ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20ής Δεκεμβρίου 2005

περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») [1], και ιδίως τα άρθρα 4 και 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 η Επιτροπή καλείται να θεσπίσει κοινές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε ολόκληρη την Κοινότητα. Ο κανονισμός, λόγω της άμεσης ισχύος του, αποτελεί την καταλληλότερη προς το σκοπό αυτό νομοθετική πράξη.

(2) Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Κοινότητας πρέπει να υπόκειται σε πιστοποίηση εκ μέρους των κρατών μελών. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι πληρούν τις κοινές απαιτήσεις λαμβάνουν πιστοποιητικό σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι μπορούν να λειτουργούν χωρίς πιστοποιητικό επιδιώκουν την εξασφάλιση της μέγιστης δυνατής συμμόρφωσης με τις κοινές απαιτήσεις, στο βαθμό που τους επιτρέπει το νομικό τους καθεστώς.

(3) Η εφαρμογή των κοινών απαιτήσεων που πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 δεν πρέπει να θίγει την κυριαρχία των κρατών μελών στον εναέριο χώρο τους και τις απαιτήσεις των κρατών μελών σχετικά με τη δημόσια τάξη, τη δημόσια ασφάλεια και τα θέματα άμυνας, όπως ορίζει το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») [2]. Οι κοινές απαιτήσεις δεν πρέπει να καλύπτουν τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και τη στρατιωτική εκπαίδευση σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

(4) Ο ορισμός των κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη το νομικό καθεστώς των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στα κράτη μέλη. Επιπλέον, όταν ένας οργανισμός ασκεί δραστηριότητες διαφορετικές από την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι κοινές απαιτήσεις που πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 δεν ισχύουν για τις διαφορετικές αυτές δραστηριότητες και για τους πόρους που διατίθενται σε δραστηριότητες εκτός της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, εκτός εάν υπάρχει πρόβλεψη περί του αντιθέτου.

(5) Η εφαρμογή των κοινών απαιτήσεων στους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να είναι ανάλογη των κινδύνων που συνδέονται με τις ιδιαιτερότητες κάθε υπηρεσίας, όπως ο αριθμός ή και η φύση και τα χαρακτηριστικά των κινήσεων που αποτελούν αντικείμενο χειρισμού. Στην περίπτωση που ορισμένοι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας επιλέξουν να μην κάνουν χρήση της δυνατότητας παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών και, κατά συνέπεια, να παραιτηθούν από το δικαίωμα αμοιβαίας αναγνώρισης εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η αρμόδια εθνική εποπτική αρχή πρέπει να έχει τη δυνατότητα να επιτρέπει στους παρόχους αυτούς να συμμορφώνονται με ανάλογο τρόπο με ορισμένες γενικές απαιτήσεις σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ορισμένες ειδικές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, οι όροι που συνδέονται με τη χορήγηση πιστοποιητικού πρέπει να αντικατοπτρίζουν τη φύση και την έκταση της παρέκκλισης.

(6) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή λειτουργία του συστήματος πιστοποίησης, τα κράτη μέλη πρέπει να παρέχουν στην Επιτροπή όλες τις συναφείς πληροφορίες για τις παρεκκλίσεις που έχουν χορηγηθεί από την εθνική εποπτική αρχή τους στο πλαίσιο των ετήσιων εκθέσεών τους.

(7) Τα διάφορα είδη υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν υπόκεινται αναγκαστικά στις ίδιες απαιτήσεις. Είναι συνεπώς αναγκαίο να προσαρμοστούν οι κοινές απαιτήσεις στα ιδιαίτερα στοιχεία κάθε είδους υπηρεσίας.

(8) Το βάρος της απόδειξης συμμόρφωσης πρέπει να φέρουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας για την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού και για όλες τις καλυπτόμενες υπηρεσίες.

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

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

(10) Οι αξιολογήσεις των εθνικών εποπτικών αρχών από ομοτίμους πρέπει να προάγουν την κοινή προσέγγιση ως προς την εποπτεία των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε ολόκληρη την Κοινότητα. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, πρέπει να οργανώσει τις εν λόγω αξιολογήσεις από ομότιμους, οι οποίες πρέπει να συντονιστούν με τις δραστηριότητες που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο του προγράμματος παρακολούθησης και στήριξης της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας του Eurocontrol (ESARR Implementation Monitoring and Support programme – ESIMS) και του παγκόσμιου προγράμματος αναβάθμισης του επιπέδου ασφαλείας των πτήσεων (Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP) της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Με τον τρόπο αυτό θα αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη των εργασιών. Για να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή εμπειρίας και ορθών πρακτικών στη διάρκεια αξιολόγησης από ομοτίμους, οι εθνικοί εμπειρογνώμονες πρέπει κατά προτίμηση να προέρχονται από εθνική εποπτική αρχή ή κάποιον αναγνωρισμένο οργανισμό.

(11) Eurocontrol έχει αναπτύξει ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας («ESARRs»), οι οποίες έχουν ύψιστη σημασία για την ασφαλή παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004, η Επιτροπή πρέπει να προσδιορίσει και να εγκρίνει τις συναφείς διατάξεις της ESARR 3 σχετικά με τη χρήση συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας εκ μέρους φορέων παροχής υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (air traffic management — «ATM»), της ESARR 4 για την αξιολόγηση και τη μείωση της επικινδυνότητας στην ATM και της ESARR 5 για το προσωπικό των υπηρεσιών ATM, απαιτήσεις που εφαρμόζονται στο τεχνικό προσωπικό που ασκεί επιχειρησιακά καθήκοντα συνδεόμενα με την ασφάλεια. Βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας ([1]), η οποία καλύπτει τις διατάξεις της ESARR 5 για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, δεν κρίνεται κατάλληλη η επανάληψη των διατάξεων αυτών στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, πρέπει να περιληφθούν διατάξεις που να απαιτούν από την εθνική εποπτική αρχή να ελέγχει κατά πόσον το προσωπικό ενός φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ειδικότερα δε οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, έχει λάβει σχετική άδεια, εφόσον απαιτείται.

(12) Ομοίως δεν κρίνεται κατάλληλη η επανάληψη της ESARR 2 για την αναφορά και αξιολόγηση περιστατικών ασφαλείας στην ATM η οποία καλύπτεται από την οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για τη θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας ([2]), και την οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία ([3]). Ωστόσο, πρέπει να εισαχθούν νέες διατάξεις για τα περιστατικά που αφορούν την ασφάλεια που θα απαιτούν από την εθνική εποπτική αρχή να ελέγχει κατά πόσον ο φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας καθώς και ο πάροχος υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις για την κάλυψη της αναφοράς και αξιολόγησης τέτοιων περιστατικών. Οι σχετικές διατάξεις της ESARR 1 για την επιτήρηση της ασφαλείας στην ATM και της ESARR 6 για το λογισμικό σε συστήματα ATM πρέπει να εντοπιστούν και να εγκριθούν με χωριστή κοινοτική πράξη.

(13) Πρέπει να αναγνωρισθεί ειδικότερα ότι, πρώτον, η διαχείριση της ασφάλειας αποτελεί, στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τη λειτουργία εκείνη η οποία εγγυάται ότι έχουν εντοπιστεί, αξιολογηθεί και μειωθεί σε ικανοποιητικό βαθμό όλοι οι κίνδυνοι ασφάλειας και ότι, δεύτερον, μία επίσημη και συστηματική προσέγγιση της διαχείρισης της ασφάλειας θα μεγιστοποιήσει κατά τρόπο ορατό και αναγνωρίσιμο τα οφέλη στον εν λόγω τομέα. Η Επιτροπή πρέπει να επικαιροποιήσει και να προσδιορίσει περαιτέρω τις απαιτήσεις ασφάλειας που εφαρμόζονται στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, προκειμένου να εξασφαλίσει το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ασφάλειας χωρίς να θίγεται, στο συγκεκριμένο τομέα, ο μελλοντικός ρόλος που θα ανατεθεί στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας.

(14) Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με τα σχετικά πρότυπα του ICAO. Για να διευκολυνθεί η διασυνοριακή παροχή υπηρεσιών, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τον Eurocontrol, πρέπει να καταβάλλουν προσπάθειες ελαχιστοποίησης των διαφορών που γνωστοποιούνται από τα κράτη μέλη στην εφαρμογή των προτύπων του ICAO στον τομέα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, προκειμένου να προκύψει μία κοινή δέσμη προτύπων μεταξύ των κρατών μελών στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ειδικότερα, με σκοπό να αναπτυχθούν κοινοί κανόνες εναέριας κυκλοφορίας.

([1]) COM(2004) 473, δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

([2]) ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 14.

([3]) ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23.

(15) Οι διάφορες εθνικές ρυθμίσεις σχετικά με την ευθύνη δεν πρέπει να εμποδίζουν τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να συνάπτουν συμφωνίες για τη διασυνοριακή παροχή υπηρεσιών, από τη στιγμή που έχουν θεσπίσει διατάξεις για την κάλυψη ζημιών που προκύπτουν από υποχρεώσεις τις οποίες υπέχουν βάσει του ισχύοντος δικαίου. Η χρησιμοποιούμενη μέθοδος πρέπει να ακολουθεί τις εθνικές νομικές απαιτήσεις. Τα κράτη μέλη τα οποία επιτρέπουν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας χωρίς πιστοποίηση σε ολόκληρο ή σε μέρος του εναέριου χώρου που εμπίπτει στη δικαιοδοσία τους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004, πρέπει να καλύπτουν την ευθύνη των εν λόγω παρόχων.

(16) Μολονότι η ESARR 4 ορίζει μία μέγιστη ανεκτή πιθανότητα για ATM που συμβάλλει άμεσα σε ατυχήματα στην περιοχή της ECAC, οι μέγιστες ανεκτές πιθανότητες για όλες τις εναπομένουσες κατηγορίες σοβαρότητας δεν έχουν ακόμα καθοριστεί. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή, σε συνεργασία με τον Eurocontrol, πρέπει να ολοκληρώσουν και να επικαιροποιήσουν τις πιθανότητες αυτές και να αναπτύξουν μηχανισμούς εφαρμογής τους σε διαφορετικές συνθήκες.

(17) Τα μέτρα που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για τον ενιαίο ουρανό, που συστάθηκε με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις κοινές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Ωστόσο, πλην αντιθέτου ρυθμίσεως στα παραρτήματα I ή II, οι εν λόγω κοινές απαιτήσεις δεν εφαρμόζονται:

α) σε δραστηριότητες φορέων παροχής υπηρεσιών διαφορετικές της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

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

Ο παρών κανονισμός προσδιορίζει και θεσπίζει τις υποχρεωτικές διατάξεις των ακόλουθων ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας (ESARRs) οι οποίες είναι συναφείς με την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας:

α) ESARR 3 για την χρήση συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας από παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («ATM»), που εκδόθηκε στις 17 Ιουλίου 2000·

β) ESARR 4 για την αξιολόγηση και τη μείωση της επικινδυνότητας στην ATM, που εκδόθηκε στις 5 Απριλίου 2001·

γ) ESARR 5 σχετικά με το προσωπικό των υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, απαιτήσεις για το τεχνικό προσωπικό που ασκεί καθήκοντα σχετικά με την επιχειρησιακή ασφάλεια, που εκδόθηκε στις 11 Απριλίου 2002.

Άρθρο 2

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

2. Επιπλέον των ορισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ισχύουν και οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «εναέρια εργασία» είναι η πτητική λειτουργία αεροσκάφους, στην οποία αυτό χρησιμοποιείται για εξειδικευμένες υπηρεσίες όπως στη γεωργία, τις κατασκευές, τη φωτογράφηση, την επόπτευση, την παρατήρηση και περιπολία, την αναζήτηση και διάσωση ή την εναέρια διαφήμιση·

β) «εμπορικές αερομεταφορές» είναι οιαδήποτε πτητική λειτουργία του αεροσκάφους, η οποία περιλαμβάνει μεταφορές επιβατών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου επ' αμοιβή ή με εκμίσθωση·

γ) «λειτουργικό σύστημα» σημαίνει το συνδυασμό συστημάτων, διαδικασιών και ανθρώπινων πόρων που έχουν οργανωθεί προκειμένου να επιτελέσουν μία λειτουργία στο πλαίσιο της ATM·

δ) «γενική αεροπλοΐα» σημαίνει οιαδήποτε πτητική λειτουργία πολιτικού αεροσκάφους πλην των εμπορικών αερομεταφορών και των εναέριων εργασιών·

ε) «εθνική εποπτική αρχή» σημαίνει το φορέα ή τους φορείς που ορίζονται ή ιδρύονται από τα κράτη μέλη ως εθνική εποπτική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004·

στ) «κίνδυνος» σημαίνει οιαδήποτε κατάσταση, συμβάν ή περίσταση που μπορεί να προκαλέσει ατύχημα·

ζ) «οργανισμός πτητικής εκμετάλλευσης» σημαίνει τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για την παροχή μηχανολογικών και τεχνικών υπηρεσιών υποστήριξης της εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης·

η) «επικινδυνότητα» σημαίνει το συνδυασμό της συνολικής πιθανότητας ή συχνότητας εμφάνισης ζημιογόνου αποτελέσματος που προκαλείται από έναν κίνδυνο και της σοβαρότητας του αποτελέσματος αυτού·

θ) «εγγύηση της ασφάλειας» σημαίνει όλες τις προγραμματισμένες και συστηματικές ενέργειες που είναι αναγκαίες για να υπάρξει επαρκής εμπιστοσύνη ότι κάποιο προϊόν, υπηρεσία, οργάνωση ή λειτουργικό σύστημα επιτυγχάνει αποδεκτά ή ανεκτά επίπεδα ασφαλείας·

ι) «στόχος ασφαλείας» σημαίνει την ποιοτική ή ποσοτική ανάλυση η οποία ορίζει τη μέγιστη συχνότητα ή πιθανότητα με την οποία αναμένεται να εμφανιστεί ένας κίνδυνος·

ια) «απαίτηση ασφαλείας» σημαίνει το μέσον μείωσης της επικινδυνότητας, το οποίο καθορίζεται από τη στρατηγική μείωσης της επικινδυνότητας και επιτυγχάνει ένα συγκεκριμένο στόχο ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των οργανωτικών, επιχειρησιακών, διαδικαστικών και λειτουργικών απαιτήσεων, των απαιτήσεων επίδοσης και διαλειτουργικότητας ή των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών·

ιβ) «υπηρεσίες» σημαίνει είτε μία υπηρεσία αεροναυτιλίας είτε μία δέσμη υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

3. Ο όρος «φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας» νοείται ως περικλείων έναν οργανισμό που έχει υποβάλει αίτηση ή έχει λάβει πιστοποιητικό παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Άρθρο 3

Χορήγηση πιστοποιητικών

1. Προκειμένου να λάβουν το πιστοποιητικό που είναι αναγκαίο για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και με την επιφύλαξη του άρθρου 7 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να πληρούν τις γενικές κοινές απαιτήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα I καθώς και τις ειδικές συμπληρωματικές απαιτήσεις που παρατίθενται στα παραρτήματα II έως V του παρόντος κανονισμού ανάλογα με τον τύπο της υπηρεσίας που παρέχουν, λαμβανομένων υπόψη των παρεκκλίσεων βάσει του άρθρου 4.

2. Η εθνική εποπτική αρχή εξετάζει τη συμμόρφωση του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας με τις κοινές απαιτήσεις πριν του εκδώσει πιστοποιητικό.

3. Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας συμμορφώνεται με τις κοινές απαιτήσεις το αργότερο έως την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

Άρθρο 4

Παρεκκλίσεις

1. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 3 παράγραφος 1, ορισμένοι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να επιλέξουν να μην κάνουν χρήση της δυνατότητας παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών και να παραιτηθούν από το δικαίωμα αμοιβαίας αναγνώρισης εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Μπορούν, κάτω από τις περιστάσεις αυτές, να υποβάλουν αίτηση πιστοποιητικού το οποίο να περιορίζεται στον εναέριο χώρο που υπάγεται στη δικαιοδοσία του κράτους μέλους που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

Τέτοιου είδους αίτηση μπορούν να υποβάλουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχουν ή σχεδιάζουν να παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές μόνον όσον αφορά μία ή περισσότερες από τις κατωτέρω κατηγορίες:

α) γενική αεροπλοΐα·

β) εναέριες εργασίες·

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

δ) εμπορικές αεροπορικές μεταφορές με λιγότερες των 10 000 κινήσεις ετησίως, ανεξάρτητα από τη μέγιστη μάζα απογείωσης και του αριθμού των θέσεων επιβατών· ο αριθμός των κινήσεων υπολογίζεται ως το άθροισμα των απογειώσεων και προσγειώσεων και συνιστά το μέσο όρο των τριών προηγούμενων ετών.

Για να υποβάλει τέτοιου είδους αίτηση, ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, πλην των φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να έχει ετήσιο μεικτό κύκλο εργασιών 1 000 000 ευρώ ή λιγότερο σε σχέση με τις υπηρεσίες που παρέχει ή σχεδιάζει να παρέχει.

Εάν, για αντικειμενικά πρακτικούς λόγους, κάποιος φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν είναι σε θέση να παρέχει αποδείξεις ότι πληροί τα κριτήρια αυτά, η εθνική εποπτική αρχή μπορεί να δεχθεί ανάλογα στοιχεία ή προβλέψεις σε σχέση με τα ανώτατα όρια που ορίζονται στο τρίτο και τέταρτο εδάφιο.

Κατά την υποβολή τέτοιας αίτησης, ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλει συγχρόνως στην εθνική εποπτική αρχή τις σχετικές αποδείξεις όσον αφορά τα κριτήρια επιλεξιμότητας.

2. Η εθνική εποπτική αρχή δύναται να παρέχει ειδικές παρεκκλίσεις σε αιτούντες, οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια της παραγράφου 1, ανάλογες προς τη συμβολή τους στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που υπάγεται στη δικαιοδοσία του κράτους μέλους.

Οι παρεκκλίσεις αυτές πρέπει να συνδέονται μόνο με τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι, με τις ακόλουθες εξαιρέσεις:

α) μέρος 1, τεχνική και επιχειρησιακή επάρκεια και ικανότητα·

β) μέρος 3.1, διαχείριση της ασφάλειας·

γ) μέρος 5, ανθρώπινοι πόροι·

δ) μέρος 8.1, ανοικτή και διαφανής παροχή υπηρεσιών.

3. Εκτός από τις παρεκκλίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, η εθνική εποπτική αρχή δύναται να χορηγεί παρεκκλίσεις σε αιτούντες, οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες πληροφοριών σε αεροδρόμια καλύπτοντας σε τακτική βάση όχι περισσότερες από μια θέσεις εργασίας σε οιοδήποτε αεροδρόμιο. Αυτό πρέπει να γίνεται κατά τρόπο ανάλογο προς την συμβολή των αιτούντων στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που υπάγεται στην αρμοδιότητα του κράτους μέλους.

Οι παρεκκλίσεις αυτές πρέπει να συνδέονται μόνο με τις ακόλουθες απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙ μέρος 3:

α) ευθύνη διαχείρισης της ασφάλειας καθώς και εξωτερικές υπηρεσίες και παροχές (σύμφωνα με το μέρος 3.1.2)·

β) μελέτες ασφαλείας (στο μέρος 3.1.3)·

γ) απαιτήσεις ασφαλείας για την αξιολόγηση και τη μείωση της επικινδυνότητας όσον αφορά τις αλλαγές (μέρος 3.2).

4. Καμία παρέκκλιση δεν θα χορηγείται από τις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα ΙΙΙ, IV ή V.

5. Σε συμφωνία με το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, η εθνική εποπτική αρχή:

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

β) περιορίζει τη χρονική περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, και

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

Άρθρο 5

Απόδειξη της συμμόρφωσης

1. Εφόσον ζητηθεί από την εθνική εποπτική αρχή, ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλει όλα τα συναφή στοιχεία προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με τις ισχύουσες κοινές απαιτήσεις. Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορεί να κάνει πλήρη χρήση των υφιστάμενων δεδομένων.

2. Ο πιστοποιημένος φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας γνωστοποιεί στην εθνική εποπτική αρχή τις σχεδιαζόμενες αλλαγές στην παροχή υπηρεσιών οι οποίες ενδέχεται να επηρεάσουν τη συμμόρφωσή του με τις ισχύουσες κοινές απαιτήσεις ή με τους όρους που προσαρτώνται στο πιστοποιητικό.

3. Ο πιστοποιημένος φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας κοινοποιεί στην εθνική εποπτική αρχή τις προγραμματιζόμενες από πλευράς ασφαλείας αλλαγές στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

4. Εάν κάποιος πιστοποιημένος φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν συμμορφώνεται πλέον με τις ισχύουσες κοινές απαιτήσεις ή με τους όρους που προσαρτώνται στο πιστοποιητικό, η αρμόδια εποπτική αρχή λαμβάνει απόφαση εντός προθεσμίας που δεν υπερβαίνει τον ένα μήνα. Με την απόφαση αυτή, η εθνική εποπτική αρχή απαιτεί από τον φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να λάβει τα απαιτούμενα διορθωτικά μέτρα.

Η απόφαση κοινοποιείται άμεσα στον ενδιαφερόμενο φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Η εθνική εποπτική αρχή ελέγχει την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων πριν από την κοινοποίηση της έγκρισής της στο σχετικό φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Εάν η εθνική εποπτική αρχή θεωρεί ότι τα διορθωτικά μέτρα δεν έχουν εφαρμοστεί καταλλήλως εντός του συμφωνηθέντος χρονοδιαγράμματος, λαμβάνει τα ενδεδειγμένα εκτελεστικά μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την ανάγκη να εξασφαλιστεί η συνέχεια των υπηρεσιών.

Άρθρο 6

Διευκόλυνση του ελέγχου συμμόρφωσης

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διευκολύνουν τις επιθεωρήσεις και έρευνες από την εθνική εποπτική αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ο οποίος ενεργεί εξ ονόματος της τελευταίας, συμπεριλαμβανόμενων των επιτόπιων επιθεωρήσεων και επιθεωρήσεων χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση.

Τα εγκεκριμένα πρόσωπα εξουσιοδοτούνται να προβαίνουν στις ακόλουθες ενέργειες:

α) να εξετάζουν τα σχετικά αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και οιαδήποτε άλλα στοιχεία συναφή με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

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

γ) να ζητούν επιτόπιες προφορικές εξηγήσεις·

δ) να έχουν πρόσβαση στις σχετικές εγκαταστάσεις, τους χώρους ή τα μέσα μεταφοράς.

Οι εν λόγω επιθεωρήσεις και έρευνες διεξάγονται σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις του κράτους μέλους στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθούν.

Άρθρο 7

Διαρκής συμμόρφωση

Η εθνική εποπτική αρχή παρακολουθεί ετησίως, βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, τη διαρκή συμμόρφωση των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στους οποίους έχει χορηγήσει πιστοποιητικό.

Προς το σκοπό αυτό, η εθνική εποπτική αρχή καταρτίζει και επικαιροποιεί ετησίως ενδεικτικό πρόγραμμα επιθεωρήσεων, το οποίο καλύπτει όλους τους παρόχους στους οποίους έχει χορηγήσει πιστοποιητικό και βασίζεται στην αξιολόγηση των κινδύνων που συνδέονται με τις διάφορες λειτουργίες που συνιστούν τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Προβαίνει σε διαβουλεύσεις με τους οικείους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθώς και με οιαδήποτε άλλη σχετική εθνική εποπτική αρχή, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, πριν από την κατάρτιση του εν λόγω προγράμματος.

Το πρόγραμμα αναφέρει την προβλεπόμενη συχνότητα επιθεωρήσεων των διαφόρων τοποθεσιών.

Άρθρο 8

Κανονισμός ασφαλείας για τους μηχανικούς και το τεχνικό προσωπικό

Όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης, η εθνική εποπτική αρχή, ή οιαδήποτε άλλη αρχή έχει υποδείξει κράτος μέλος για την εκπλήρωση του έργου αυτού:

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

β) εξασφαλίζει επαρκή και κατάλληλο έλεγχο τήρησης των κανόνων ασφάλειας από τους μηχανικούς και το τεχνικό προσωπικό στους οποίους ο οργανισμός εκμετάλλευσης έχει αναθέσει επιχειρησιακά καθήκοντα που έχουν σχέση με την ασφάλεια·

γ) λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα, εφόσον υπάρχουν εύλογες αιτίες και μετά από δέουσα έρευνα, σε σχέση με τον οργανισμό εκμετάλλευσης ή/και τους μηχανικούς και το τεχνικό του προσωπικό που δεν τηρούν τις διατάξεις του παραρτήματος II μέρος 3.3·

δ) εξακριβώνει ότι υφίστανται κατάλληλες μέθοδοι που να διασφαλίζουν ότι τα τρίτα μέρη τα οποία είναι επιφορτισμένα με την εκτέλεση επιχειρησιακών καθηκόντων συνδεόμενων με την ασφάλεια τηρούν τις διατάξεις του παραρτήματος II μέρος 3.3.

Άρθρο 9

Διαδικασία αξιολόγησης από ομοτίμους

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

2. Η διαδικασία αξιολόγησης πραγματοποιείται από ομάδα εθνικών εμπειρογνωμόνων. Η ομάδα απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες οι οποίοι προέρχονται από τρία τουλάχιστον διαφορετικά κράτη μέλη. Οι εμπειρογνώμονες δεν συμμετέχουν σε διαδικασίες αξιολόγησης στο κράτος μέλος στο οποίο απασχολούνται. Η Επιτροπή συγκροτεί και διατηρεί ομάδα εθνικών εμπειρογνωμόνων που έχουν υποδείξει τα κράτη μέλη, η οποία καλύπτει όλες τις πτυχές των κοινών απαιτήσεων όπως απαριθμούνται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

3. Το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη διαδικασία αξιολόγησης ομοτίμων, η Επιτροπή ενημερώνει το οικείο κράτος μέλος και την οικεία εθνική εποπτική αρχή για την εν λόγω διαδικασία, για την ημερομηνία κατά την οποία προβλέπεται να λάβει χώρα και για την ταυτότητα των εμπειρογνωμόνων που συμμετέχουν σε αυτήν.

Τα κράτη μέλη, των οποίων η εθνική εποπτική αρχή αποτελεί αντικείμενο της αξιολόγησης, εγκρίνουν την ομάδα εμπειρογνωμόνων πριν από τη διενέργεια της αξιολόγησης.

4. Εντός τριών μηνών μετά την αξιολόγηση, η ομάδα αξιολόγησης συντάσσει, με συναινετική διαδικασία, έκθεση η οποία μπορεί να περιλαμβάνει συστάσεις. Η Επιτροπή συγκαλεί συνεδρίαση με τους εμπειρογνώμονες και την εθνική εποπτική αρχή προκειμένου να συζητηθεί η έκθεση.

5. Η Επιτροπή διαβιβάζει την έκθεση στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Το τελευταίο έχει τη δυνατότητα, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία παραλαβής, να υποβάλει τις παρατηρήσεις του· οι εν λόγω παρατηρήσεις περιλαμβάνουν, όπου ενδείκνυται, τα μέτρα τα οποία έχει λάβει ή σκοπεύει να λάβει προκειμένου να συμμορφωθεί με την έκθεση βάσει συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος.

Πλην διαφορετικής ρύθμισης με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, δεν δημοσιεύεται η έκθεση αξιολόγησης ούτε και τα μεταγενέστερα συναφή έγγραφα.

6. Η Επιτροπή ενημερώνει σε ετήσια βάση τα κράτη μέλη, μέσω της επιτροπής για τον ενιαίο ουρανό, σχετικά με τα κυριότερα πορίσματα των αξιολογήσεων αυτών.

Άρθρο 10

Έναρξη ισχύος

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

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

Βρυξέλλες, 20 Δεκεμβρίου 2005.

Για την Επιτροπή
Jacques BARROT
Αντιπρόεδρος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

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

2. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

2.1. **Οργανωτική δομή**

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

Η οργανωτική δομή καθορίζει:

α) την αρχή, τα τέλη και τις αρμοδιότητες των οριζόμενων κατόχων των θέσεων, ιδιαίτερα του προσωπικού διαχείρισης που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση καθηκόντων σχετικά με την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων, την ποιότητα, την ασφάλεια έναντι κακόβουλων πράξεων, τα οικονομικά και τους ανθρώπινους πόρους·

β) τη σχέση και τους διαύλους αναφοράς μεταξύ των διαφόρων μερών και διαδικασιών της οργάνωσης.

2.2. **Οργανωτική διαχείριση**

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλει επιχειρηματικό σχέδιο που καλύπτει ελάχιστη περίοδο πέντε ετών. Το σχέδιο αυτό:

α) παραθέτει τους γενικούς στόχους και σκοπούς του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη στρατηγική επίτευξή τους κατά τρόπο συνεκτικό με το συνολικό μακροπρόθεσμο σχεδιασμό του παρόχου και σε συνάφεια με τις κοινοτικές απαιτήσεις για την ανάπτυξη υποδομών ή άλλης τεχνολογίας·

β) περιλαμβάνει κατάλληλους στόχους επιδόσεων από άποψη ποιότητας και επιπέδου υπηρεσίας, ασφάλειας και κόστους - αποτελεσματικότητας.

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας καταρτίζει ετήσιο σχέδιο που καλύπτει το επόμενο έτος, στο οποίο διευκρινίζονται περαιτέρω τα στοιχεία του επιχειρηματικού σχεδίου και περιγράφονται τυχόν αλλαγές.

Το ετήσιο σχέδιο καλύπτει τις ακόλουθες πτυχές σχετικά με το επίπεδο και την ποιότητα των υπηρεσιών, όπως το αναμενόμενο επίπεδο δυναμικότητας, ασφάλειας και καθυστερήσεων των πτήσεων, όπως επίσης και σχετικά με τις χρηματοοικονομικές ρυθμίσεις:

α) πληροφορίες για την υλοποίηση νέων επενδύσεων ή άλλων βελτιώσεων και αναφορά του τρόπου με τον οποίο θα συμβάλουν στη βελτίωση του επιπέδου και της ποιότητας των υπηρεσιών·

β) δείκτες επιδόσεων με τους οποίους μπορεί εύλογα να αξιολογηθεί το επίπεδο και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών·

γ) η αναμενόμενη βραχυπρόθεσμη χρηματοοικονομική θέση του παρόχου υπηρεσιών καθώς και τυχόν αλλαγές σε αυτήν ή επιπτώσεις στο επιχειρηματικό σχέδιο.

3. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

3.1. **Διαχείριση της ασφάλειας**

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να διαχειρίζεται την ασφάλεια όλων των υπηρεσιών του. Προς το σκοπό αυτό, πρέπει να δημιουργεί επίσημες διασυνδέσεις με όλους τους παράγοντες οι οποίοι είναι δυνατό να επηρεάσουν άμεσα την ασφάλεια των υπηρεσιών του.

3.2. **Σύστημα διαχείρισης της ποιότητας**

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να θέσει σε λειτουργία, το αργότερο δύο χρόνια μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού σύστημα διαχείρισης της ποιότητας το οποίο να καλύπτει όλες τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχει, σύμφωνα με τις ακόλουθες αρχές. Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας:

α) καθορίζει την πολιτική ποιότητας κατά τρόπο που να ικανοποιεί τις ανάγκες των διαφόρων χρηστών κατά το δυνατόν περισσότερο·

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

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

δ) ορίζει αντιπροσώπους διαχείρισης για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις διαδικασίες και της επάρκειας των διαδικασιών αυτών προκειμένου να εξασφαλίσει ασφαλείς και αποτελεσματικές επιχειρησιακές πρακτικές·

ε) προβαίνει σε επανεξέταση του εν λειτουργία συστήματος ποιότητας και λαμβάνει τα ενδεδειγμένα, κατά περίπτωση, διορθωτικά μέτρα.

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

3.3. **Εγχειρίδια επιχειρησιακής λειτουργίας**

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας παρέχει και τηρεί ενημερωμένα εγχειρίδια επιχειρησιακής λειτουργίας σε σχέση με την παροχή των υπηρεσιών του προς χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού. Ο φορέας παροχής μεριμνά ώστε:

α) τα εγχειρίδια επιχειρησιακής λειτουργίας να περιλαμβάνουν οδηγίες και πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού·

β) το επιχειρησιακό προσωπικό να έχει πρόσβαση στα τμήματα των εγχειριδίων επιχειρησιακής λειτουργίας που το αφορούν·

γ) το επιχειρησιακό προσωπικό να ενημερώνεται ταχέως για τις αλλαγές των εγχειριδίων λειτουργίας που αφορούν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως επίσης και για την έναρξη ισχύος τους.

4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας εγκαθιστά σύστημα διαχείρισης της προστασίας προκειμένου να διασφαλίσει:

α) την προστασία των εγκαταστάσεών του και του προσωπικού του για την αποφυγή κακόβουλων παρεμβολών κατά την παροχή των υπηρεσιών·

β) την προστασία των επιχειρησιακών δεδομένων τα οποία λαμβάνει ή παράγει ή χρησιμοποιεί κατ' άλλον τρόπο, έτσι ώστε η πρόσβαση σε αυτά να είναι δυνατή μόνο ύστερα από έγκριση.

Το σύστημα διαχείρισης της προστασίας πρέπει να καθορίζει:

α) τις διαδικασίες που αφορούν την αξιολόγηση και τη μείωση των κινδύνων για την ασφάλεια, την παρακολούθηση και τη βελτίωση της προστασίας, την αναθεώρηση των συστημάτων προστασίας και τη διάδοση των σχετικών ορισμάτων·

β) τα μέσα εντοπισμού των παραβιάσεων στα συστήματα προστασίας και την προειδοποίηση του προσωπικού με κατάλληλα μηνύματα·

γ) τα μέσα περιορισμού των επιπτώσεων από την παραβίαση της προστασίας καθώς επίσης και τα μέτρα αποκατάστασης και τις διαδικασίες μετριασμού προκειμένου να αποφευχθεί η επανάληψη.

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας εξασφαλίζει έγκριση ασφάλειας προσπέλασης για το προσωπικό του, κατά περίπτωση, και ενεργεί σε συντονισμό με τις συναφείς πολιτικές και στρατιωτικές αρχές προκειμένου να διασφαλίζει την προστασία των εγκαταστάσεων, του προσωπικού και των δεδομένων του.

5. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας απασχολεί προσωπικό το οποίο διαθέτει τα απαιτούμενα προσόντα για την ασφαλή, συνεχή και σταθερή παροχή των υπηρεσιών του. Προς το σκοπό αυτό, καταρτίζει πολιτικές πρόσληψης και εκπαίδευσης του προσωπικού.

6. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΥΡΩΣΤΙΑ

6.1. **Οικονομική και χρηματοδοτική ικανότητα**

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να είναι ικανός να ανταποκριθεί στις χρηματοοικονομικές του υποχρεώσεις, όπως είναι το σταθερό και μεταβλητό κόστος εκμετάλλευσης ή οι δαπάνες κεφαλαιουχικών επενδύσεων. Πρέπει να χρησιμοποιεί κατάλληλο σύστημα κοστολόγησης. Η ικανότητά του θα αποδεικνύεται μέσω του ετήσιου επιχειρηματικού σχεδίου που αναφέρεται στο μέρος 2.2 του παρόντος παραρτήματος καθώς και με τους ισολογισμούς και τις λοιπές χρηματοοικονομικές καταστάσεις που προβλέπονται βάσει της νομικής του μορφής.

6.2. **Χρηματοοικονομικός έλεγχος**

Σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας παρέχει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι υπόκειται τακτικά σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο.

7. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΕΥΘΥΝΗΣ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις για την κάλυψη των ευθυνών του που απορρέουν από την ισχύουσα νομοθεσία.

Η μέθοδος που χρησιμοποιείται για την παροχή κάλυψης πρέπει να είναι η ενδεδειγμένη σε σχέση με την δυνητική ζημία, λαμβάνοντας υπόψη τη νομική μορφή του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και το επίπεδο της διαθέσιμης εμπορικής ασφαλιστικής κάλυψης.

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ο οποίος χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες άλλου φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, διασφαλίζει ότι οι συμφωνίες καλύπτουν τον επιμερισμό της ευθύνης μεταξύ τους.

8. ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

8.1. **Ανοικτή και διαφανής παροχή υπηρεσιών**

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας παρέχει τις υπηρεσίες του κατά τρόπο ανοικτό και διαφανή. Δημοσιεύει τους όρους πρόσβασης στις υπηρεσίες του και θεσπίζει τυπική διαδικασία διαβούλευσης με τους χρήστες των υπηρεσιών του σε τακτική βάση, είτε μεμονωμένα είτε συλλογικά, και τουλάχιστον μία φορά ετησίως.

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν προβαίνει σε διακρίσεις βάσει της εθνικότητας ή της ταυτότητας του χρήστη ή της κατηγορίας των χρηστών σύμφωνα με το ισχύον κοινοτικό δίκαιο.

8.2. **Σχέδια έκτακτης ανάγκης**

Το αργότερο ένα χρόνο μετά την πιστοποίηση, ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να έχει καταρτίσει σχέδια έκτακτης ανάγκης για όλες τις υπηρεσίες που παρέχει στην περίπτωση συμβάντων τα οποία οδηγούν σε σημαντική υποβάθμιση ή διακοπή των υπηρεσιών του.

9. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλλει στην αρμόδια εθνική εποπτική αρχή ετήσια έκθεση των δραστηριοτήτων του. Η έκθεση αυτή καλύπτει τα χρηματοοικονομικά του αποτελέσματα με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, καθώς και τις επιχειρησιακές του επιδόσεις και οιεσδήποτε άλλες σημαντικές δραστηριότητες και εξελίξεις, ειδικότερα στον τομέα της ασφάλειας.

Η ετήσια έκθεση περιλαμβάνει τουλάχιστον:

— αξιολόγηση του επιπέδου και της ποιότητας της υπηρεσίας που παρέχεται καθώς και του επιπέδου ασφαλείας,

— τις επιδόσεις του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε σχέση με τους στόχους επιδόσεων που τίθενται στο επιχειρηματικό σχέδιο, συγκρίνοντας τα αποτελέσματα με τους στόχους του ετήσιου σχεδίου μέσω δεικτών επιδόσεων που έχουν οριστεί στο ετήσιο σχέδιο,

— τις εξελίξεις στις επιχειρησιακές λειτουργίες και την υποδομή,

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

— πληροφορίες σχετικά με την επίσημη διαδικασία διαβούλευσης με τους χρήστες των υπηρεσιών,

— πληροφορίες σχετικά με την πολιτική ανθρώπινων πόρων.

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθιστά δυνατή την πρόσβαση του κοινού στο περιεχόμενο της ετήσιας έκθεσης, βάσει όρων που τίθενται από την εθνική εποπτική αρχή σύμφωνα με το ισχύον εθνικό δίκαιο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

1. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας γνωστοποιεί στην εθνική εποπτική αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004:

— το νομικό του καθεστώς, την ιδιοκτησιακή του διάρθρωση και οιεσδήποτε ρυθμίσεις με σημαντικό αντίκτυπο στον έλεγχο των περιουσιακών του στοιχείων,

— τυχόν δεσμούς με οργανισμούς που δεν δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών δραστηριοτήτων στις οποίες ενέχεται είτε άμεσα είτε μέσω σχετικών επιχειρήσεων, που αντιπροσωπεύουν ποσοστό υψηλότερο του 1 % των αναμενόμενων εσόδων του. Επιπλέον, γνωστοποιεί κάθε αλλαγή οιασδήποτε μεμονωμένης συμμετοχής που αντιπροσωπεύει 10 % ή περισσότερο του συνολικού του κεφαλαίου.

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποφυγή καταστάσεων σύγκρουσης συμφερόντων που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την αμερόληπτη και αντικειμενική παροχή των υπηρεσιών του.

2. ΑΝΟΙΚΤΗ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΗΣ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Επιπλέον της διάταξης του παραρτήματος I μέρος 8.1 και στην περίπτωση που κάποιο κράτος μέλος αποφασίσει να οργανώσει την παροχή ειδικών υπηρεσιών ATS σε ανταγωνιστικό περιβάλλον, το κράτος μέλος καλείται να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι φορείς παροχής των ειδικών αυτών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δεν πρόκειται να προβούν σε ενέργειες οι οποίες έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή την στρέβλωση του ανταγωνισμού, ούτε και σε ενέργειες οι οποίες αντιστοιχούν σε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης σύμφωνα με το ισχύον εθνικό και κοινοτικό δίκαιο.

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

3.1. **Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας**

3.1.1. *Γενικές απαιτήσεις ασφαλείας*

Στο πλαίσιο της διαχείρισης των υπηρεσιών του, ο φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θέτει σε λειτουργία σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας («SMS») το οποίο:

— εξασφαλίζει μία επίσημη, σαφή και προορατική προσέγγιση της συστηματικής διαχείρισης της ασφάλειας για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων ασφάλειας τις οποίες υπέχει κατά την παροχή των υπηρεσιών του· καλύπτει το σύνολο των υπηρεσιών του και των συνοδευτικών ρυθμίσεων που εμπίπτουν στον διαχειριστικό του έλεγχο· και περιλαμβάνει, ως βάση, τη διατύπωση μιας πολιτικής ασφάλειας που καθορίζει τη θεμελιώδη προσέγγιση του οργανισμού στον συγκεκριμένο τομέα (διαχείριση της ασφάλειας),

— εξασφαλίζει ότι όλοι όσοι ασχολούνται με θέματα ασφάλειας στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας έχουν ατομική ευθύνη για τις πράξεις τους, ότι τα διοικητικά στελέχη έχουν ευθύνη για τις επιδόσεις ασφαλείας των αντιστοίχων τμημάτων ή μονάδων τους και ότι η ανώτατη διοίκηση του παρόχου υπηρεσιών φέρει συλλογική ευθύνη για την ασφάλεια (ευθύνη ασφάλειας),

— εξασφαλίζει ότι η επίτευξη ικανοποιητικής ασφάλειας στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας έχει την ύψιστη προτεραιότητα (προτεραιότητα ασφάλειας),

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

3.1.2. *Απαιτήσεις για την επίτευξη της ασφάλειας*

Στο πλαίσιο λειτουργίας του SMS, ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

— εξασφαλίζει ότι το προσωπικό είναι επαρκώς εκπαιδευμένο και ικανό να εκτελεί την εργασία που του ζητείται, επιπλέον της λήψης κατάλληλης άδειας εφόσον απαιτείται και ικανοποίησης των ισχυουσών απαιτήσεων καταλληλότητας από ιατρικής απόψεως (επάρκεια),

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

— διασφαλίζει ότι, στο μέτρο του εφικτού, προσδιορίζονται και διατηρούνται ποσοτικά επίπεδα ασφάλειας για όλα τα λειτουργικά συστήματα (ποσοτικά επίπεδα ασφάλειας),

— εξασφαλίζει ότι υπάρχει συστηματική τεκμηρίωση του SMS κατά τρόπο που να παρέχεται σαφής σχέση με την πολιτική ασφάλειας του οργανισμού (τεκμηρίωση SMS),

— εξασφαλίζει κατάλληλη αιτιολόγηση της ασφάλειας των εξωτερικά παρεχόμενων υπηρεσιών και προμηθειών, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία τους για την ασφάλεια της παροχής των υπηρεσιών του (εξωτερικές υπηρεσίες και προμήθειες),

— διασφαλίζει ότι η αξιολόγηση και η μείωση της επικινδυνότητας πραγματοποιούνται σε κατάλληλο επίπεδο προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι δίνεται η δέουσα σημασία σε όλα τα θέματα παροχής υπηρεσιών ATM (αξιολόγηση και μείωση της επικινδυνότητας). Όσον αφορά τις αλλαγές στο λειτουργικό σύστημα ATM, εφαρμόζονται οι διατάξεις του μέρους 3.2 του παρόντος παραρτήματος,

— διασφαλίζει την άμεση διερεύνηση των επιχειρησιακών ή τεχνικών συμβάντων στον τομέα της ATM που θεωρείται ότι έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια, και εγγυάται τη λήψη των τυχόν αναγκαίων διορθωτικών μέτρων (συμβάντα ασφάλειας). Αποδεικνύει επίσης ότι έχει εφαρμόσει τις απαιτήσεις για τη γνωστοποίηση και την αξιολόγηση γεγονότων σχετικών με την ασφάλεια σύμφωνα με το ισχύον εθνικό και κοινοτικό δίκαιο.

3.1.3. *Απαιτήσεις για την εγγύηση της ασφάλειας*

Στο πλαίσιο της λειτουργίας του SMS, ο φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μεριμνά ώστε:

— οι έρευνες ασφάλειας να διενεργούνται σε τακτική βάση, προκειμένου να προβαίνει σε συστάσεις βελτίωσης όπου είναι αναγκαίο, να παρέχει συνδρομή στους διαχειριστές της ασφάλειας των δραστηριοτήτων εντός των τομέων αρμοδιότητάς τους και να επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση με τα συναφή μέρη του SMS (έρευνες ασφάλειας),

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

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

3.1.4. *Απαιτήσεις για την προώθηση της ασφάλειας*

Στο πλαίσιο λειτουργίας του SMS, ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διασφαλίζει ότι:

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

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

— όλο το προσωπικό ενθαρρύνεται ενεργά να προτείνει λύσεις σε κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και πραγματοποιούνται αλλαγές προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια εφόσον αποδειχθεί αναγκαίο (βελτίωση της ασφάλειας).

3.2. **Απαιτήσεις ασφάλειας για την αξιολόγηση και τη μείωση της επικινδυνότητας σε σχέση με τις αλλαγές**

3.2.1. *Τμήμα 1*

Στο πλαίσιο λειτουργίας του SMS, ο φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εξασφαλίζει ότι πραγματοποιούνται συστηματικά ο εντοπισμός του κινδύνου καθώς και η αξιολόγηση και μείωση της επικινδυνότητας για οποιεσδήποτε αλλαγές στα μέρη εκείνα του λειτουργικού συστήματος της ATM και των συνοδευτικών μέτρων εντός του διαχειριστικού του ελέγχου με τρόπο που να λαμβάνονται υπόψη:

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

β) τα εναέρια, επίγεια και, εφόσον είναι αναγκαίο, ευρισκόμενα στο διάστημα συστατικά στοιχεία του λειτουργικού συστήματος ATM, μέσω συνεργασίας με τα αρμόδια μέρη, και

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

3.2.2. *Τμήμα 2*

Οι διαδικασίες εντοπισμού του κινδύνου, αξιολόγησης και μείωσης της επικινδυνότητας περιλαμβάνουν:

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

β) προσδιορισμό των στόχων ασφάλειας που συνδέονται με το υπό εξέταση συστατικό μέρος, συμπεριλαμβανομένων:

— της αναγνώρισης των πιθανών κινδύνων και συνθηκών βλάβης που συνδέονται με την ATM, καθώς και των συνδυασμένων επιπτώσεών τους,

— της αξιολόγησης των επιπτώσεων στην ασφάλεια του αεροσκάφους, καθώς και της αξιολόγησης της σοβαρότητας των επιπτώσεων αυτών, με τη χρησιμοποίηση του μηχανισμού ταξινόμησης της σοβαρότητας που παρατίθεται στο τμήμα 4,

— του προσδιορισμού του περιθωρίου ανοχής τους, σε όρους μέγιστης πιθανότητας επέλευσης του κινδύνου, που υπολογίζεται με βάση τη σοβαρότητα και τη μέγιστη πιθανότητα επέλευσης των επιπτώσεων του κινδύνου, με τρόπο σύμφωνο προς το τμήμα 4·

γ) την εκπόνηση, ανάλογα με τις ανάγκες, στρατηγικής μείωσης της επικινδυνότητας στην οποία:

— καθορίζονται τα μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν για την προστασία έναντι καταστάσεων που ενέχουν επικινδυνότητα,

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

— περιλαμβάνονται εγγυήσεις σχετικά με τη σκοπιμότητα και αποτελεσματικότητά της·

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

— πριν από την πραγματοποίηση της αλλαγής,

— κατά τη διάρκεια οιασδήποτε φάσης μετάβασης σε επιχειρησιακή λειτουργία,

— κατά τη διάρκεια της λειτουργικής ζωής, και

— κατά τη διάρκεια οιασδήποτε φάσης μετάβασης έως την παύση λειτουργίας της υπηρεσίας.

3.2.3. *Τμήμα 3*

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

— τη διατύπωση πλήρους επιχειρηματολογίας η οποία να αποδεικνύει ότι το υπό εξέταση συστατικό μέρος, καθώς και το συνολικό λειτουργικό σύστημα ΑΤΜ προσφέρουν και θα εξακολουθήσουν να προσφέρουν ανεκτό επίπεδο ασφαλείας με την ικανοποίηση των στόχων και απαιτήσεων που έχουν τεθεί. Η επιχειρηματολογία αυτή περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, τα χαρακτηριστικά των τεχνικών πρόβλεψης, παρακολούθησης ή έρευνας που χρησιμοποιούνται,

— την ανιχνευσιμότητα των κριτηρίων ασφαλείας που συνδέονται με την υλοποίηση μιας αλλαγής σε σχέση με τη σχεδιαζόμενη εκμετάλλευση/λειτουργία.

3.2.4. *Τμήμα 4*

Εντοπισμός του κινδύνου και αξιολόγηση της σοβαρότητας

Πρέπει να διεξάγεται συστηματικός εντοπισμός των κινδύνων. Η ένταση/σοβαρότητα των επιπτώσεων των κινδύνων σε κάποιο δεδομένο επιχειρησιακό περιβάλλον πρέπει να καθορίζεται με τη χρήση του μηχανισμού ταξινόμησης που παρατίθεται στον ακόλουθο πίνακα, ενώ η ταξινόμηση της σοβαρότητας πρέπει να βασίζεται σε μία συγκεκριμένη επιχειρηματολογία που να καταδεικνύει τις πιθανότερες επιπτώσεις των κινδύνων, σύμφωνα με το πλέον δυσμενές σενάριο.

Βαθμός σοβαρότητας	Επιπτώσεις επί των λειτουργιών
1 (Μέγιστος βαθμός)	Ατύχημα ([1])
2	Σοβαρό συμβάν ([1])
3	Μείζον συμβάν που συνδέεται με τη λειτουργία ενός αεροσκάφους, το οποίο θα μπορούσε να έχει θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους οδηγώντας σε παρ' ολίγον σύγκρουση με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με κάποιο εμπόδιο
4	Σημαντικό συμβάν το οποίο περιλαμβάνει περιστάσεις που καταδεικνύουν ότι θα μπορούσε να έχει συμβεί ατύχημα, σοβαρό ή μείζον συμβάν, εάν δεν είχε υπάρξει διαχείριση του κινδύνου εντός των ορίων ασφαλείας, ή εάν κάποιο άλλο αεροσκάφος βρισκόταν σε εγγύτητα
5 (Ελάχιστος βαθμός)	Καμία άμεση επίπτωση στην ασφάλεια

([1]) Σύμφωνα με τον ορισμό στην οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για τη θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 14).

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

Σύστημα ταξινόμησης κινδύνων

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

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

3.3. **Απαιτήσεις ασφάλειας για τους μηχανικούς και το τεχνικό προσωπικό που ασκούν καθήκοντα συνδεόμενα με την επιχειρησιακή ασφάλεια**

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μεριμνά ώστε οι μηχανικοί και το τεχνικό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού οργανισμών οι οποίοι έχουν αναλάβει ορισμένα καθήκοντα με υπεργολαβία, που χρησιμοποιούν και συντηρούν εγκεκριμένο προς το σκοπό αυτό εξοπλισμό ΑΤΜ να διαθέτουν και διατηρούν επαρκείς γνώσεις και το απαραίτητο επίπεδο κατανόησης των υπηρεσιών ΑΤΜ που υποστηρίζουν, των πραγματικών και δυνητικών επιπτώσεων των χειρισμών τους στην ασφάλεια των υπηρεσιών αυτών, καθώς και επαρκή γνώση των περιορισμών που πρέπει να εφαρμόζονται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων.

Όσον αφορά το προσωπικό που αναλαμβάνει καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού οργανισμών που λειτουργούν βάσει υπεργολαβίας, ο φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας τεκμηριώνει την καταλληλότητα του προσωπικού, την ύπαρξη ρυθμίσεων που να εγγυώνται επαρκή κάλυψη από πλευράς ικανότητας και συνέχειας των παρεχόμενων υπηρεσιών, την πολιτική και τα συστήματα δεξιοτήτων του προσωπικού, την πολιτική εκπαίδευσης του προσωπικού, σχέδια και μητρώα πολιτικής, καθώς και ρυθμίσεις για την εποπτεία του μη ειδικευμένου προσωπικού. Προβλέπει διαδικασίες για περιπτώσεις στις οποίες η φυσική ή η πνευματική κατάσταση του προσωπικού αμφισβητείται.

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας τηρεί μητρώο πληροφοριών για τον αριθμό, την κατάσταση και την κατανομή του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα ασφαλείας. Το μητρώο:

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

β) περιγράφει τα απαιτούμενα προσόντα του τεχνικού και επιχειρησιακού προσωπικού, σε σχέση με τις απαιτήσεις όσον αφορά τις δεξιότητες και την ικανότητα·

γ) προσδιορίζει τις θέσεις και τα καθήκοντα που αφορούν το τεχνικό και επιχειρησιακό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου κατανομής.

4. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές του διαδικασίες είναι σύμφωνες με τα πρότυπα στα ακόλουθα παραρτήματα της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία στο βαθμό που έχουν σχέση με την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον εκάστοτε εναέριο χώρο:

— παράρτημα 2 για τους κανόνες αέρος (10η έκδοση, Ιούλιος 2005),

— παράρτημα 10 για τις αεροναυτικές επικοινωνίες, τόμος 2 για τις επικοινωνιακές διαδικασίες (6η έκδοση, Οκτώβριος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 79),

— παράρτημα 11 για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (13η έκδοση, Ιούλιος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 43).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Ο φορέας παροχής μετεωρολογικών υπηρεσιών μεριμνά προκειμένου οι μετεωρολογικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των καθηκόντων καθεμιάς από τις κατωτέρω κατηγορίες να διατίθενται σε εύχρηστη μορφή:

— στους αερομεταφορείς και τα μέλη του πληρώματος πτήσης για το σχεδιασμό πριν και κατά τη διάρκεια της πτήσης,

— στους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης,

— στις μονάδες αναζήτησης και διάσωσης, και

— στους αερολιμένες.

Ο φορέας παροχής μετεωρολογικών υπηρεσιών πρέπει να επιβεβαιώνει το επίπεδο εφικτής ακρίβειας των πληροφοριών που διανέμονται για τις διάφορες λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένης της πηγής των πληροφοριών αυτών, εξασφαλίζοντας παράλληλα την έγκαιρη διάδοση των πληροφοριών αυτών καθώς και την επικαιροποίησή τους, κατά περίπτωση.

2. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές του διαδικασίες είναι σύμφωνες με τα πρότυπα στα ακόλουθα παραρτήματα της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία στο βαθμό που έχουν σχέση με την παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών στο σχετικό εναέριο χώρο:

— παράρτημα 3 σχετικά με τις μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτιλία (15η έκδοση, Ιούλιος 2004),

— παράρτημα 11 για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (13η έκδοση, Ιούλιος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 43),

— παράρτημα 14 για τα αεροδρόμια (τόμος I: 4η έκδοση, Ιούλιος 2004· τόμος II, 2η έκδοση, Ιούλιος 1995, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 3).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες και τα δεδομένα είναι διαθέσιμα για τις διάφορες λειτουργίες σε μορφή κατάλληλη για:

— το προσωπικό που ασχολείται με τις πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των μελών του πληρώματος πτήσης, καθώς και για το σχεδιασμό των πτήσεων, τα συστήματα διαχείρισης των πτήσεων και τους προσομοιωτές πτήσεων, και

— τους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την παροχή υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων, υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίου και την παροχή πληροφοριών πριν από την πτήση.

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

2. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές του διαδικασίες είναι σύμφωνες με τα πρότυπα στα ακόλουθα παραρτήματα της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία στο βαθμό που έχουν σχέση με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών στο σχετικό εναέριο χώρο:

— παράρτημα 3 σχετικά με τις μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτιλία (15η έκδοση, Ιούλιος 2004),

— παράρτημα 4 για τους αεροπορικούς χάρτες (10η έκδοση, Ιούλιος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 53),

— παράρτημα 15 για τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών (12η έκδοση, Ιούλιος 2004).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ, ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ Ή ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης εξασφαλίζει τη διαθεσιμότητα, συνέχεια, ακρίβεια και ακεραιότητα των υπηρεσιών του.

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης επιβεβαιώνει το επίπεδο ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχει και να αποδεικνύει την τακτική συντήρηση και, κατά περίπτωση, διακρίβωση/βαθμονόμηση του εξοπλισμού του.

2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος II μέρος III σχετικά με την ασφάλεια των υπηρεσιών.

3. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι οι εργασιακές του μέθοδοι και επιχειρησιακές διαδικασίες είναι σύμφωνες με τα πρότυπα του παραρτήματος 10 για τις αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία (τόμος I: 5η έκδοση, Ιούλιος 1996· τόμος II: 6η έκδοση, Οκτώβριος 2001· τόμος III: 1η έκδοση, Ιούλιος 1995· τόμος IV· 3η έκδοση, Ιούλιος 2002· τόμος V: 2η έκδοση, Ιούλιος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 79), εφόσον έχουν σχέση με την παροχή υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης στον αντίστοιχο εναέριο χώρο.