εκπαιδευτές πρακτικών δεξιοτήτων είναι επίσης ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή έχουν το δικαίωμα άσκησης του επαγγέλματος αυτού.

η) Αξιολογητές

i) Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας:

i) έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να αξιολογούν τις επιδόσεις των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και να διεξάγουν τις σχετικές δοκιμασίες και ελέγχους και

ii) παρακολουθούν τακτική επιμόρφωση ώστε να διασφαλίζεται η επικαιροποίηση των προτύπων αξιολόγησης.

ii) Οι αξιολογητές πρακτικών δεξιοτήτων είναι επίσης ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ή έχουν το δικαίωμα άσκησης του επαγγέλματος αυτού στους τομείς εκείνους στους οποίους διενεργείται η αξιολόγηση.

▼M2

i) Πνευματική και σωματική υγεία των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας

i) Ιατρικά κριτήρια

ii) Όλοι οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας αποδεικνύουν περιοδικά την καλή κατάσταση της υγείας τους για να εκτελούν τα καθήκοντά τους. Η συμμόρφωσή τους αποδεικνύεται με κατάλληλη αξιολόγηση, στην οποία λαμβάνεται υπόψη η πιθανή υποβάθμιση της πνευματικής και της σωματικής υγείας τους λόγω της ηλικίας.

ii) Η απόδειξη της υγείας, η οποία περιλαμβάνει τη σωματική και την πνευματική υγεία, περιλαμβάνει την αποδεδειγμένη απουσία νοσήματος ή αναπηρίας που καθιστά τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ATC) ανίκανο:

— να ασκεί ορθά τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για την παροχή υπηρεσιών ATC,

— να εκτελεί ανά πάσα στιγμή τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή

— να έχει σωστή αντίληψη του περιβάλλοντός του.

ii) Εάν η καλή κατάσταση υγείας δεν είναι δυνατόν να αποδειχθεί πλήρως, επιτρέπεται η εφαρμογή μέτρων περιορισμού που παρέχουν ισοδύναμη ασφάλεια.

5. **Πάροχοι υπηρεσιών και εκπαιδευτικοί φορείς**

α) Η ανάληψη παροχής υπηρεσιών επιτρέπεται μόνον υπό τους ακόλουθους όρους:

i) ο πάροχος υπηρεσιών διαθέτει άμεσα ή έμμεσα μέσω συμβάσεων όλα τα απαραίτητα μέσα για το φάσμα και το πεδίο των υπηρεσιών του. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: συστήματα, εγκαταστάσεις καθώς και τροφοδοσία ηλεκτρικού ρεύματος, διοικητική δομή, προσωπικό, εξοπλισμό και τη συντήρησή του, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων,

ii) ο πάροχος υπηρεσιών συντάσσει και τηρεί επικαιροποιημένα εγχειρίδια διαχείρισης και λειτουργίας που αφορούν την παροχή των υπηρεσιών του και επιχειρεί σύμφωνα με τα εγχειρίδια αυτά. Τα εγχειρίδια αυτά περιέχουν όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για τις επιχειρήσεις, το σύστημα διαχείρισης και το προσωπικό επιχειρήσεων ώστε να ασκεί τα καθήκοντά του,

iii) ο πάροχος υπηρεσιών ATC εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης με βάση την επικινδυνότητα ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος και να επιδιώκει τη συνεχή προοπτική βελτίωση του συστήματος αυτού,

iv) ο πάροχος υπηρεσιών ATC χρησιμοποιεί μόνο κατάλληλα ειδικευμένο και εκπαιδευμένο προσωπικό και εφαρμόζει και διατηρεί προγράμματα εκπαίδευσης και ελέγχου για το προσωπικό,

v) ο πάροχος υπηρεσιών ATC αποκαθιστά επίσημες επαφές με όλους όσους συντελούν στην παροχή υπηρεσιών, ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις,

vi) ο πάροχος υπηρεσιών ATC καταρτίζει και εφαρμόζει σχέδιο έκτακτης ανάγκης που καλύπτει τις έκτακτες και ασυνήθεις καταστάσεις που μπορούν να παρουσιασθούν στις υπηρεσίες του,

vii) ο πάροχος υπηρεσιών ATC καταρτίζει και εφαρμόζει πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας, καθώς και πρόγραμμα αναφοράς και ανάλυσης συμβάντων, το οποίο πρέπει να ενεργοποιείται από το σύστημα διαχείρισης, ώστε να συμβάλλει στη συνεχή βελτίωση της ασφαλείας και

▼M2

viii) ο πάροχος υπηρεσιών ATC προβαίνει σε ρυθμίσεις για να ελέγχει ότι πληρούνται ανά πάσα στιγμή οι απαιτήσεις επιδόσεων ασφαλείας κάθε συστήματος και συστατικού στοιχείου που χρησιμοποιεί.

β) Η παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνον υπό τους ακόλουθους όρους:

i) η διαχείριση της πρόληψης της κόπωσης του προσωπικού γίνεται μέσω συστήματος χρονοπρογραμματισμού του προσωπικού. Στο εν λόγω σύστημα λαμβάνονται υπόψη οι περίοδοι άσκησης καθηκόντων, ο χρόνος άσκησης καθηκόντων και οι ανάλογες περίοδοι ανάπαυσης. Στον καθορισμό των περιορισμών του συστήματος χρονοπρογραμματισμού λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σχετικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην κόπωση όπως, ιδίως, η έλλειψη ύπνου, η διατάραξη του κιρκάδιου κύκλου, τα νυχτερινά ωράρια, ο συσσωρευμένος χρόνος άσκησης καθηκόντων σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, καθώς και η ανταλλαγή ανατεθέντων καθηκόντων μεταξύ των μελών του προσωπικού,

ii) η διαχείριση της πρόληψης του άγχους του προσωπικού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας γίνεται με πρόγραμμα εκπαίδευσης και πρόληψης,

iii) ο πάροχος υπηρεσιών ATC προβλέπει διαδικασίες για να ελέγχεται εάν επιβαρύνεται η γνωστική κρίση ή εάν καθίσταται ανεπαρκής η κατάσταση υγείας του προσωπικού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας,

iv) ο πάροχος υπηρεσιών ATC λαμβάνει υπόψη τους επιχειρησιακούς και τεχνικούς περιορισμούς, καθώς και τις αρχές ανθρωπογενών παραγόντων στον προγραμματισμό και τις επιχειρήσεις του.

γ) Η παροχή υπηρεσιών επικοινωνιών, πλοήγησης ή/και επιτήρησης επιτρέπεται μόνον υπό τον ακόλουθο όρο:

Ο πάροχος υπηρεσιών ATC ενημερώνει εγκαίρως τους ενδιαφερόμενους χρήστες του εναερίου χώρου και τις μονάδες ATS για την επιχειρησιακή κατάσταση (και τις αντίστοιχες αλλαγές της) των υπηρεσιών που παρέχει για την εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας.

δ) Φορείς εκπαίδευσης

Ο φορέας εκπαίδευσης που εκπαιδεύει προσωπικό ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να πληροί τις κάτωθι απαιτήσεις:

i) διαθέτει όλα τα μέσα που απαιτούνται στο πεδίο των ευθυνών που σχετίζονται με τη δραστηριότητά του. Τα μέσα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό, μεθοδολογία, τεκμηρίωση καθηκόντων, ευθυνών και διαδικασιών, πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και τήρηση αρχείων,

ii) εφαρμόζει και διατηρεί σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και του προτύπου εκπαίδευσης, και επιδιώκει τη συνεχή βελτίωση του εν λόγω συστήματος και

iii) προβαίνει σε ρυθμίσεις με άλλους ομολόγους του φορείς, εφόσον απαιτείται, για να εξασφαλισθεί συνεχής συμμόρφωση προς τις ανωτέρω απαιτήσεις.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1
Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως ε)	Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως ε)
—	Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο στ)
Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3
Άρθρο 3 στοιχεία α) έως ζ)	Άρθρο 3 στοιχεία α) έως ζ)
—	Άρθρο 3 στοιχεία η) έως ιβ)
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως γ)	Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως γ)
—	Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ)
—	Άρθρο 4 παράγραφοι 2 και 3
Άρθρο 4 παράγραφος 2	Άρθρο 4 παράγραφος 4
—	Άρθρο 4 παράγραφος 5
Άρθρο 4 παράγραφος 3	Άρθρο 4 παράγραφος 6
Άρθρο 5 παράγραφος 1	Άρθρο 5 παράγραφος 1
Άρθρο 5 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 5 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση
Άρθρο 5 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχεία α) έως γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχεία α) έως γ)
Άρθρο 5 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχεία δ) και ε)
Άρθρο 5 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχεία ε) και στ)	Άρθρο 5 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχεία στ) και ζ)
—	Άρθρο 5 παράγραφος 3
Άρθρο 5 παράγραφος 3	Άρθρο 5 παράγραφος 4
Άρθρο 5 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 5 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση
Άρθρο 5 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο στοιχεία α) έως δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο στοιχεία α) έως δ)
Άρθρο 5 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο ε) σημεία i) έως iii)	Άρθρο 5 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο στοιχείο ε) σημεία i) έως iii)
—	Άρθρο 5 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο στοιχείο ε) σημεία iv) έως vi)
Άρθρο 5 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο στοιχεία στ) έως η)	Άρθρο 5 παράγραφος 5, πρώτο εδάφιο στοιχεία στ) έως η)
—	Άρθρο 5 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο στοιχείο ζ)
Άρθρο 5 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 5 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση
Άρθρο 5 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο στοιχεία α), β) και (γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο στοιχεία α), β) και γ)

▼B

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002	Παρών κανονισμός
—	Άρθρο 5 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο στοιχείο δ)
Άρθρο 6	Άρθρο 6
—	Άρθρο 7
—	Άρθρο 8
—	Άρθρο 9
—	Άρθρο 10
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 11 παράγραφος 1
—	Άρθρο 11 παράγραφος 2 έως 4
Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 11 παράγραφος 5
—	Άρθρο 11 παράγραφος 6
Άρθρο 9	Άρθρο 12
—	Άρθρο 13
Άρθρο 10 παράγραφος 1	Άρθρο 14 παράγραφος 1
—	Άρθρο 14 παράγραφος 2
Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 14 παράγραφος 3
Άρθρο 10 παράγραφος 3	Άρθρο 14 παράγραφος 4
Άρθρο 10 παράγραφος 4	Άρθρο 14 παράγραφος 5
Άρθρο 10 παράγραφος 5	Άρθρο 14 παράγραφος 6
Άρθρο 10 παράγραφος 6	Άρθρο 14 παράγραφος 7
Άρθρο 11	Άρθρο 15
—	Άρθρο 16
Άρθρο 12	Άρθρο 17
Άρθρο 13 εισαγωγική φράση	Άρθρο 18 εισαγωγική φράση
Άρθρο 13 στοιχείο α)	Άρθρο 18 στοιχείο α)
—	Άρθρο 18 στοιχείο β)
Άρθρο 13 στοιχείο β)	Άρθρο 18 στοιχείο γ)
Άρθρο 13 στοιχείο γ)	Άρθρο 18 στοιχείο δ)
—	Άρθρο 18 στοιχείο ε)
Άρθρο 14	Άρθρο 19
Άρθρο 15 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 20 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση
Άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ι)	Άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως θ)
—	Άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχεία ια) και ιβ)
Άρθρο 15 παράγραφος 2	Άρθρο 20 παράγραφος 2
—	Άρθρο 21
—	Άρθρο 22
—	Άρθρο 23

▼B

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002	Παρών κανονισμός
Άρθρο 16 παράγραφος 1 και 2	Άρθρο 24 παράγραφοι 1 και 2
—	Άρθρο 24 παράγραφος 3
Άρθρο 16 παράγραφος 3	Άρθρο 24 παράγραφος 4
Άρθρο 16 παράγραφος 4	Άρθρο 24 παράγραφος 5
—	Άρθρο 25
Άρθρο 17	Άρθρο 26
Άρθρο 18	Άρθρο 27
Άρθρο 19	Άρθρο 28
Άρθρο 20	Άρθρο 29
Άρθρο 21	Άρθρο 30
Άρθρο 22	Άρθρο 31
Άρθρο 23	Άρθρο 32
Άρθρο 24 παράγραφοι 1 έως 4	Άρθρο 33 παράγραφοι 1 έως 4
—	Άρθρο 33 παράγραφος 5
Άρθρο 25 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 34 παράγραφοι 1 και 2
—	Άρθρο 34 παράγραφος 3
Άρθρο 26	Άρθρο 35
Άρθρο 27	Άρθρο 36
Άρθρο 28	Άρθρο 37
Άρθρο 29 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 38 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 29 παράγραφος 3 στοιχεία α) έως (ι)	Άρθρο 38 παράγραφος 3 στοιχεία α) έως θ)
—	Άρθρο 38 παράγραφος 3 στοιχεία ια) και ιβ)
Άρθρο 30	Άρθρο 39
Άρθρο 31	Άρθρο 40
Άρθρο 32	Άρθρο 41
Άρθρο 33	Άρθρο 42
Άρθρο 34	Άρθρο 43
Άρθρο 35	Άρθρο 44
Άρθρο 36	Άρθρο 45
Άρθρο 37	Άρθρο 46
Άρθρο 38	Άρθρο 47
Άρθρο 39	Άρθρο 48
Άρθρο 40	Άρθρο 49
Άρθρο 41	Άρθρο 50
Άρθρο 42	Άρθρο 51
Άρθρο 43	Άρθρο 52
Άρθρο 44	Άρθρο 53

▼B

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002	Παρών κανονισμός
Άρθρο 45	Άρθρο 54
Άρθρο 46 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 55 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση
Άρθρο 46 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ)	Άρθρο 55 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ)
—	Άρθρο 55 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
Άρθρο 46 παράγραφος 2 και 3	Άρθρο 55 παράγραφοι 2 και 3
—	Άρθρο 56
—	Άρθρο 57
Άρθρο 47 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 58 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 47 παράγραφος 3	—
Άρθρο 47 παράγραφος 4	Άρθρο 58 παράγραφος 3
Άρθρο 47 παράγραφος 5	—
—	Άρθρο 58 παράγραφος 4
Άρθρο 48 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση	Άρθρο 59 παράγραφος 1 εισαγωγική φράση
Άρθρο 48 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 59 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)
Άρθρο 48 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ)	Άρθρο 59 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ)
—	Άρθρο 59 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
Άρθρο 48 παράγραφοι 2 και 3	Άρθρο 59 παράγραφοι 2 και 3
—	Άρθρο 59 παράγραφος 4
Άρθρο 48 παράγραφοι 4 έως 10	Άρθρο 59 παράγραφοι 5 έως 11
Άρθρο 49	Άρθρο 60
Άρθρο 50	Άρθρο 61
Άρθρο 51	Άρθρο 62
Άρθρο 52	Άρθρο 63
Άρθρο 53	Άρθρο 64
Άρθρο 54	Άρθρο 65
Άρθρο 55	Άρθρο 66
Άρθρο 56	Άρθρο 67
—	Άρθρο 68
Άρθρο 57	Άρθρο 69
Άρθρο 59	Άρθρο 70