



ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠ' ΑΡ. 03/2010

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 28ης Μαΐου 2010

για έναν κανονισμό της Επιτροπής XXX/2010, ο οποίος θεσπίζει κανόνες εφαρμογής για την αδειοδότηση και την ιατρική πιστοποίηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας

I. Γενικά

1. Η συνεχής ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Ευρώπη δημιουργεί πολλές προκλήσεις, ιδίως όσον αφορά στους βασικούς παράγοντες της ασφάλειας των αεροδρομίων και των συστημάτων ATM/ANS. Ως εκ τούτου, απαιτείται η θέσπιση απαραίτητων μέτρων άμβλυνσης των κινδύνων, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια, μέσω μιας εναρμονισμένης, συνολικής κανονιστικής προσέγγισης σε όλα τα κράτη μέλη.
2. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ (εφεξής ο «Βασικός κανονισμός»), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009² θεσπίζει ένα κατάλληλο και ολοκληρωμένο πλαίσιο για τον καθορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Η οδηγία 2006/23/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας³ έχει, ως εκ τούτου, ανακληθεί, χωρίς να θίγεται εξ αυτού η πιστοποίηση ή η αδειοδότηση προσώπων και φορέων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί συμφώνως προς την εν λόγω οδηγία. Ο Βασικός κανονισμός εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να υιοθετήσει κανόνες εφαρμογής για την αδειοδότηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και τις συναφείς εγκρίσεις, οι οποίοι θα αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη της τεχνολογίας, συμπεριλαμβανομένων των βέλτιστων πρακτικών και της επιστημονικής και τεχνικής προόδου, στον τομέα της κατάρτισης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Επιπλέον, ο Βασικός κανονισμός απαιτεί την αρχική ανάπτυξη των κανόνων εφαρμογής βάσει των διατάξεων της οδηγίας 2006/23/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας.
3. Το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω δραστηριότητας θέσπισης κανόνων περιγράφεται στους Όρους Αναφοράς (ΟΑ) ATM.003⁴ «Επέκταση του συστήματος του EASA στους κανονισμούς ασφάλειας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS), - ανάπτυξη κανόνων σχετικά με την αδειοδότηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας». Ωστόσο, όπως εξηγείται περαιτέρω στο Κεφάλαιο II της παρούσας γνωμοδότησης, το περιεχόμενο και η διαδικασία θέσπισης κανόνων που ακολουθείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (εφεξής «ο Οργανισμός»), δεν βρίσκονται σε πλήρη συμμόρφωση προς τους προαναφερθέντες ΟΑ. Το περιεχόμενο της παρούσας γνωμοδότησης ακολουθεί την απόφαση που ελήφθη από την 33η συνέλευση της επιτροπής Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η οποία πραγματοποιήθηκε την 3η-4η Δεκεμβρίου 2009 και περιγράφεται στη μετέπειτα επιστολή⁵ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς τον Οργανισμό, όπου χαράσσεται περαιτέρω η «εσπευσμένη» διαδικασία για την ταχεία μεταφορά των ήδη υφιστάμενων κανόνων, μεταξύ άλλων και της οδηγίας 2006/23/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79, της 19.03.2008, σ. 1).

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009, κατά τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 στον τομέα των αεροδρομίων, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και κατ' ανάκληση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ (ΕΕ L 309, της 24.11.2009, σ. 51).

³ Οδηγία 2006/23/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2006 για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕ L 114, της 27.4.2006, σ. 22)

⁴ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf

⁵ TREN F2/JP/sr D(2009) 74614, της 9ης Δεκεμβρίου 2009.

4. Όσον αφορά τα ανωτέρω, η παρούσα γνωμοδότηση καλύπτει τη μεταφορά της εν λόγω οδηγίας, με ελάχιστες μόνο τεχνικές ενημερώσεις. Πρέπει να επισημανθεί ότι το περιεχόμενο της παρούσας γνωμοδότησης δεν αποτελεί παρά το πρώτο βήμα της διαδικασίας δύο σταδίων που προβλέπει η επιστολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ενώ η πλήρης εφαρμογή των υποχρεώσεων που απορρέουν από το Βασικό κανονισμό και η πλήρης συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα Vβ του εν λόγω κανονισμού θα παγιωθούν σε μεταγενέστερο στάδιο, μετά τη διαδικασία θέσπισης κανόνων που θα εγκριθούν από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού. Ο Οργανισμός θα πρέπει να τροποποιήσει τους ανωτέρω αναφερόμενους ΟΑ, ώστε να αντικατοπτρίζουν στο βέλτιστο δυνατό βαθμό αυτή τη σταδιακή προσέγγιση.
5. Οι σχετικές εργασίες πραγματοποιήθηκαν από μια ομάδα θέσπισης κανόνων, η οποία διορίστηκε από τον Οργανισμό. Η σύνθεση της ομάδας θέσπισης κανόνων καθορίστηκε βάσει των διαδικασιών θέσπισης κανόνων του Οργανισμού, ώστε να αντανακλά την πολυπλοκότητα των εργασιών, την αναγκαία τεχνογνωσία και τα ενδιαφερόμενα μέρη που ενδέχεται να επηρεασθούν από την έκβαση των εργασιών. Ο ίδιος ο Οργανισμός ανέλαβε τα καθήκοντα γραμματείας αυτής της ομάδας θέσπισης κανόνων και διατύπωσε την παρούσα γνωμοδότηση.
6. Δια της παρούσης, ο Οργανισμός υποβάλλει τη γνωμοδότησή του στην Επιτροπή, η οποία φιλοδοξεί να εκπληρώσει, σε πρώτη φάση, την «εσπευσμένη» προσέγγιση σε νομική συμμόρφωση με τα άρθρα 8γ και 22β του Βασικού κανονισμού.
7. Οι προτεινόμενοι κανόνες αναπτύχθηκαν λαμβανομένης υπόψη της οδηγίας 2006/23/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2006 για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, καθώς επίσης και της υφιστάμενης κοινοτικής νομοθεσίας εντός του πλαισίου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, και των ισχυόντων διεθνών προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών, ως δημοσιεύθηκαν από τον ICAO (ήτοι, τα παραρτήματα) βάσει του άρθρου 37 της Σύμβασης του Σικάγου, με βάση το άρθρο 2 (2) (δ) του Βασικού κανονισμού, το οποίο καλεί τον Οργανισμό να επικουρεί τα κράτη μέλη στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους, ως αυτές απορρέουν από τη Σύμβαση του Σικάγου, με την παροχή βάσης για κοινή ερμηνεία και ενιαία εφαρμογή των διατάξεών της, και με την εξασφάλιση ότι οι διατάξεις της λαμβάνονται δεόντως υπόψη κατά τη διαδικασία θέσπισης των κανόνων εφαρμογής.
8. Προκειμένου να διασφαλιστεί η πλήρης εφαρμογή των ανωτέρω άρθρων του Βασικού κανονισμού και να θεσπιστεί η πλήρης συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις που περιγράφονται στο παράρτημα Vβ του Βασικού κανονισμού, ο Οργανισμός θα προβεί σε αξιολόγηση του ευρωπαϊκού συστήματος αδειοδότησης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και των περαιτέρω απαιτούμενων βελτιώσεων προς την κατεύθυνση μιας «προσέγγισης με βάση το συνολικό σύστημα αεροπορίας», με σκοπό να υποβάλει, σε δεύτερη φάση, μια γνωμοδότηση προς την Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων μέτρων εφαρμογής.
9. Η παρούσα γνωμοδότηση εγκρίθηκε, εν μέρει, κατ' εφαρμογή της διαδικασίας που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού⁶, συμφώνως προς τις διατάξεις του άρθρου 19 του Βασικού κανονισμού. Αποκλίσεις από τη διαδικασία, οι οποίες απορρέουν από τη χρήση της «εσπευσμένης» προσέγγισης, όπως είχε ζητηθεί από την Επιτροπή και την επιτροπή Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, παρουσιάστηκαν στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού, το οποίο επιβεβαίωσε την υποστήριξη του καταρχάς για τη χρήση μιας τέτοιας διαδικασίας στην προκείμενη περίπτωση, όπου βρίσκεται ήδη σε ισχύ υφιστάμενη νομοθεσία, με την παραδοχή ότι δεν θα υπήρχε καμία σημαντική αλλαγή στο περιεχόμενο, σε σχέση με τους ισχύοντες κανόνες.

⁶ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εφαρμοστέα από τον Οργανισμό διαδικασία για την έκδοση γνωμοδοτήσεων, πιστοποιήσεων, προδιαγραφών και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

II. Διαβούλευση

10. Το στενό χρονικό πλαίσιο που επιβάλλει η «εσπευσμένη» προσέγγιση, προϋποθέτει ότι η πρώτη δέσμη κανόνων εφαρμογής θα πρέπει να εγκριθεί περί τα τέλη του 2010. Αυτό, με τη σειρά του, συνεπάγεται ότι ο Οργανισμός οφείλει να παραδώσει την παρούσα γνωμοδότηση, το αργότερο έως τον Ιούνιο του 2010, γεγονός που κατέστησε αδύνατο για τον Οργανισμό να ακολουθήσει τα τακτικά στάδια της διαδικασίας θέσπισης κανόνων, ιδίως όσον αφορά στην επίσημη δημόσια διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς. Η τακτική διαδικασία θέσπισης κανόνων θα απαιτούσε από τον Οργανισμό να εκδώσει «Ειδοποίηση για Προτεινόμενη Τροποποίηση» (ΕΠΤ), ακολουθούμενη από μια δημόσια διαβούλευση, διαδικασία που συνολικά θα απαιτούσε τουλάχιστον έξι με επτά μήνες από τη στιγμή της δημοσίευσης της ΕΠΤ ως τη δημοσίευση του Εγγράφου Απαντήσεων σε Σχόλια (ΕΑΣ), καθώς και ως την έκδοση της γνωμοδότησης. Το προτεινόμενο σχέδιο κανόνα αποτελεί μεταφορά της ήδη ισχύουσας οδηγίας, και δεν έχει εκδοθεί καμία απόφαση του Οργανισμού περιέχουσα τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης ή υλικό καθοδήγησης. Για τους λόγους αυτούς προτάθηκε η «εσπευσμένη» διαδικασία και η γνωμοδότηση θα εκδοθεί απευθείας προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και θα δημοσιευθεί.
11. Προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι ενδιαφερόμενοι φορείς θα ενημερωθούν σχετικά με το περιεχόμενο της εν λόγω γνωμοδότησης στο μέγιστο δυνατό βαθμό, ο Οργανισμός, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα συγκαλέσει μια ειδική διάσκεψη, όπου θα επεξηγηθεί αναλυτικώς το περιεχόμενο της παρούσας γνωμοδότησης. Επιπλέον, ο Οργανισμός θα παράσχει χωριστές ενημερωτικές συνεδρίες σχετικά με το περιεχόμενο της παρούσας γνωμοδότησης, τουλάχιστον στους ακόλουθους φορείς: Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού (ΕΕΟ), Συμβουλευτικό Όργανο του Κλάδου (ΣΟΚ), Συμβουλευτική επιτροπή του EASA, Συμβουλευτική ομάδα εθνικών αρχών (ΣΟΕΑ) και Συμβουλευτική Επιτροπή Προτύπων Ασφάλειας (ΣΕΠΑ).
12. Ο Οργανισμός θα παράσχει γραπτά συμπεράσματα επί των αποτελεσμάτων της διάσκεψης και των ενημερωτικών συνεδριών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα οποία επίσης θα δημοσιεύσει, μέσω της ειδικής ιστοσελίδας ATM & Airports⁷.

III. Περιεχόμενο της γνωμοδότησης του Οργανισμού**Υπόβαθρο**

13. Κατά την εκπόνηση αυτών των εργασιών θέσπισης κανόνων βάσει των οδηγιών που αναφέρονται ανωτέρω, έπρεπε να ληφθούν υπόψη οι ακόλουθες προκλήσεις.
14. Το υφιστάμενο νομικό μέσο λαμβάνει τη μορφή οδηγίας, η οποία θα πρέπει να «μεταφερθεί» σε κανονισμό. Η μεταβολή αυτή στη νομική φύση συνεπάγεται ήδη μια σημαντική αλλαγή στο επίπεδο της δεσμευτικής ισχύος των διατάξεων της μελλοντικής νομικής πράξης. Σε αντίθεση με τις οδηγίες, οι οποίες είναι εκ φύσεως δεσμευτικές ως προς το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά επαφίουν στις εθνικές αρχές την επιλογή του τύπου και των μεθόδων, απαιτώντας, ως εκ τούτου μεταφορά στην εθνική έννομη τάξη των κρατών μελών, ο κανονισμός έχει γενική ισχύ και είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει απευθείας σε κάθε κράτος μέλος.
15. Η υφιστάμενη οδηγία ψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο βάσει του άρθρου 80 (2) της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ενώ νομική βάση του νέου κανόνα εφαρμογής αποτελεί το άρθρο 8γ του Βασικού κανονισμού, το οποίο εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να υιοθετήσει μέτρα για την τροποποίηση των μη ουσιαδών στοιχείων του εν λόγω άρθρου, με τη συμπλήρωσή του. Οι στόχοι, το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο της εξουσιοδότησης ορίζονται σαφώς στο Βασικό κανονισμό και αποτελούν σαφή όρια για τη θέσπιση των κανόνων εφαρμογής με βάση τον εν λόγω κανονισμό. Επιπλέον, ο Βασικός κανονισμός καθορίζει τις κοινές βασικές απαιτήσεις για τη διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και απαιτεί από την Επιτροπή να εγκρίνει τους αναγκαίους κανόνες εφαρμογής προκειμένου να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή τους.

⁷ <http://easa.europa.eu/atm/index.html>

16. Η ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων εφαρμογής αποτελεί βασικό στοιχείο για τη δημιουργία και τη διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη και κατά συνέπεια βασικό παράγοντα για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται από το Βασικό κανονισμό. Ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατή η διατήρηση της διακριτικής ευχέρειας των κρατών μελών όσον αφορά στην εφαρμογή των κοινών απαιτήσεων.
17. Σε τελική ανάλυση, η διατήρηση και η ενίσχυση του κοινού συστήματος χορήγησης αδειών για ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Η διασφάλιση ενός κοινού και ενιαίου επιπέδου ασφάλειας θα ενισχύσει επίσης την αμοιβαία αναγνώριση των αδειών και θα διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και υπηρεσιών.

Αλλαγές που εφαρμόστηκαν σε σύγκριση με την υφιστάμενη οδηγία

18. Κατά την εκπόνηση αυτών των εργασιών θέσπισης κανόνων, ο Οργανισμός δεν προέβη σε καμία ουσιαστική μεταβολή στο σύστημα χορήγησης αδειών σε ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, ούτε και στις απαιτήσεις αδειοδότησης. Ορισμένες αλλαγές που αφορούν σε ορισμένες διατάξεις της οδηγίας ήταν, ωστόσο, αναπόφευκτες, λόγω της **αλλαγής της νομικής βάσης** που περιγράφεται ανωτέρω και λόγω των σαφώς καθορισμένων στόχων, του πεδίου εφαρμογής και του περιεχομένου της μεταβίβασης εξουσιών που απορρέουν από τον υπέρτερης ισχύος κανονισμό (βλ. ιδίως το άρθρο 8γ (10) του Βασικού κανονισμού). Στις περιπτώσεις αυτές, τόσο ο Οργανισμός όσο και οι εμπειρογνώμονες της ομάδας θέσπισης κανόνων είχαν ως στόχο την εξεύρεση λύσεων που επιτρέπουν τη διατήρηση του τρέχοντος status quo, ως ισχύει στα κράτη μέλη, και δεν συνιστούν σημαντικές μεταβολές στο επίπεδο των απαιτήσεων.

Παραδείγματα:

- (1) Ο ορισμός του πεδίου εφαρμογής του Βασικού κανονισμού δεν επιτρέπει την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω κανόνα εφαρμογής απευθείας στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που εργάζονται υπό την ευθύνη των υπηρεσιών που προσφέρουν φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) σε κινήσεις αεροσκαφών εκτός των GAT (δηλαδή συνήθως των στρατιωτικών παρόχων). Αντ' αυτού, και σε πλήρη ευθυγράμμιση με τις διατάξεις του Βασικού κανονισμού, τα κράτη μέλη θα εξασφαλίζουν ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται ή καθίστανται διαθέσιμες στο κοινό από στρατιωτικό προσωπικό προσφέρουν τουλάχιστον ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας, ενώ δύνανται να αποφασίσουν να εφαρμόσουν τις αρχές αυτού του κανόνα εφαρμογής στο στρατιωτικό προσωπικό τους που παρέχει υπηρεσίες στο κοινό σε εθελοντική βάση.
- (2) Εισαγωγή βασικών απαιτήσεων σχετικά με το σύστημα διαχείρισης των φορέων κατάρτισης με ρητή αναφορά στο διορισμό του υπόλογου διαχειριστή, τις υποχρεώσεις τήρησης αρχείων και την παροχή στην αρμόδια αρχή πρόσβασης στις εγκαταστάσεις, ώστε να αποτελέσει τη βάση για τη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες βασικές απαιτήσεις και τους κανόνες του ICAO.
19. Επιπροσθέτως, ήταν αναγκαίες περαιτέρω αλλαγές, σχετικά με το **χειρισμό της διακριτικής ευχέρειας** που αποδίδεται στα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας. Η ευχέρεια αυτή δεν δύναται να διατηρηθεί υπό το καθεστώς του Βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι αντιβαίνει στις αρχές που διέπουν τον εν λόγω κανονισμό. Ως συμβιβαστική λύση προτείνεται να διατηρηθούν ορισμένες από αυτές τις ρυθμίσεις μέσω των κατάλληλων μεταβατικών ρυθμίσεων αντί των γενικών διατάξεων που επιτρέπουν στα κράτη μέλη να συνεχίσουν να ορίζουν εθνικές «παραλλαγές». Τα μεταβατικά αυτά μέτρα θα επιτρέψουν στα κράτη μέλη που έχουν ήδη θεσπίσει τέτοιες παραλλαγές να συνεχίσουν να εφαρμόζουν το εθνικό τους δίκαιο έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι κοινοί κανόνες που θα δημιουργηθούν προς αντικατάσταση των υφιστάμενων παραλλαγών. Αυτό θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να συνεχίσουν τις τρέχουσες πρακτικές τους, χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο το σύστημα που θεσπίζεται από το Βασικό κανονισμό και χωρίς να τους επιτρέπεται να θεσπίζουν αποκλίσεις από τους γενικούς κανόνες πέραν της δυνατότητας που ήδη παρέχεται από το Βασικό κανονισμό.

Παραδείγματα:

- (1) Χρήση εθνικών καταχωρίσεων
 - (2) Παροχή στα κράτη μέλη της δυνατότητας να θεσπίσουν ένα όριο ηλικίας για την άσκηση των προνομίων μιας καταχώρισης μονάδας.
20. Άλλες εκδηλώσεις της διακριτικής ευχέρειας που παρέχεται στα κράτη μέλη έπρεπε να προσεγγιστούν με διαφορετική μεθοδολογία. Όσον αφορά στις **δυνατότητες παρέκκλισης**, που πληρούν τις προϋποθέσεις για τη χρήση των διατάξεων ευελιξίας του άρθρου 14 (6) και (7) του Βασικού κανονισμού, δεν υπάρχει νομική δυνατότητα απόκλισης από τις απαιτήσεις με μέσα άλλα πέραν των διατάξεων αυτών. Η εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 14 παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να αποκλίνουν από τα πρότυπα που ορίζονται στους κανόνες εφαρμογής, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι επιτυγχάνεται ισοδύναμο επίπεδο προστασίας, και επιτρέποντας την αμοιβαία αναγνώριση, ή ακόμη και την εφαρμογή από άλλα κράτη μέλη του ίδιου μέτρου σε παρόμοιες περιπτώσεις. Αυτό ισχύει για τις δυνατότητες παρέκκλισης όσον αφορά στα εκπαιδευτικά πρότυπα και το κατώτατο όριο ηλικίας.

Παραδείγματα:

- (1) Όσον αφορά στη δυνατότητα που παρέχεται στα κράτη μέλη να αποκλίνουν από τα προβλεπόμενα εκπαιδευτικά πρότυπα, ο Οργανισμός προτείνει την τροποποίηση και τη γενίκευση της απαίτησης σχετικά με τα εκπαιδευτικά πρότυπα, έτσι ώστε να μην υπάρχει ανάγκη δημιουργίας ειδικής διαδικασίας για τις περιπτώσεις που θα ήταν κατώτερες του προτύπου και οι οποίες θα παρέκκλιναν από τη γενική δυνατότητα απόκλισης που προσφέρεται από τον ίδιο το Βασικό κανονισμό.
 - (2) Η δυνατότητα ορισμού μικρότερου ηλικιακού ορίου αποτελεί ένα πιο σύνθετο ζήτημα, καθώς η απόκλιση αυτή, υπό το σημερινό καθεστώς της οδηγίας, ενδέχεται να επηρεάσει την αμοιβαία αναγνώριση των αδειών. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι η δυνατότητα για παρέκκλιση όσον αφορά στο κατώτερο ηλικιακό όριο παρέχεται αυτόματα στα κράτη μέλη από το Βασικό κανονισμό, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη χρήση των διατάξεων ευελιξίας. Ωστόσο, όπως εξηγήθηκε ανωτέρω, οι διατάξεις ευελιξίας του βασικού κανονισμού συνεπάγονται ρητώς την αμοιβαία αναγνώριση όλων των αδειών που εκδίδονται σύμφωνα με τους ισχύοντες κοινούς κανόνες, η οποία αρχή ισχύει και για τα πιστοποιητικά που εκδίδονται δυνάμει των διατάξεων ευελιξίας. Ως εκ τούτου, η διατήρηση της δυνατότητας απόρριψης της αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών που εκδόθηκαν δυνάμει των διατάξεων ευελιξίας, ώστε να καταστεί δυνατός ο ορισμός ενός χαμηλότερου ορίου ηλικίας, δεν θα ήταν νομικά και τεχνικά δυνατή ή δικαιολογημένη. Με αυτό κατά νου και αντιμέτωπη με την περιορισμένη εντολή για εκτέλεση ελάχιστων μόνο τεχνικών ενημερώσεων, ο Οργανισμός προτείνει δύο επιλογές για τους σκοπούς του άρθρου 29 που συνδέονται με το άρθρο 8 (3) (α), με σαφή προτίμηση για την επιλογή Α και στις δύο περιπτώσεις, μια τεχνικά και νομικά υγιή λύση, η οποία ταυτόχρονα εξασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τις σχετικές απαιτήσεις του ICAO.
21. Επιπλέον, κρίθηκαν αναγκαίες ορισμένες **συντακτικές τροποποιήσεις**, προκειμένου να διευκολυνθεί η δυνατότητα απευθείας εφαρμογής των διατάξεων χωρίς εθνικούς κανόνες εφαρμογής (1), να ευθυγραμμιστεί η ορολογία του κανόνα εφαρμογής με εκείνη του βασικού κανονισμού (2), ή να εναρμονιστούν οι αναφορές που χρησιμοποιήθηκαν σε σχέση με τις περιόδους ισχύος σε ολόκληρο το κείμενο (3),

Παραδείγματα:

- (1) Ο κανονισμός ορίζει ότι θα πρέπει να υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή μια αίτηση για άδεια, υπό τη μορφή και κατά τον τρόπο που απαιτείται από την εν λόγω αρχή - οι διαδικαστικές αυτές απαιτήσεις δεν περιλαμβάνονται στην οδηγία, καθώς η εν λόγω οδηγία ρύθμιζε απλώς τους στόχους που επιδιώκονται μέσω των εθνικών κανόνων εφαρμογής.

- (2) Η χρήση του όρου «φορέας κατάρτισης» αντί του όρου «πάροχος κατάρτισης», προκειμένου να ευθυγραμμιστεί η ορολογία με αυτή του Βασικού κανονισμού. Χρησιμοποιώντας τον όρο «αρμόδια αρχή», αντί του όρου NSA, για κάποια περιορισμένα αλλά σαφώς καθορισμένα καθήκοντα, ο Οργανισμός οφείλει να αναλάβει το ρόλο των εθνικών αρχών, γεγονός που καθιστά αναγκαία τη χρήση ενός γενικότερου όρου.
- (3) Η εναρμόνιση των αναφορών σε περιόδους ισχύος με μια προτίμηση για τη χρήση υπολογισμών σε έτη αντί μηνών.

22. Έπρεπε να εφαρμοστούν **ελάχιστες τεχνικές ενημερώσεις**, σε συμμόρφωση με την απαίτηση που καθορίζεται στο άρθρο 8γ (11) του Βασικού κανονισμού και ώστε να αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη της τεχνολογίας, περιλαμβανομένων των βέλτιστων πρακτικών και της επιστημονικής και τεχνολογικής προόδου στον τομέα της κατάρτισης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Αυτές οι αλλαγές περιλαμβάνουν την αναγκαία ενημέρωση των αναφορών (1) και άλλες διευκρινίσεις που κρίθηκαν απαραίτητες από τους εμπειρογνώμονες της ομάδας θέσπισης κανόνων (2) (3).

Παραδείγματα:

- (1) Ενημέρωση των αναφορών στην τελευταία έκδοση των προδιαγραφών του Eurocontrol «Guidelines for air traffic controller Common Core Content Initial Training» στο σχετικό παράρτημα.
- (2) Οι μαθητευόμενοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να είναι σαφώς υποχρεωμένοι να αποκτούν δέουσα έγκριση γλωσσικής επάρκειας, προκειμένου να εναρμονιστούν οι αποκλίνουσες εθνικές πρακτικές στον τομέα αυτό.
- (3) Η επανεπικύρωση των ιατρικών πιστοποιητικών προτείνεται να αποσαφηνιστεί με την εισαγωγή μιας περιόδου 45 ημερών επανεπικύρωσης, που δεν επηρεάζει την ημερομηνία έναρξης / λήξης της ισχύος.

23. Χρειάστηκε, επιπροσθέτως, η εφαρμογή περαιτέρω **αλλαγών στη δομή**. Με βάση τις οδηγίες που αναφέρονται ανωτέρω, αυτό το σχέδιο κανόνα εφαρμογής δεν ακολουθεί την οριζόντια δομή που προβλέπεται για τους κανόνες εφαρμογής του Βασικού κανονισμού και περιέχει όλες τις διατάξεις που αφορούν την αδειοδότηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε μία νομοθετική πράξη. Το εν λόγω σχέδιο κειμένου χωρίζεται πλέον σε κεφάλαια και άρθρα. Με σκοπό τη διευκόλυνση της εύκολης εφαρμογής και αργότερα την ενσωμάτωση των εν λόγω διατάξεων στην οριζόντια δομή των κανόνων εφαρμογής, έχουν δημιουργηθεί ξεχωριστά κεφάλαια ειδικά για την ιατρική πιστοποίηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, τις απαιτήσεις που ισχύουν για τους φορείς κατάρτισης και τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις αρμόδιες αρχές. Μέσα σε κάθε κεφάλαιο, οι απαιτήσεις ομαδοποιούνται ανάλογα με τα θέματα τους (1) (2).

Παραδείγματα:

- (1) Τα προνόμια και οι συνθήκες που σχετίζονται με την άδεια μαθητευόμενου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας συγκεντρώνονται σε ένα άρθρο.
- (2) Η διάταξη περί εγκυρότητας των ειδικοτήτων και των καταχωρίσεων ειδικοτήτων χωρίζεται πλέον σε δύο διατάξεις, οι οποίες εμφανίζονται αντίστοιχα στα σχετικά άρθρα.

Σχεδιασμός για το δεύτερο στάδιο

24. Με την ειδική νομική φύση της, μια οδηγία επαφίει την εφαρμογή των απαιτήσεων της στα κράτη μέλη, κάτι που δεν συμβαίνει και με έναν κανονισμό, στόχος του οποίου είναι να είναι άμεσα εφαρμόσιμος και να έχει άμεση επίπτωση στην έννομη τάξη των κρατών μελών. Λόγω της εσπευσμένης διαδικασίας και της περιορισμένης εντολής που δόθηκε στον Οργανισμό να εκτελεί ελάχιστες τεχνικές ενημερώσεις μόνο, δεν ήταν δυνατόν να αντιμετωπιστούν όλα τα προβλήματα, οι απαιτήσεις και οι διαδικασίες που σήμερα απουσιάζουν από την οδηγία σε σύγκριση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο Βασικό κανονισμό.

25. Συμφωνήθηκε ότι τα θέματα αυτά θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν πλήρως και να επιλυθούν κατά τη δεύτερη φάση της ανάπτυξης των κανόνων εφαρμογής για την άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, η οποία θα αποσκοπεί στην πλήρη εφαρμογή των απαιτήσεων που απορρέουν από το Βασικό κανονισμό και την καθέρωση της πλήρους συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα Vb του εν λόγω κανονισμού.
26. Με βάση την εκτίμηση που διενεργείται από τον Οργανισμό από κοινού με τους εμπειρογνώμονες της ομάδας θέσπισης κανόνων, ήδη σε αυτό το στάδιο εντοπίστηκε μια σειρά ζητημάτων, όπου απαιτούνται περαιτέρω νομοθετικές ενέργειες για τον ανωτέρω σκοπό, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης πρόσθετων απαιτήσεων για την ενίσχυση των υφιστάμενων διατάξεων. Τα ζητήματα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:
- Εναρμόνιση των εφαρμοστέων απαιτήσεων για το όριο ηλικίας, τα εκπαιδευτικά προσόντα και τις γλωσσικές απαιτήσεις
 - Επανεξέταση των απαιτήσεων κατάρτισης, καθώς και των μονάδων κατάρτισης, με σκοπό να διαπιστωθεί η πλήρης συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις και να θεσπιστούν κανόνες εφαρμογής και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης σχετικά με την κατάρτιση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας
 - Κατάρτιση λεπτομερών και ειδικών κανόνων που ισχύουν για την αξιολόγηση της τεχνικής επάρκειας, ώστε οι εκπαιδευτές και οι αξιολογητές να λαμβάνουν υπόψη το είδος των οδηγιών ή της αξιολόγησης που παρέχονται, προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις, καθώς και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται για την πιστοποίηση τους.
 - Θέσπιση κανόνων εφαρμογής και αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης, σχετικά με την ιατρική πιστοποίηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας
 - Εισαγωγή λεπτομερέστερων διατάξεων σχετικά με τη μειωμένη ιατρική καταλληλότητα και τη χρήση ψυχοδραστικών ουσιών και φαρμάκων
 - Ενδεχόμενη εισαγωγή συμπληρωματικών ειδικοτήτων και καταχωρίσεων ειδικοτήτων
 - Εισαγωγή προτύπων για τις άδειες και τα πιστοποιητικά
 - Ενσωμάτωση των απαιτήσεων για τις αρμόδιες αρχές και τους φορείς κατάρτισης στα σχετικά τμήματα της οριζόντιας δομής ρύθμισης που προτείνεται από τον Οργανισμό στην ΕΠΤ 2008-22⁸;
 - Ανάπτυξη των απαιτήσεων και των κριτηρίων για την έγκριση των αξιολογητών και, εάν χρειαστεί, για τους εξεταστές
 - Ενίσχυση των απαιτήσεων για το σύστημα διαχείρισης, σύμφωνα με όσα προτείνονται στην εν λόγω ΕΠΤ και εφαρμογή των απαιτήσεων του Παραρτήματος 1 του ICAO σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας
 - Ορισμός των προνομίων των φορέων κατάρτισης σε σχέση με τα μαθήματα κατάρτισης, τα προγράμματα εκπαίδευσης και τις εγκρίσεις και αλλαγές επάρκειας
 - Ανάπτυξη απαιτήσεων για τα συνθετικά μέσα κατάρτισης.

⁸ Η εν λόγω ΕΠΤ προτείνει τη συμπερίληψη των απαιτήσεων «οργανισμών» για τους ελεγχόμενους οργανισμούς αερομεταφορών σε έναν ενιαίο κανόνα εφαρμογής, ο οποίος θα ισχύει για όλους τους ελεγχόμενους οργανισμούς αερομεταφορών (Τμήμα-OR). Αυτές οι κοινές απαιτήσεις οργανισμών, οι οποίες εφαρμόζονται σε όλους τους οργανισμούς (π.χ. σύστημα διαχείρισης, γενικές απαιτήσεις προσωπικού, πρόσβαση στις εγκαταστάσεις, τήρηση αρχείων), γενικεύονται σε αυτό που έχει ονομαστεί τμήμα OR.GEN. Αυτές οι ειδικές διατάξεις για κάθε είδος οργανισμού αερομεταφορών (π.χ. ANSP, εκπαιδευτικοί οργανισμοί, αερομεταφορείς, φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων) θα περιλαμβάνουν πρόσθετες απαιτήσεις οργανισμών σε πρόσθετα επιμέρους τμήματα (π.χ. OR.ATO, OR.OPS). Οι προτεινόμενες διατάξεις για τη διαχείριση της ασφάλειας περιλαμβάνονται στο Τμήμα-OR, Επιμέρους τμήμα OR.GEN, ενότητα 2, OR.GEN.200. Ο Οργανισμός επί του παρόντος αναθεωρεί τα σχόλια που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης αυτής της ΕΠΤ. Το σχετικό Έγγραφο Απαντήσεων σε Σχόλια και το αναθεωρημένο κείμενο θα δημοσιευθούν σύντομα

27. Για το σκοπό αυτό ο Οργανισμός προτίθεται να προβεί σε αξιολόγηση του ευρωπαϊκού συστήματος αδειοδότησης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και των περαιτέρω βελτιώσεων που απαιτούνται για μια «συνολική προσέγγιση του συστήματος αερομεταφορών», με σκοπό να υποβάλει σε δεύτερη φάση μια γνωμοδότηση στην Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένων των απαραίτητων μέτρων εφαρμογής.
28. Η εν λόγω γνωμοδότηση πρέπει επίσης να εξετάσει τα ζητήματα αυτά για τα οποία, σε πρώτο στάδιο, στο πλαίσιο της ταχείας διαδικασίας, δεν υπήρξε η δυνατότητα θέσπισης κοινών κανόνων σε αντικατάσταση των αποκλινουσών εθνικών παραλλαγών και έτσι ο Οργανισμός προτείνεται να διατηρήσει το εφαρμοστέο των εθνικών νομοθεσιών των κρατών μελών, κατά περίπτωση, για μια μεταβατική περίοδο (βλ. επίσης το σημείο 19 για περαιτέρω επεξήγηση).

Περιεχόμενο

Κεφάλαιο 1 - Βασικές αρχές

29. Το Κεφάλαιο αυτό περιέχει τις βασικές αρχές που ισχύουν για ολόκληρο τον Κανονισμό. Τα Άρθρα 1 και 2 καθορίζουν **τους στόχους, το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής** του Κανονισμού. Το αντικείμενο είναι ο καθορισμός των ζητημάτων που πραγματεύεται η πράξη, ενώ το πεδίο εφαρμογής αναφέρεται στις κατηγορίες περιστάσεων, πραγματικών ή νομικών, και προσώπων, για τα οποία ισχύει η πράξη. Το κεφάλαιο αυτό περιέχει επίσης τη λίστα με τους ορισμούς και τον ορισμό της αρμόδιας αρχής. Η ορολογία στα άρθρα αυτά θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τη νέα ορολογία της Συνθήκης της Λισσαβόνας. Το πεδίο εφαρμογής και το αντικείμενο του εν λόγω κανόνα εφαρμογής εξαρτώνται από το πεδίο εφαρμογής και το αντικείμενο αντίστοιχα του βασικού κανονισμού και, συνεπώς, δεν δύνανται να επεκταθούν πέραν εκείνων της νομικής πράξης μεταβίβασης της εξουσίας.
30. Ο ορισμός του πεδίου εφαρμογής του Βασικού κανονισμού δεν επιτρέπει την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω κανόνα εφαρμογής απευθείας στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που εργάζονται υπό την ευθύνη των υπηρεσιών που προσφέρουν φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) σε κινήσεις αεροσκαφών εκτός των GAT (δηλαδή συνήθως των στρατιωτικών παρόχων). Αντ' αυτού, και σε πλήρη ευθυγράμμιση με τις διατάξεις του Βασικού κανονισμού, τα κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίζουν ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται ή διατίθενται από το στρατιωτικό προσωπικό στο κοινό, προσφέρουν τουλάχιστον ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας (παράγραφος 3). Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι λόγω του σαφούς αποκλεισμού του στρατιωτικού τομέα από το πεδίο εφαρμογής του Βασικού κανονισμού, δεν είναι δυνατόν να επεκταθεί η εφαρμογή των κοινών κανόνων στον τομέα αυτόν μέσω του εν λόγω κανόνα εφαρμογής. Ως συμβιβαστική λύση, ο EASA, λοιπόν, προτείνει τονίζοντας τόσο στο κύριο σώμα του κειμένου, όσο και στις αιτιολογικές σκέψεις, ότι τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εφαρμόσουν τις αρχές του παρόντος κανονισμού (δηλαδή τις αρχές των κανόνων για την πολιτική αεροπορία) για τους στρατιωτικούς τους ελεγκτές σε μια εθελοντική βάση, εφόσον το επιθυμούν, προκειμένου να διατηρηθεί το ίδιο επίπεδο ασφάλειας (παράγραφος 4).
31. Η ορολογία ευθυγραμμίζεται με αυτή του Βασικού κανονισμού. Αν και διαφέρουν, θεωρείται ότι η χρήση του όρου «κοινό» («υπηρεσίες που παρέχονται ή καθίστανται διαθέσιμες στο κοινό») διασφαλίζει επαρκώς ευρεία κάλυψη, ώστε να εξασφαλίζεται το ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο όρος «αποτελεσματικό» έχει αλλάξει σε «ισοδύναμο», ώστε να παραμένει όσο το δυνατόν εγγύτερα στο κείμενο της Οδηγίας. Προκειμένου να διευκολυνθεί η ερμηνεία, προστίθενται επίσης στις αιτιολογικές σκέψεις επεξηγήσεις σχετικά με την πρόθεση του νομοθέτη.

32. Το άρθρο 3 περιλαμβάνει τους **ορισμούς**, όπου έγιναν μόνον συντακτικές αλλαγές, ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι σύμφωνοι με την ορολογία που χρησιμοποιείται στο Βασικό κανονισμό, καθώς και για να περιορισθούν στην αναγκαία στοιχεία του ορισμού, δηλαδή τη διαγραφή των κανονιστικών και αργότερα επαναλαμβανόμενων στοιχείων, για παράδειγμα στον ορισμό της «ειδικότητας». Όσον αφορά στη δεύτερη φάση, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο Βασικός κανονισμός χρησιμοποιεί συνεχώς τον όρο «πιστοποιητικό» σε σχέση με τους εκπαιδευτές και τους αξιολογητές και των αξιολογητών, αλλά η εισαγωγή του όρου αυτού δεν ήταν προβλέψιμη κατά την εσπευσμένη διαδικασία. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το πεδίο εφαρμογής της «καταχώρισης εκπαιδευτή», που θα ονομάζεται «πιστοποιητικό», είναι πολύ περιορισμένο σε σχέση με εκείνο που προβλέπεται στο Βασικό κανονισμό.
33. Το Άρθρο 4 εισάγει και καθορίζει τον όρο **αρμόδια αρχή**. Οι αναφορές σε Εθνικές εποπτικές αρχές (NSA), ως χρησιμοποιούνται στην Οδηγία, αντικαταστάθηκαν από αναφορές στις αρμόδιες αρχές. Ο λόγος για την αλλαγή αυτή είναι η αναγκαιότητα μιας ευρύτερης προσέγγισης και ορολογίας, καθώς σε ορισμένες, σαφώς καθορισμένες περιπτώσεις, ο Οργανισμός αναλαμβάνει να ενεργεί ως αρμόδια αρχή. Τα κοινά αυτά καθήκοντα εξηγούνται στο παρόν άρθρο, ακολουθούμενα από τη συνεπή χρήση του όρου «αρμόδια αρχή» σε όλο το κείμενο του προσχεδίου κανόνα εφαρμογής. Θα πρέπει να επισημανθεί επίσης ότι αυτή η αλλαγή στη διατύπωση δεν επηρεάζει το καθεστώς και τη συνέχιση των σημερινών NSA. Προκειμένου να διευκολυνθεί η ερμηνεία, προστέθηκε επίσης μια σχετική αιτιολογική σκέψη.

Κεφάλαιο 2 - Αρχές αδειοδότησης

34. Στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι να καθορίσει και να συγκεντρώσει τις βασικές αρχές που ισχύουν για τη χορήγηση αδειών στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.
35. Το άρθρο 5 συνεπάγεται ότι η αρμόδια αρχή θα πρέπει να καθορίσει τις διαδικασίες και το έντυπο της αίτησης, με τα οποία θα εξετάζει τις αιτήσεις. Οι αιτήσεις πρέπει να συνοδεύονται με αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τις ικανότητες του υποψηφίου. Μια άλλη σημαντική αρχή που πρέπει να τονιστεί είναι ότι το πιστοποιητικό θα πρέπει να περιέχει όλες τις πληροφορίες σχετικά με τα προνόμια που χορηγούνται από το εν λόγω έγγραφο. Εξάλλου, όπως και πριν, η άδεια παραμένει στην κυριότητα του ατόμου στο οποίο χορηγείται, προκειμένου να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και το άρθρο αυτό ορίζει τις περιπτώσεις για την αναστολή ή την ανάκληση της άδειας.
36. Στόχος του νεοεισαχθέντος άρθρου 6, είναι ακριβώς η ενίσχυση της πρωταρχικής βασικής αρχής της αδειοδότησης, όταν αναφέρει ότι τα προνόμια που χορηγούνται από μια άδεια εξαρτώνται πάντα από την ισχύ των ειδικοτήτων, των καταχωρίσεων και του ιατρικού πιστοποιητικού.

Κεφάλαιο 3 - Άδειες, ειδικότητες και καταχωρίσεις

37. Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να τονίσει τα προνόμια και τις προϋποθέσεις που συνδέονται με τις άδειες, τις ειδικότητες και τις καταχωρίσεις, ενώ παράλληλα ομαδοποιεί τις σχετικές απαιτήσεις (για παράδειγμα, οι περίοδοι ισχύος) μαζί με το πραγματικό θέμα στο οποίο αναφέρονται.
38. Το άρθρο 7 συγκεντρώνει τα προνόμια (παράγραφος 1) που παρέχονται από την **άδεια μαθητευόμενου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας** και τις συνθήκες (παράγραφος 2) που ισχύουν για την απόκτηση αυτής της άδειας, ζητήματα που προηγουμένως θίγονταν στα άρθρα 4 και 5 της οδηγίας.

39. Όσον αφορά στις απαιτήσεις για την απόκτηση μιας άδειας μαθητευόμενου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, δεν εισάγεται καμία σημαντική αλλαγή. Ωστόσο, η προσέγγιση προς ένα ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο εκπαίδευσης χρειαζόταν να αναθεωρηθεί, προκειμένου να εξαλειφθεί η δυνατότητα που δόθηκε στα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας, να αποφασίζουν σχετικά με δυνητικές αποκλίσεις. Δεδομένου ότι τυχόν διαφορετικές προσεγγίσεις και διαδικασίες μεταξύ των κρατών μελών θα μπορούσαν να υπονομεύσουν την αναμενόμενη επίπτωση των κοινών κανόνων, προτείνεται τώρα να γενικευθεί η απαίτηση σχετίζονται με τα εκπαιδευτικά πρότυπα, έτσι ώστε να μην υπάρχει ανάγκη να θεσπιστούν ειδικές διαδικασίες για συγκεκριμένες περιπτώσεις, ενώ παράλληλα αφήνονται ορισμένα περιθώρια ελιγμών για την αξιολόγηση της ικανότητας του υποψηφίου να ολοκληρώσει επιτυχώς την εκπαίδευση του.
40. Στην παράγραφο 3, έγιναν ορισμένες τεχνικές και φραστικές τροποποιήσεις, προκειμένου να διευκρινιστεί η υποχρέωση να περιλαμβάνεται επίσης η καταχώριση γλωσσικής επάρκειας στην άδεια του μαθητευόμενου, καθώς και ότι ο όρος «κατά περίπτωση», αναφέρεται στη βαθμολογία σε σχέση με την καταχώριση ειδικότητας και δεν προσφέρει μια επιλογή στον πάροχο υπηρεσιών.
41. Το άρθρο 8 συγκεντρώνει τα προνόμια (παράγραφος 1) που παρέχονται από την **άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας** και τις συνθήκες (παράγραφος 3) που ισχύουν για την απόκτηση αυτής της άδειας. Η νέα διάταξη που ενσωματώθηκε στην παράγραφο 2 αντιμετωπίζει καταστάσεις στις οποίες ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να προβεί σε περαιτέρω κατάρτιση, είτε λόγω της μετακίνησης σε άλλη χώρα ή λόγω αλλαγής της μονάδας στην οποία εργάζεται. Θεωρείται σημαντικό ότι σε αυτές τις περιπτώσεις, ο «εκπαιδευόμενος» ελεγκτής μπορεί να εξελιχθεί λαμβάνοντας μια άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, η οποία περιλαμβάνει φυσικά τα προνόμια μιας άδειας μαθητευόμενου άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας.
42. Όσον αφορά τις απαιτήσεις για την απόκτηση άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, δεν εφαρμόστηκε καμία σημαντική αλλαγή. Ωστόσο, η προσέγγιση που απαιτεί μια ελάχιστη ηλικία έπρεπε να προσαρμοστεί στη φιλοσοφία και τις αρχές του Βασικού κανονισμού, καθώς αποτελεί την πηγή υψηλότερης κατάταξης των νομικών υποχρεώσεων. Στο πλαίσιο του βασικού κανονισμού, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να παρεκκλίνουν από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις διατάξεις εφαρμογής, χρησιμοποιώντας τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 14(6) και (7) του Βασικού κανονισμού, τις λεγόμενες «διατάξεις ευελιξίας». Αυτό επιτρέπει ήδη στα κράτη μέλη να αποκλίνουν από το πρότυπο σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι επιτυγχάνεται ένα ισοδύναμο επίπεδο προστασίας, επιτρέποντας την αμοιβαία αναγνώριση, ακόμη και την εφαρμογή από άλλο κράτος μέλος της ίδιας πράξης σε παρόμοιες περιπτώσεις. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχει ανάγκη (και όχι νομική δυνατότητα) σε αυτόν τον κανόνα εφαρμογής για τη δημιουργία νέας διαδικασίας για το χειρισμό αποκλίσεων από αυτήν την ειδική απαίτηση. Ο Οργανισμός επιθυμεί επίσης να τονίσει ότι η ελάχιστη ηλικία των 21 ετών για τους υποψηφίους για τη χορήγηση άδειας ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί ένα πρότυπο του ICAO, το οποίο ενισχύει μόνο την ανάγκη να αιτιολογήσει δεόντως και να αμβλύνει τις ενδεχόμενες συνέπειες στην ασφάλεια μιας τυχόν απόκλισης από αυτό. Παρά τη συλλογιστική αυτή, για να ξεπεραστούν οι δυσκολίες που προέρχονται από τις αντικρουόμενες εντολές που έλαβε, ο Οργανισμός προτείνει τώρα δύο επιλογές για περαιτέρω εξέταση. Η επιλογή Α, σημείο (α) του άρθρου 8(3), περιορίζεται σε μία μόνο φράση, που περιέχει ένα σαφές όριο ηλικίας των 21 ετών με βάση την σχετική απαίτηση του ICAO, χωρίς καμία δυνατότητα απόκλισης. Στην επιλογή Β, ωστόσο, προστίθεται η δυνατότητα απόκλισης όσον αφορά το ελάχιστο όριο ηλικίας, όπως ορίζεται στην οδηγία.

43. Όσον αφορά τις συνέπειες της απόκλισης από την ελάχιστη απαιτούμενη ηλικία όπως προβλέπεται από τον ICAO, θα πρέπει να επισημανθεί άλλο ένα διαδικαστικό θέμα. Η χρήση των διατάξεων ευελιξίας που προσφέρει ο Βασικός κανονισμός για την παρέκκλιση, συνεπάγονται αυτομάτως την αμοιβαία αναγνώριση της ενδεχόμενης απόκλισης, εφόσον αιτιολογείται και έχει εγκριθεί, η οποία από μόνη της αποτελεί μια διαφορετική προσέγγιση σε σχέση με εκείνη της οδηγίας, όπου τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να αναγνωρίσουν τις άδειες κατόχων με ηλικία κάτω του ελάχιστου ορίου (βλ. άρθρο 15 (1) σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση των αδειών ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας). Προκειμένου να ξεπεραστούν οι δυσκολίες που προέρχονται από τις αντικρουόμενες εντολές που έλαβε, ο Οργανισμός προτείνει τώρα δύο επιλογές για περαιτέρω εξέταση. Η επιλογή Α, όπως παρουσιάζεται στο προσχέδιο του Άρθρου 29, η οποία αποτελείται από μία μόνο παράγραφο, ενισχύει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, χωρίς κανέναν περαιτέρω περιορισμό. Η επιλογή Β διατηρεί, ωστόσο, επιπλέον μια δυνατότητα περιορισμού για τα κράτη μέλη σε σχέση με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι δεν έχουν ακόμη φθάσει το ελάχιστο όριο ηλικίας των 21 ετών. Προκειμένου να μην τίθεται σε κίνδυνο η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, ο περιορισμός αυτός έχει διατυπωθεί κατά ελαφρώς διαφορετικό τρόπο και περιορίζει την άσκηση των προνομίων τους στο κράτος μέλος που έχει εκδώσει την άδεια τους.
44. Με βάση τις ανωτέρω επεξηγήσεις, ο Οργανισμός έχει μια σαφή προτίμηση για την επιλογή Α και στα δύο σημεία, καθώς είναι η τεχνικά και νομικά καταλληλότερη λύση και ταυτόχρονα εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις σχετικές απαιτήσεις του ICAO.
45. Το άρθρο 9 περιέχει την περιγραφή των **ειδικοτήτων**, η οποία παραμένει αμετάβλητη και, επιπλέον, η περίοδος ισχύος που σχετίζεται με τις ειδικότητες τοποθετήθηκε στην παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου, για λόγους συνέπειας και εύκολης ανάγνωσης.
46. Το άρθρο 10 περιέχει την περιγραφή των καταχωρίσεων ειδικοτήτων, η οποία επίσης παραμένει αμετάβλητη και, επιπλέον, η περίοδος ισχύος που σχετίζεται με τις ειδικότητες τοποθετήθηκε στην παράγραφο 4 του εν λόγω άρθρου, για λόγους συνέπειας και εύκολης ανάγνωσης.
47. Στο θέμα των καταχωρίσεων ειδικότητας, έπρεπε να αντιμετωπιστεί η σημαντική διακριτική ευχέρεια που παρέχεται στα κράτη μέλη από την οδηγία, σύμφωνα με τις νέες νομικές συνθήκες. Όπως περιγράφηκε ήδη στην παράγραφο 19 ανωτέρω, η ευχέρεια αυτή δεν δύναται να διατηρηθεί υπό το καθεστώς του Βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι αντιβαίνει στις αρχές που διέπουν τον εν λόγω κανονισμό. Ως συμβιβαστική λύση προτείνεται η διαγραφή της παραγράφου 4 του άρθρου 7 της οδηγίας και η διατήρηση της δυνατότητας των εθνικών καταχωρίσεων ειδικοτήτων μέσω κατάλληλης μεταβατικής ρύθμισης που επιτρέπει στα κράτη μέλη να συνεχίσουν να εφαρμόζουν «εθνικές παραλλαγές». Το εν λόγω μεταβατικό μέτρο επιτρέπει στα κράτη μέλη που έχουν ήδη καθιερώσει εθνικές καταχωρίσεις ειδικότητας να συνεχίσουν να τους εφαρμόζουν σύμφωνα με τη νομοθεσία τους, μέχρι να βρεθεί επαρκής χρόνος για τη θέσπιση κοινών κανόνων σε αντικατάσταση των αποκλινοσών εθνικών διατάξεων. Το πλεονέκτημα αυτής της προσέγγισης είναι ότι επιτρέπει στα κράτη μέλη να συνεχίσουν τις τρέχουσες πρακτικές τους, αλλά την ίδια στιγμή η προσέγγιση αυτή δεν επιτρέπει τη συνέχιση της καθιέρωσης αποκλίσεων από τους γενικούς κανόνες, πέραν των δυνατοτήτων που παρέχει ο Βασικός κανονισμός. Έχει επίσης το πλεονέκτημα της δημιουργίας μιας σταθερής κατάστασης, για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης των κοινών απαιτήσεων κατά τη διάρκεια της δεύτερης φάσης.
48. Το άρθρο 11 πραγματοποιείται τώρα τις **καταχωρίσεις μονάδας**, περιλαμβανομένης της περιόδου ισχύος τους και της διαδικασίας για την παράταση της ισχύος τους για λόγους συνοχής. Εφαρμόστηκαν συντακτικές αλλαγές σε σύγκριση με το σχετικό κείμενο της οδηγίας στις παραγράφους 3 και 4, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η ισχύς των καταχωρίσεων μονάδας δεν μπορεί να παραταθεί μόνο μία φορά «για τους επόμενους 12 μήνες», αλλά «για μια μεταγενέστερη περίοδο 12 μηνών». Θεωρείται, επίσης, ως αναγκαία τεχνική αλλαγή, προκειμένου να διευκρινιστεί το δικαίωμα των κατόχων αδειας για την απόκτηση δεδομένων σχετικά με τις ώρες πραγματικής εργασίας τους. Η προσθήκη στην παράγραφο 4 αφορά στην ανάθεση της ευθύνης για τη μείωση του αριθμού των ωρών, σύμφωνα με την ισχύουσα πρακτική.

49. Όσον αφορά τη δεύτερη φράση του Άρθρου 10 της οδηγίας, που επιτρέπει την εισαγωγή ορίου ηλικίας για την άσκηση των προνομίων της καταχώρισης μονάδας, πρέπει να αναφέρεται σαφώς ότι η εν λόγω διακριτική εξουσία δεν είναι σύμφωνη με τον βασικό κανονισμό και δεν μπορεί να διατηρηθεί ως τέτοια. Όπως έχει ήδη εξηγηθεί στο πλαίσιο των αλλαγών, η μόνη δυνατότητα για τα κράτη μέλη να αποκλίνουν από το Βασικό κανονισμό και τους κανόνες εφαρμογής του, είναι η χρήση της διάταξης ευελιξίας που προσφέρεται από το άρθρο 14 του εν λόγω κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι επιτυγχάνεται ένα ισοδύναμο επίπεδο προστασίας, αλλά αυτό δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για τη δημιουργία πρόσθετων απαιτήσεων. Ως εκ τούτου, το ζήτημα αυτό δεν εμπίπτει στο άρθρο 14 (6). Ως συμβιβαστική λύση προτείνεται η διατήρηση της χρήσης των υφιστάμενων εθνικών αποκλίσεων σε μεταβατική βάση, έως ότου υπάρξει επαρκής χρόνος για τη θέσπιση κοινών κανόνων, όπως και στο ζήτημα των εθνικών καταχωρίσεων ειδικοτήτων. Όσον αφορά στη «θέσπιση» κοινών κανόνων, θα πρέπει να σημειωθεί ότι όχι μόνο η θέσπιση, αλλά και η εφαρμογή τους θα απαιτήσει περιόδους προσαρμογής, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας έχουν τα μέσα για να προσαρμόσουν τις πολιτικές τους και τα σχέδια τους σχετικά με το προσωπικό στις τελικά μεταβαλλόμενες απαιτήσεις.
50. Το άρθρο 12 ασχολείται με τις απαιτήσεις που σχετίζονται με τη γλωσσική επάρκεια. Η νεοεισαχθείσα παραγράφος 1 έχει σκοπό να τονίσει τη βασική απαίτηση υποχρέωση των ελεγκτών να διαθέτουν **καταχώριση επάρκειας γλώσσας** στα αγγλικά, προκειμένου να ασκούν τα δικαιώματα ενός ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας ή μιας άδειας μαθητευόμενου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας. Η μετακίνηση της τελευταίας πρότασης του παλαιού άρθρου 8(1) στο τέλος του παρόντος άρθρου (παράγραφος 4) αποσκοπεί να διευκρινίσει ότι η υποχρέωση αυτή ισχύει τόσο για την αγγλική όσο και για την τοπική γλώσσα.
51. Τα κράτη μέλη παραμένουν ελεύθερα να επιβάλλουν τοπικές γλωσσικές απαιτήσεις, όταν κρίνονται αναγκαίες για λόγους ασφαλείας, σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος Vβ, σημείο 4 (δ) (ii) του Βασικού κανονισμού. Όσον αφορά την τελευταία αυτή απαίτηση, για τους λόγους της εναρμόνισης και της ίσης μεταχείρισης, προβλέπεται η ενσωμάτωση περαιτέρω διαδικαστικών απαιτήσεων και απαιτήσεων διαφάνειας.
52. Το κείμενο του Παραρτήματος III της οδηγίας ενσωματώνεται στις απαιτήσεις της παραγράφου 3, προκειμένου να τονιστεί η δυνατότητα γενικής εφαρμογής τους και η ενιαία συγκέντρωση της πλήρους δέσμης των εφαρμοστέων απαιτήσεων. Αυτή η αλλαγή διατύπωσης έχει σίγουρα μια επίπτωση στο Παράρτημα III, η οποία δεν πρέπει να επαναληφθεί, εκτός από τον πίνακα της κλίμακας ειδικοτήτων.
53. Η παράγραφος 5 αναφέρεται στη δυνατότητα απαίτησης εκτεταμένου επιπέδου (επίπεδο πέντε) της κλίμακας διαβάθμισης γλωσσικής επάρκειας, όπως έχει ήδη καθοριστεί από την οδηγία. Με σκοπό να καθοριστούν με σαφήνεια τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες που έχουν ανατεθεί σε γενικές γραμμές στα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας, η θέση αυτή θεωρείται ότι ανατίθεται βέλτιστα στους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP), με υποχρέωση αιτιολόγησης και τις ίδιες εγγυήσεις που προβλέπονται ήδη από την οδηγία και την έγκριση από την αρμόδια αρχή.
54. Οι κανόνες σχετικά με την εγκυρότητα των καταχωρίσεων γλώσσας κανόνες τίθενται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου, για λόγους συνέπειας. Το κείμενο έχει αναδιατυπωθεί με βάση την πρόταση των εμπειρογνομώνων για την ευθυγράμμιση της ορολογίας που χρησιμοποιείται με άλλα στοιχεία που αφορούν στις περιόδους ισχύος. Προτείνεται να καθοριστεί η περιοδικότητα στα 3 και τα 6 έτη (διαγραφή της φράσης «όχι πια»), για λόγους ασφάλειας δικαίου και προκειμένου να αποφευχθεί η υποχρέωση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας να υποβάλλονται σε γλωσσικές δοκιμασίες σε μικρότερα χρονικά διαστήματα ανάλογα με την κρίση του αρμόδιου ANSP.

55. Οι απαιτήσεις σχετικά με την **καταχώριση εκπαιδευτή** τώρα συγκεντρώνονται στο άρθρο 13, όπου ο στόχος ήταν να διευκρινισθεί ότι η καταχώριση εκπαιδευτή, όπως είναι γνωστή από την οδηγία, έχει σημασία μόνο στην περίπτωση της κατάρτισης επί τω έργω. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι βασικές απαιτήσεις που συνδέονται με το Βασικό κανονισμό ακολουθούν μια άλλη, πιο λεπτομερή προσέγγιση για την πιστοποίηση των εκπαιδευτών και η ορολογία που χρησιμοποιείται εκεί επίσης αναφέρεται σε εκπαιδευτές για τις θεωρητικές δεξιότητες. Δεδομένου ότι στην πρώτη φάση αυτός ο κανόνας εφαρμογής αποσκοπούσε στη μεταφορά των ήδη υφιστάμενων απαιτήσεων, δεν ήταν δυνατή η επεξεργασία των αναγκαίων λεπτομερών και διακεκριμένων απαιτήσεων για την πιστοποίηση των εκπαιδευτών.
56. Σε συνέχεια της προηγούμενης παραγράφου, εφαρμόστηκαν επίσης ορισμένες συντακτικές τροποποιήσεις κατά τον καθορισμό των απαιτήσεων που οφείλουν να εκπληρώνουν οι αιτούντες μιας καταχώρισης εκπαιδευτή. Η προσθήκη στην παράγραφο 2(β) αποσκοπεί να διευκρινίσει ότι ο μαθητευόμενος ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας δεν είναι ικανός να λάβει καταχώριση εκπαιδευτή. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι εμπειρογνώμονες έχουν εντοπίσει την ανάγκη εισαγωγής αυστηρότερων απαιτήσεων βάσει του ESARR 5, σχετικά με την περίοδο που απαιτείται από την παράγραφο 2(β), αλλά την ίδια στιγμή, επίσης, την ανάγκη επεξεργασίας μιας ευέλικτης προσέγγισης από την αρμόδια αρχή που επιτρέπει μια συντομευμένη περίοδο σε συγκεκριμένες καθορισμένες περιπτώσεις. Τα θέματα αυτά θα πρέπει να τύχουν περαιτέρω επεξεργασίας κατά τη δεύτερη φάση.
57. Η διάταξη σχετικά με την ισχύ των καταχωρίσεων εκπαιδευτή έχει επίσης τεθεί σε αυτό το άρθρο, για λόγους συνέπειας. Οι προϋποθέσεις για την ανανέωση και την επανεπικύρωση θα πρέπει να μελετηθούν κατά τη δεύτερη φάση.

Κεφάλαιο 4 – Ιατρική πιστοποίηση

58. Προτείνεται να αφιερωθεί ειδικό κεφάλαιο στο θέμα της **ιατρικής πιστοποίησης**. Δεν εφαρμόστηκε καμία αλλαγή, εκτός από ορισμένα άρθρα, σε σχέση με την έκδοση των ιατρικών πιστοποιητικών και τις απαιτήσεις, βάσει των οποίων εκδίδονται τα πιστοποιητικά.
59. Όσον αφορά τη **θεσμική πλευρά** του ιατρικού τομέα, ορισμένες ορολογικές αλλαγές εισήχθησαν προκειμένου να ευθυγραμμιστεί το κείμενο με την ορολογία που χρησιμοποιείται στο Τμήμα-MED και στην ενημέρωση των ιατρικών απαιτήσεων Κατηγορίας 3 του Eurocontrol. Οι αναφερόμενες απαιτήσεις, βάσει των οποίων θα πρέπει να εκδίδονται τα πιστοποιητικά, παραμένουν άθικτες.
60. Εισάγεται, ωστόσο, μια σημαντική καινοτομία σχετικά με **το κύρος των ιατρικών πιστοποιητικών**, με στόχο να διευκολυνθεί η επανεπικύρωση και η ανανέωση, διαδικασίες που αναλαμβάνονται από το υπεύθυνο ιατρικό προσωπικό, αλλά την ίδια στιγμή να διασφαλιστεί ότι το σύνολο της περιόδου ισχύος των ιατρικών πιστοποιητικών διαφυλάσσεται, πράγμα που σημαίνει ότι ο αιτών δεν κινδυνεύει να χάσει πολύτιμες ημέρες ή εβδομάδες από την περίοδο ισχύος ανάλογα με την ημερομηνία της εξέτασης. Το νέο κείμενο βασίζεται στη διάταξη 1.2.4.2.1 του ICAO, Παράρτημα 1, σχετικά με την αδειοδότηση του προσωπικού, το οποίο ορίζει ότι η περίοδος μιας ιατρικής αξιολόγησης δύναται να παραταθεί, κατά τη διακριτική ευχέρεια της αρχής αδειοδότησης, έως και κατά 45 ημέρες. Ο ICAO συμβουλεύει επίσης να διατηρείται σταθερή χρόνο με το χρόνο η ημερολογιακή ημέρα κατά την οποία λήγει η ιατρική αξιολόγηση, ώστε η ημερομηνία λήξης της τρέχουσας ιατρικής αξιολόγησης να συμπίπτει με την έναρξη της νέας περιόδου ισχύος υπό την προϋπόθεση ότι η ιατρική εξέταση πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος της τρέχουσας ιατρικής αξιολόγησης, αλλά το αργότερο 45 ημέρες πριν από τη λήξη της.
61. Η κατανομή των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων όσον **αφορά** τη μειωμένη **ιατρική καταλληλότητα** έπρεπε να διευκρινιστεί σε σύγκριση με το κείμενο της οδηγίας. Μετά από τους αντίστοιχους ρόλους και τις ευθύνες στο πλαίσιο αυτό, ο παρών κανονισμός πρέπει πρώτα να θέσει μια υποχρέωση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας να μην ασκούν τα προνόμιά τους σε περιπτώσεις μειωμένης ιατρικής καταλληλότητας. Κατόπιν αυτής θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι η υποχρέωση κοινοποίησης του κατόχου της άδειας δεν εξαρτάται από μια διαδικασία που έχει θεσπιστεί ή όχι από τον πάροχο υπηρεσιών του. Τρίτον, υπάρχει ανάγκη θέσπισης μιας διαδικασίας από τον φορέα παροχής υπηρεσιών για την αντιμετώπιση περιπτώσεων μειωμένης ιατρικής καταλληλότητας.

Κεφάλαιο 5 - Απαιτήσεις για τους φορείς κατάρτισης

62. Οι απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου απορρέουν από το άρθρο 13 και από την πρώτη παράγραφο του Παραρτήματος IV της οδηγίας 2006/23/EK. Αυτές οι απαιτήσεις έχουν οργανωθεί σε τρία διαφορετικά άρθρα ως εξής:
- Άρθρο 17 «Πιστοποίηση των φορέων κατάρτισης»
 - Άρθρο 18 «Σύστημα διαχείρισης φορέων κατάρτισης» και
 - Άρθρο 19 «Απαιτήσεις όσον αφορά τα μαθήματα κατάρτισης, τα σχέδια αρχικής κατάρτισης και κατάρτισης μονάδας και τα προγράμματα επάρκειας μονάδας».
63. Ο όρος «πάροχος κατάρτισης» έχει αντικατασταθεί από τον όρο «φορέας κατάρτισης» σε ολόκληρο το προσχέδιο. Ο λόγος για την εν λόγω αλλαγή στη διατύπωση είναι ότι ο όρος αυτός εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (εφεξής «ο νομοθέτης») για τους σκοπούς του Βασικού κανονισμού. Επιπλέον, αυτός είναι και ο όρος που χρησιμοποιείται στο Παράρτημα 1 του ICAO.
64. Όσον αφορά το άρθρο 17 σχετικά με την **πιστοποίηση των φορέων κατάρτισης**, πρέπει να σημειωθεί ότι το άρθρο 13(1) της οδηγίας, καλύπτεται ήδη από το άρθρο 8γ(6) και (7) του Βασικού κανονισμού. Γενική αρχή της νομικής διατύπωσης είναι ότι τα ζητήματα που ρυθμίζονται ήδη από υπέρτερης ισχύος νομοθεσία δεν πρέπει να επαναληφθούν από τον κανόνα εφαρμογής. Στην περίπτωση αυτή, το άρθρο 8γ του Βασικού κανονισμού, απαιτεί ήδη την υποβολή των φορέων κατάρτισης σε πιστοποίηση. Το άρθρο 13(2) της οδηγίας, που περιέχει τις απαιτήσεις για την τεχνική και επιχειρησιακή επάρκεια των φορέων εκπαίδευσης περιλαμβάνεται τώρα στη δεύτερη παράγραφο του προτεινόμενου άρθρου 17. Το Άρθρο 13 (3) της οδηγίας σχετίζεται με τον προσδιορισμό της αρμόδιας αρχής στην οποία ο εκπαιδευτικός οργανισμός οφείλει να υποβάλει την αίτησή του. Αυτό έχει μεταφερθεί στο προτεινόμενο άρθρο 4, το οποίο αποτελεί ένα γενικό άρθρο σχετικά με τον προσδιορισμό της αρμόδιας αρχής στην οποία ο αιτών για πιστοποιητικό φορέα κατάρτισης πρέπει να υποβάλει την αίτησή του. Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 22β του Βασικού κανονισμού, ο Οργανισμός είναι η αρμόδια αρχή για τους φορείς κατάρτισης που ευρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών, αλλά εκπαιδεύουν ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που πρόκειται να ασκήσουν τα προνόμιά τους εντός των κρατών μελών.
65. Το προτεινόμενο άρθρο 17 τώρα ξεκινά με μια γενική διάταξη που απαιτεί από τον αιτούντα να υποβάλει την αίτησή του στην αρμόδια αρχή υπό τη μορφή και κατά τον τρόπο που καθορίζεται από την εν λόγω αρμόδια αρχή. Αυτή η γενική απαίτηση είναι μια τυπική προϋπόθεση για την πιστοποίηση των φορέων, με βάση την αρχή ότι η αρμόδια αρχή καθορίζει τις διαδικασίες και τα έντυπα για τους αιτούντες που επιθυμούν να αποκτήσουν ένα πιστοποιητικό και οι αιτούντες πρέπει να τα χρησιμοποιούν για να υποβάλουν την αίτησή τους. Λόγω της νομικής φύσης της, η οδηγία δεν περιέχει τέτοια διάταξη, αλλά ο Οργανισμός κατανοεί, ότι κάθε κράτος μέλος έχει αναπτύξει αυτές τις διαδικασίες και τους συναφείς κανονισμούς που πρέπει να χρησιμοποιούνται από τους αιτούντες. Η δεύτερη παράγραφος είναι μια προϋπόθεση (φορέας σωστά στελεχωμένος και εξοπλισμένος για την παροχή κατάρτισης) για την απόκτηση του πιστοποιητικού φορέα κατάρτισης που απορρέει από το παράρτημα IV της οδηγίας. Η τελευταία παράγραφος του άρθρου 17 αποτελεί νέο στοιχείο σε σχέση με την οδηγία, το οποίο είναι αναγκαίο για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων του παραρτήματος Vβ σημείο 5(β)(i) του Βασικού κανονισμού. Είναι υψίστης σημασίας για την αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την επιτήρηση του φορέα κατάρτισης να έχει πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του φορέα κατάρτισης και στα σχετικά δεδομένα που απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων εποπτείας τους.

66. Το προτεινόμενο άρθρο 18 για το **σύστημα διαχείρισης των οργανισμών εκπαίδευσης** περιλαμβάνει κυρίως τις απαιτήσεις που απορρέουν από την παράγραφο 1 του παραρτήματος IV της οδηγίας. Το άρθρο αυτό υλοποιεί τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος Vβ, σημείο 5(β)(ii), του Βασικού κανονισμού. Οι απαιτήσεις αυτές ευθυγραμμίζονται με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο Προσάρτημα 2 και το Προσάρτημα 4 του Παραρτήματος 1 του ICAO, οι οποίες από τους φορείς κατάρτισης να εφαρμόζουν ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS). Αν και το Προσάρτημα 2 του Παραρτήματος 1 του ICAO απαιτεί ένα σύστημα SMS και ένα σύστημα διασφάλισης ποιότητας, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι οργανισμοί κατάρτισης συμμορφώνονται με τις ισχύουσες απαιτήσεις, ο νομοθέτης δεν απαιτεί να υπάρχουν δύο ανεξάρτητα συστήματα, αλλά ένα «σύστημα διαχείρισης», που επιτρέπει στους φορείς να οργανωθούν κατά τον τρόπο που τους ταιριάζει καλύτερα για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας. Αυτή είναι η αρχή που προτείνεται από τον Οργανισμό στην ΕΠΤ 2008-22, προς εφαρμογή σε σχέση με άλλους φορείς κατάρτισης στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Με βάση το γεγονός ότι ο Οργανισμός οφείλει να περιορίσει τις προτεινόμενες αλλαγές στις διατάξεις της οδηγίας στο ελάχιστο, η πρόταση περιλαμβάνει μόνο τρεις αλλαγές που θεωρούνται τεχνικώς αναγκαίες στο στάδιο αυτό:

- (1) Την εισαγωγή του όρου «σύστημα διαχείρισης» για την εφαρμογή του Βασικού κανονισμού. Αυτό σημαίνει ότι η απαίτηση ύπαρξης μιας δομής διαχείρισης και εφαρμογής ενός συστήματος ποιότητας πρέπει να θεωρούνται ως μέρη της υποχρέωσης εφαρμογής και διατήρησης ενός συστήματος διαχείρισης σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις του σημείου 5 (δ)(ii) του παραρτήματος Vβ του Βασικού κανονισμού. Η προσέγγιση αυτή αντικατοπτρίζεται στις προτεινόμενες αλλαγές.
- (2) Η απαίτηση από τους φορείς να διορίζουν έναν υπόλογο διευθυντή. Γνώμη του Οργανισμού είναι ότι ο ορισμός της άμεσης ευθύνης του υπόλογου διευθυντή για την ασφάλεια είναι μια πολύ σημαντική απαίτηση ασφάλειας. Η απαίτηση αυτή είναι επίσης σύμφωνη με την παράγραφο 1.2 του Προσαρτήματος 4 του Παραρτήματος 1 του ICAO.
- (3) Εισαγωγή μιας απαίτησης τήρησης αρχείων για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων του Παραρτήματος Vβ, σημείο 5(δ)(i) του Βασικού κανονισμού. Παρά το γεγονός ότι τα βιομηχανικά πρότυπα για το σύστημα ποιότητας ενδέχεται να περιλαμβάνουν στην πράξη αυτή την απαίτηση, κατά την άποψη του Οργανισμού, είναι απαραίτητο μνα διασφαλιστεί ότι η αρμόδια αρχή μπορεί να εντοπίζει τις δραστηριότητες του φορέα κατάρτισης κατά τις σχετικές διαδικασίες ελέγχου.

Ενώ ο Οργανισμός θα προτιμούσε να ενισχύσει περαιτέρω τις υφιστάμενες διατάξεις της οδηγίας όσον αφορά στις απαιτήσεις για ένα σύστημα διαχείρισης, οι προτεινόμενες αλλαγές περιορίζονται αυτή τη στιγμή μόνο στα απολύτως απαραίτητα.

67. Οι διατάξεις του προτεινόμενου άρθρου 19 σχετικά με τις **απαιτήσεις όσον αφορά στα μαθήματα κατάρτισης, τα σχέδια αρχικής κατάρτισης και κατάρτισης μονάδας και τα προγράμματα επάρκειας μονάδας** λαμβάνονται απευθείας από την παράγραφο 1(γ) του Παραρτήματος IV της οδηγίας. Εκτός από τις συνήθεις αλλαγές (ο όρος «NSA» αντικαθίσταται από τον όρο «αρμόδια αρχή» και ο όρος «πάροχος κατάρτισης» αντικαθίσταται από τον όρο «φορέας κατάρτισης»), η εισαγωγή του όρου «όπου εφαρμόζεται» πριν από τον όρο «σχέδιο κατάρτισης μονάδας» και η προσθήκη του όρου «αξιολογητής» στον όρο «εξεταστής» είναι οι προτεινόμενες αλλαγές στη διατύπωση. Ο όρος «όπου εφαρμόζεται» προστέθηκε, προκειμένου να διευκρινιστεί ότι ένας φορέας κατάρτισης δύναται επίσης να παρέχει μόνο αρχική κατάρτιση και στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχει καμία απολύτως ανάγκη παροχής προγραμμάτων κατάρτισης μονάδας. Ο όρος «εξεταστής» χρησιμοποιήθηκε στο κείμενο της οδηγίας, ενώ η ένδειξη «αξιολογητής» χρησιμοποιείται πλέον στο Βασικό κανονισμό. Ωστόσο, η οδηγία δεν περιλαμβάνει τα κριτήρια για τις προϋποθέσεις που ισχύουν για την έγκριση των εξεταστών ή των αξιολογητών. Παρά το γεγονός ότι ο Βασικός κανονισμός περιέχει σαφή κριτήρια για τους αξιολογητές, ο Οργανισμός, βάσει των οδηγιών που αναφέρονται ανωτέρω, καθώς και σχετικά με την άποψη της ομάδας εμπειρογνομώνων, έκρινε ότι η περαιτέρω εφαρμογή και ο προσδιορισμός των όρων και των προϋποθέσεων για αξιολογητές και, εάν απαιτείται, για τους εξεταστές θα πρέπει να αναβληθεί για τη δεύτερη φάση.

68. Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του Παραρτήματος IV της οδηγίας παραμένουν αμετάβλητες και βρίσκονται στο παράρτημα IV του παρόντος προτεινόμενου κανονισμού. Δεδομένου ότι το περιεχόμενο του Παραρτήματος έχει αναπροσαρμοστεί, ο τίτλος του έχει επίσης αλλάξει, ώστε να αναφέρεται ακριβώς στις **προδιαγραφές για τα πιστοποιητικά των φορέων κατάρτισης**.

Κεφάλαιο 6 - Απαιτήσεις για τις αρμόδιες αρχές

69. Οι απαιτήσεις αυτού του κεφαλαίου απορρέουν από τα άρθρα 3(2), 3(3), 4(6), 4(7), 13(5), 13(6), 14 και 15 της οδηγίας 2006/23/EK. Αυτές οι απαιτήσεις έχουν οργανωθεί σε διαφορετικά άρθρα ως εξής:
- Άρθρο 20 «Ανεξαρτησία της αρμόδιας αρχής»
 - Άρθρο 21 «Καθήκοντα των αρμόδιων αρχών»
 - Άρθρο 22 «Έκδοση και διατήρηση άδειας, ειδικοτήτων, καταχωρίσεων και πιστοποιητικών»
 - Άρθρο 23 «Αξιολόγηση αρμοδιότητας»
 - Άρθρο 24 «Τήρηση αρχείων»
 - Άρθρο 25 «Ανταλλαγή πληροφοριών»
 - Άρθρο 26 «Διαδικασία πιστοποίησης των φορέων κατάρτισης»
 - Άρθρο 27 «Παρακολούθηση των δραστηριοτήτων και της επιβολής των κανονισμών των φορέων κατάρτισης»
 - Άρθρο 28 «Ειδικευμένοι φορείς» και
 - Άρθρο 29 «Αμοιβαία αναγνώριση αδειών ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας».
70. Όπως και σε άλλα κεφάλαια, ο όρος «πάροχος κατάρτισης» έχει αντικατασταθεί με τον όρο «φορέας κατάρτισης» και ο όρος «εθνική εποπτική αρχή» έχει αντικατασταθεί με τον όρο «αρμόδια αρχή».
71. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι διατάξεις των άρθρων 3(2) και 3(3) της οδηγίας είναι αναγκαίες προκειμένου να διασφαλιστεί η **ανεξαρτησία της αρμόδιας αρχής** από το φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και από το φορέα κατάρτισης. Η γνωστοποίηση των ονομάτων και διευθύνσεων των αρμόδιων αρχών καθώς επίσης και οι αλλαγές τους, θα γίνεται πλέον στον Οργανισμό και όχι στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αυτή η αλλαγή εισήχθη, επειδή ο Οργανισμός χρειάζεται αυτές τις πληροφορίες για τους σκοπούς των επιθεωρήσεων τυποποίησης που πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με το άρθρο 54 του Βασικού κανονισμού. Μετά από συζητήσεις με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, συμφωνήθηκε ότι τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να παρέχουν αυτές τις πληροφορίες δύο φορές (στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στον Οργανισμό), αλλά μόνο μία φορά (στον Οργανισμό). Επιπλέον, όπως ο Οργανισμός υποβάλλει τις εκθέσεις τυποποίησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα πρέπει επίσης να υποβάλλει τα σχετικά στοιχεία για τις αρμόδιες αρχές.
72. Το προτεινόμενο άρθρο 21 για τα **καθήκοντα των αρμόδιων αρχών** βασίζεται στο άρθρο 14 της οδηγίας. Κρίθηκε καταλληλότερη η αλλαγή του τίτλου αυτού του άρθρου σε «Καθήκοντα των αρμόδιων αρχών», ώστε να αντικατοπτρίζει καλύτερα το περιεχόμενό του. Παρότι, κατά την άποψη του Οργανισμού, το περιεχόμενο του εν λόγω άρθρου δεν προσθέτει καμία επιπλέον υποχρέωση για τις αρμόδιες αρχές σε σχέση με όσα ήδη απαιτούνται από άλλα άρθρα του παρόντος προσχεδίου κανονισμού, ο Οργανισμός αποφάσισε να διατηρήσει αυτό τον κατάλογο, προκειμένου να περιοριστούν στο ελάχιστο οι αλλαγές στο κείμενο της οδηγίας. Αυτή η εξέταση και η ανάγκη για συνέπεια οδηγούν στην εισαγωγή ενός επιπλέον καθήκοντος της αρμόδιας αρχής, στο στοιχείο (η), και συγκεκριμένα του καθήκοντος να εγκρίνει το αίτημα του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που επιθυμεί να απαιτεί εκτεταμένο επίπεδο (επίπεδο 5) γλωσσικής επάρκειας από τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που απασχολεί. Η απαίτηση αυτή είναι απαραίτητη για τη συμπλήρωση των διατάξεων του προτεινόμενου άρθρου 12 (5) και για τη διασφάλιση ότι η πρακτική αυτή διενεργείται κατά τρόπο αναλογικό, διαφανή και αντικειμενικά δικαιολογημένο, χωρίς να γίνονται διακρίσεις.

73. Οι τρεις πρώτες νεοεισαχθείσες παράγραφοι του άρθρου 22 προτείνονται για τη συμπλήρωση των διατάξεων των άρθρων 4(6) και 4(7) της οδηγίας σχετικά με την **έκδοση των αδειών και των συναφών ειδικοτήτων, καταχωρίσεων και ιατρικών πιστοποιητικών**, καθώς και την ανανέωση και επανεπικύρωση αυτών. Οι απαιτήσεις αυτές είναι κοινές απαιτήσεις αδειοδότησης για τις αρμόδιες αρχές που απαιτούνται για τη συμπλήρωση των απαιτήσεων για τους υποψήφιους για την έκδοση αδειών (π.χ. απαιτήσεις καθιέρωσης διαδικασιών για την αίτηση έκδοσης, την έκδοση, την ανανέωση και την επανεπικύρωση, απαιτήσεις για τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται από τη στιγμή που η αρμόδια αρχή παραλαμβάνει την αίτηση) Οι εν λόγω διατάξεις δεν περιλαμβάνονται στην οδηγία, λόγω της νομικής τους φύσεως. Ωστόσο, ο Οργανισμός κατανοεί ότι αυτές οι γενικές απαιτήσεις αδειοδότησης είναι απαραίτητες κατά τη μεταφορά της οδηγίας σε Κανονισμό εφαρμογής. Επιπλέον, οι προτεινόμενες διατάξεις θα διευκολύνουν, κατά τη δεύτερη φάση, την ενσωμάτωση των απαιτήσεων για τις αρμόδιες αρχές στην οριζόντια δομή κανόνα, που προτείνεται από τον Οργανισμό στην ΕΠΤ 2008-22, ιδίως, κατά την ενσωμάτωση αυτών των απαιτήσεων στο γενικό τμήμα (που ονομάζεται τμήμα AR.GEN), που ισχύει για όλες τις αρμόδιες αρχές κατά την εποπτεία των οργανισμών πολιτικής αεροπορίας και των επαγγελματιών που υπόκεινται σε άδειες.
74. Οι προτεινόμενες διατάξεις των άρθρων 23, 24 και 25 για την **αξιολόγηση της τεχνικής επάρκειας, την καταγραφή και την ανταλλαγή πληροφοριών** θα μεταφερθούν από τις παραγράφους 14 (4), 14 (3) και 14 (2) της οδηγίας. Η προτεινόμενη διάταξη έχει κριθεί πιο λογική όσον αφορά την ακολουθία των καθηκόντων των αρμόδιων αρχών. Οι προτεινόμενες διατάξεις θα πρέπει να αξιολογηθούν και τελικά να αναθεωρηθούν κατά τη δεύτερη φάση, κατά την ενιαία ενσωμάτωση όλων των απαιτήσεων σχετικά με τις αρμόδιες αρχές. Είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί και πάλι ότι ο προτεινόμενος κανονισμός δεν περιλαμβάνει τις απαιτήσεις που σχετίζονται με τις εξεταστές, καθώς και τις απαιτήσεις και τα κριτήρια για την έγκριση που πρόκειται να εκδίδεται από την αρμόδια αρχή. Όπως ήδη αναφέρθηκε ανωτέρω, οι απαιτήσεις αυτές θα αναπτυχθούν κατά τη διάρκεια της δεύτερης φάσης. Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι οι διατάξεις του άρθρου 25 σχετικά με την ανταλλαγή των πληροφοριών καλύπτονται ήδη από το άρθρο 15 του Βασικού κανονισμού. Ως εκ τούτου αυτό το άρθρο πρέπει να διαγραφεί από τον εν λόγω κανόνα εφαρμογής, ο οποίος, ωστόσο, δεν ανταποκρίνεται στα κριτήρια που καθορίζονται από την περιορισμένη εντολή που δόθηκε στον Οργανισμό για την εσπευσμένη διαδικασία.
75. Οι προτεινόμενες διατάξεις των άρθρων 26 και 27 σχετικά με τη **διαδικασία πιστοποίησης των φορέων κατάρτισης και την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των φορέων κατάρτισης** βασίζονται στις παραγράφους 13(3), 13(5), 13(6) και 14(5) της οδηγίας. Η προσθήκη της παραγράφου 1 στο άρθρο 26 θεωρείται αναγκαία για τη συμπλήρωση των απαιτήσεων που σχετίζονται με την πιστοποίηση των φορέων κατάρτισης από την πλευρά των αρμόδιων αρχών. Η αρμόδια αρχή υποχρεούται, επομένως, να θεσπίσει τις σχετικές διαδικασίες για την αίτηση, την έκδοση και τη διατήρηση της ισχύος των πιστοποιητικών του φορέα κατάρτισης. Ενώ η οδηγία δεν περιελάμβανε τέτοιες προβλέψεις, η προτεινόμενη απαίτηση είναι απαραίτητη κατά τη μεταφορά της οδηγίας σε κανονισμό εφαρμογής. Η απαίτηση αυτή, σε συνδυασμό με την υποχρέωση των αρμόδιων αρχών να θεσπίζουν διαδικασίες για την αδειοδότηση των σχολών ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, θα πρέπει να εξορθολογιστεί κατά τη συγχώνευση των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου στην οριζόντια δομή του κανόνα. Ως τέτοιες, οι απαιτήσεις αυτές θα αποτελέσουν μέρος των απαιτήσεων του συστήματος διαχείρισης για τις αρμόδιες αρχές.

76. Όσον αφορά το άρθρο 27 (3), μια επιπλέον αλλαγή διατύπωσης είναι η αντικατάσταση του όρου «επιτόπιες επισκέψεις» από τον όρο «αιφνιδιαστικές επιθεωρήσεις». Ο όρος «επιτόπιες επισκέψεις» θεωρήθηκε από τους εμπειρογνώμονες αμφίσημος, δεδομένου ότι δεν είναι ένας κοινός όρος που χρησιμοποιείται κατά την περιγραφή των λειτουργιών εποπτείας της ασφάλειας των αρμόδιων αρχών. Επιπλέον, στο πλαίσιο του Βασικού κανονισμού και των κανόνων εφαρμογής του για τις απαιτήσεις των αρμόδιων αρχών, χρησιμοποιούνται οι όροι «επιθεωρήσεις» και «αιφνίδιες επιθεωρήσεις». Με βάση την αξιολόγηση που διεξήγαγε ο Οργανισμός, η προτεινόμενη αλλαγή δεν θεωρείται ότι έχει καμία επίπτωση ούτε στις αρμόδιες αρχές ούτε στους φορείς κατάρτισης, δεδομένου ότι απλώς αποσαφηνίζει την πρόθεση της απαίτησης. Επιπλέον, το περιεχόμενο του όρου «επισκέψεις» δεν ορίζεται στην οδηγία, ενώ η συνολική έννοια μιας επιθεώρησης δύναται να εντοπιστεί εν γένει στο Βασικό κανονισμό (π.χ. Άρθρο 54 του Βασικού κανονισμού).
77. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το άρθρο 27(5) σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών που εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού είναι περιττό, λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 11 του βασικού κανονισμού. Από νομικής πλευράς διατύπωσης, οι διατάξεις που έχουν ήδη θεσπιστεί από υπέρτερης ισχύος νομοθεσία δεν πρέπει να επαναλαμβάνονται σε έναν κανόνα εφαρμογής και, ως εκ τούτου, η παράγραφος θα πρέπει να διαγραφεί. Ωστόσο, αυτές οι σκέψεις δεν πληρούν τα κριτήρια που καθορίζονται από την περιορισμένη εντολή που δόθηκε στον Οργανισμό για την εσπευσμένη διαδικασία.
78. Το άρθρο 28 του προτεινόμενου κανονισμού για **τους ειδικευμένους φορείς** βασίζεται στην παράγραφο 14(6), της οδηγίας. Το άρθρο 13 του Βασικού κανονισμού επιτρέπει στην αρμόδια αρχή να μεταβιβάζει οποιαδήποτε εργασία πιστοποίησης. Με βάση την ιδέα πίσω από τον όρο «πιστοποίηση» του Βασικού κανονισμού, όλα τα καθήκοντα εποπτείας που συνδέονται με φορείς κατάρτισης θεωρείται ότι αποτελούν εργασίες πιστοποίησης, όπως αυτές είναι απαραίτητες για την απόκτηση πιστοποιητικού ή για τη διατήρηση του πιστοποιητικού εν ισχύ. Ως εκ τούτου, προτείνεται να απαλειφθεί η συγκεκριμένη αναφορά σε ένα συγκεκριμένο έργο της αρμόδιας αρχής. Με βάση το άρθρο 13 του Βασικού κανονισμού, η αρμόδια αρχή μπορεί να αναθέσει οποιαδήποτε καθήκοντα, εκτός από την έκδοση των αδειών και των πιστοποιητικών (και τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση αυτών). Επιπλέον, η αναφορά στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 έχει αντικατασταθεί από αναφορά στο άρθρο 13 του Βασικού κανονισμού ως νομική βάση για αυτόν τον κανόνα εφαρμογής. Είναι επίσης σημαντικό να επισημανθεί ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 τροποποίησε το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και αντικατέστησε τον όρο «αγνωρισμένος οργανισμός» με τον όρο «ειδικευμένος φορέας». Για τη δεύτερη φάση, ο Οργανισμός θα αξιολογήσει την ανάγκη διατήρησης του εν λόγω άρθρου, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι διατάξεις του περιλαμβάνονται ήδη στο Βασικό κανονισμό και ότι η παράγραφος θα μπορούσε, κατ' αρχάς, να διαγραφεί.
79. Το άρθρο 29 σχετικά με την **αμοιβαία αναγνώριση των αδειών ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας** αποτελεί τη μεταφορά του άρθρου 15 της οδηγίας. Κατ' αρχάς, πρέπει να σημειωθεί ότι οι διατάξεις σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών που εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού είναι περιττές, λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 11 του βασικού κανονισμού. Από νομικής πλευράς διατύπωσης, οι διατάξεις που έχουν ήδη θεσπιστεί από υπέρτερης ισχύος νομοθεσία δεν πρέπει να επαναλαμβάνονται σε έναν κανόνα εφαρμογής και, ως εκ τούτου, η παράγραφος θα πρέπει να διαγραφεί. Ωστόσο, αυτές οι σκέψεις δεν πληρούν τα κριτήρια που καθορίζονται από την περιορισμένη εντολή που δόθηκε στον Οργανισμό για την εσπευσμένη διαδικασία. Αφετέρου δε, η οδηγία έχει μια πιο περιοριστική προσέγγιση όσον αφορά στην αμοιβαία αναγνώριση σε σχέση με το Βασικό κανονισμό, δεδομένου ότι παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να μην αναγνωρίζουν τις άδειες ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι δεν έχουν συμπληρώσει το ελάχιστο όριο ηλικίας των 21 ετών. Όπως εξηγήθηκε παραπάνω, ο περιορισμός αυτός δεν συνάδει με τις αρχές του Βασικού κανονισμού και προκαλεί νομικά προβλήματα, διότι ένας κανόνας εφαρμογής δεν δύναται να αποκλίνει από την υπέρτερης ισχύος νομοθεσία.

80. Προκειμένου να ξεπεραστούν οι δυσκολίες που προέρχονται από τις αντικρουόμενες εντολές που έλαβε, ο Οργανισμός προτείνει τώρα δύο επιλογές για πολιτική διαιτησία. Η επιλογή Α, όπως παρουσιάζεται στο προσχέδιο του Άρθρου 1, η οποία αποτελείται από μία μόνο πρόταση, ενισχύει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, χωρίς κανέναν περαιτέρω περιορισμό. Η επιλογή Β διατηρεί, ωστόσο, επιπλέον μια δυνατότητα περιορισμού για τα κράτη μέλη σε σχέση με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι δεν έχουν ακόμη φθάσει το ελάχιστο όριο ηλικίας των 21 ετών. Προκειμένου να μην τίθεται σε κίνδυνο η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, ο περιορισμός αυτός έχει διατυπωθεί κατά έναν ελαφρώς διαφορετικό τρόπο σε σύγκριση με την οδηγία και περιορίζει την άσκηση των προνομίων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που δεν έχουν ακόμη συμπληρώσει την ηλικία των 21 ετών στο κράτος μέλος που έχει εκδώσει την άδεια τους. Σίγουρα, η επιλογή Β στο παρόν άρθρο μπορεί να επιλεγεί μόνο σε συνδυασμό με την επιλογή Β που παρουσιάζεται στο άρθρο 8(3)(α) σχετικά με το εάν θα επιτραπεί ή όχι η απόκλιση από το ελάχιστο όριο ηλικίας.
81. Οι παράγραφοι 2, 3, και 4 του προτεινόμενου Άρθρου 29 αντιγράφουν το υπόλοιπο κείμενο του Άρθρου 15 της οδηγίας. Οι απαιτήσεις αυτές ρυθμίζουν τις διαδικασίες για τις περιπτώσεις όπου ο κάτοχος άδειας ασκεί τα εκ της αδείας δικαιώματα σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο εκδόθηκε η άδεια. Το περιεχόμενο αυτών των σημείων και η διαδικασία που περιγράφεται παραμένουν άθικτα.

Κεφάλαιο 7 – Τελικές διατάξεις

82. Εξαιτίας των αλλαγών στη νομική φύση, το χρονοδιάγραμμα και τη φύση των υποχρεώσεων των κρατών μελών, ορισμένες διατάξεις δεν μεταφέρονται καθώς είναι πλέον παρωχημένες, όπως το άρθρο 14 (7) σχετικά με την υποβολή έκθεσης σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας κάθε τρία έτη. Δεδομένου ότι η οδηγία έχει ήδη καταργηθεί και λαμβανομένης υπόψη της αναμενόμενης έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, είναι περιττό να υποβληθεί έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας. Αφετέρου, οι επιθεωρήσεις τυποποίησης που αναλαμβάνονται από τον Οργανισμό βάσει του παρόντος κανόνα εφαρμογής θα παρέχουν τις αναγκαίες πληροφορίες στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
83. Ομοίως, το άρθρο 16 της οδηγίας σχετικά με την προσαρμογή στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο θεωρείται περιττό, λαμβανομένου υπόψη του διαφορετικού επιπέδου του νέου νομικού μέσου. Η χρήση ενός κανονισμού της Επιτροπής ως κανόνα εφαρμογής σημαίνει ότι οποιαδήποτε τροποποίηση του παρόντος κανονισμού θα πρέπει επίσης να εφαρμοστεί μέσω της ίδιας διαδικασίας για τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις (πρώην: επιτροπολογία), και, συνεπώς, δεν είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί η δυνατότητα εφαρμογής του για ορισμένες διατάξεις.
84. Αντιθέτως, προτείνεται να ενσωματωθεί στο άρθρο 30 μια νέα **ρήτρα αναθεώρησης**, με σκοπό να διασφαλίζεται η πλήρης συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις του Βασικού κανονισμού. Ο Οργανισμός προτείνει να προβεί σε αξιολόγηση του ευρωπαϊκού συστήματος αδειοδότησης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, η οποία θα οδηγούσε στην έκδοση Γνωμοδότησης με την οποία προσδιορίζονται οι αναγκαίες περαιτέρω βελτιώσεις και οι ανάγκες για την πλήρη συμμόρφωση προς τις Βασικές απαιτήσεις. Αυτή η γνωμοδότηση δύναται να περιλαμβάνει επίσης πιθανές τροποποιήσεις του παρόντος κανονισμού. Μια τέτοια ρήτρα αναθεώρησης αποτελεί σύνηθες στοιχείο των κανόνων εφαρμογής που έχουν ήδη εκδοθεί στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας.
85. Το άρθρο 17 της οδηγίας για τη σύσταση επιτροπής και τον καθορισμό της εφαρμοστέας διαδικασίας δεν σχετίζεται με κάποιον κανόνα εφαρμογής, καθώς αυτός ο κανόνας δεν αναθέτει καθήκοντα για ένα χαμηλότερο επίπεδο και η αρμόδια επιτροπή για τα θέματα που σχετίζονται με την αδειοδότηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας καθορίζεται ήδη από το άρθρο 8γ (10) του Βασικού κανονισμού. Ως εκ τούτου, η διάταξη αυτή δεν έχει μεταφερθεί.
86. Το άρθρο 18 της οδηγίας σχετικά με τις κυρώσεις, θεωρείται, επίσης, περιττό, δεδομένου ότι το θέμα αυτό ρυθμίζεται ικανοποιητικά από το άρθρο 68 του Βασικού κανονισμού.

87. Σχετικά με τις **μεταβατικές ρυθμίσεις**, προστέθηκαν δύο νέες διατάξεις στο άρθρο 31 σχετικά με τη διατήρηση της εφαρμοσιμότητας των ενδεχόμενων εθνικών καταχωρίσεων ειδικοτήτων που τα κράτη μέλη ενδέχεται να έχουν αναπτύξει βάσει του άρθρου 7 (4) της οδηγίας και για τη δυνατότητα των κρατών μελών να περιορίζουν την άσκηση των προνομίων μιας καταχώρισης μονάδας κάτω από ένα ορισμένο όριο ηλικίας με βάση το άρθρο 10 της οδηγίας. Ο Οργανισμός προτείνει να επιτραπεί στα κράτη μέλη που ήδη κάνουν χρήση των διατάξεων αυτών να διατηρηθεί η εφαρμογή της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας τους σε μεταβατική βάση μέχρι τη θέσπιση, την επεξεργασία και τη θέση σε ισχύ των κοινών κανόνων για τους τομείς αυτούς. Όσον αφορά στους κοινούς κανόνες της δεύτερης φάσης, θα πρέπει να σημειωθεί ότι όχι μόνο η θέσπιση, αλλά και η εφαρμογή τους θα απαιτήσει περιόδους προσαρμογής, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας έχουν τα μέσα για να προσαρμόσουν τις πολιτικές τους και τα σχέδια τους σχετικά με το προσωπικό στις τελικά μεταβαλλόμενες απαιτήσεις. Το σαφές πλεονέκτημα αυτής της προσέγγισης είναι ότι επιτρέπει την ομαλή μετάβαση, όπως απαιτείται από τον βασικό κανονισμό, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο το σύστημα που θεσπίστηκε από αυτόν, μην επιτρέποντας στα κράτη μέλη την εφαρμογή αποκλίσεων από τους γενικούς κανόνες, πέραν των δυνατοτήτων που παρέχονται δια του παρόντος. Προκειμένου να διασφαλιστεί η κατάλληλη ροή των πληροφοριών, τα κράτη μέλη καλούνται επίσης να ενημερώνουν τον Οργανισμό, όταν κάνουν χρήση αυτών των μεταβατικών ρυθμίσεων.
88. Επιπλέον πρόσθετες διατάξεις περιλαμβάνονται σε αυτό το άρθρο, ώστε να αντανakλώνται οι **μεταβατικές ρυθμίσεις που είναι αναγκαίες όσον αφορά στις άδειες, τις ειδικότητες, τις καταχωρίσεις, τα ιατρικά πιστοποιητικά και τα πιστοποιητικά των φορέων κατάρτισης**.
- Οι διατάξεις του άρθρου 31(4) αποτελούν τη βάση των αδειών, ειδικοτήτων, καταχωρίσεων, ιατρικών πιστοποιητικών και πιστοποιητικών των φορέων κατάρτισης που έχουν εκδοθεί βάσει της εθνικής νομοθεσίας που έχει θεσπιστεί συμφώνως προς τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας.
 - Οι διατάξεις του άρθρου 31 (5) αποσκοπούν στη διασφάλιση ότι τα άτομα που έχουν ήδη υποβάλει αίτηση για άδεια, ειδικότητα, καταχώριση, ιατρικό πιστοποιητικό ή πιστοποιητικό φορέα κατάρτισης, το οποίο δεν έχει εκδοθεί ακόμη, συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού μέχρις ότου εκδοθεί η σχετική άδεια, ειδικότητα, καταχώριση ή πιστοποιητικό. Δεδομένου ότι οι σχετικές απαιτήσεις δεν αλλάζουν ριζικά σε σύγκριση με εκείνες που περιλαμβάνονται στην οδηγία, ο Οργανισμός εκτιμά ότι ο αντίκτυπος της διάταξης αυτής θα είναι μικρός.
 - Οι διατάξεις του άρθρου 31(6) και 31(7) είναι αναγκαίες για τους φορείς κατάρτισης που έχουν τον Οργανισμό ως αρμόδια αρχή (φορείς κατάρτισης με βασική έδρα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εκτός του εδάφους των κρατών μελών). Οι διατάξεις του άρθρου 31(6) εγγυώνται τη συνέχεια της διαδικασίας πιστοποίησης που έχει ήδη ξεκινήσει από την/τις αρμόδια(-ες) αρχή(-ες) του κράτους μέλους και τη διασφάλιση μιας ομαλής μετάβασης για τους αιτούντες. Οι διατάξεις του άρθρου 31(7) αποσκοπούν στη διασφάλιση της μεταβίβασης των δραστηριοτήτων εποπτείας από την/τις αρχή(-ές) του κράτους μέλους/των κρατών μελών στον Οργανισμό έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι έξι μήνες αποτελούν επαρκές χρονικό διάστημα προετοιμασίας για την ανάληψη των ευθυνών που του ανατίθενται από το νομοθέτη του Βασικού κανονισμού (βλ. άρθρο 22β).
89. Το άρθρο 20 της οδηγίας σχετικά με τη μεταφορά δεν μπορεί να εφαρμοστεί λόγω της αλλαγής της φύσης της νομικής πράξης. Ως εκ τούτου, η διάταξη αυτή δεν έχει μεταφερθεί. Μετά την έναρξη ισχύος του, ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.
90. Όσον αφορά την **έναρξη ισχύος** του παρόντος κανονισμού, ο Οργανισμός προτείνει την τυποποιημένη προσέγγιση, δηλαδή την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό είναι επίσης σύμφωνο με την πρόσφατη αίτηση των κρατών μελών να επιταχύνουν την εφαρμογή του λεγόμενου πακέτου SES II.

Παραρτήματα

91. Το Παράρτημα I, το οποίο περιλαμβάνει τις **προδιαγραφές των αδειών**, παραμένει αμετάβλητο εκτός από ήσσονος σημασίας ενημερώσεις διατύπωσης.
92. Το Παράρτημα II, το οποίο καθορίζει τις **απαιτήσεις κατάρτισης**, περιλαμβάνει την ενημερωμένη αναφορά στην τελευταία έκδοση των «Προδιαγραφών EUROCONTROL «Guidelines for air traffic controller Common Core Content Initial Training» της 21ης Οκτωβρίου 2008, η οποία θεωρείται απαραίτητη τεχνική ενημέρωση. Επιπλέον, η απαίτηση για την κατάρτιση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας στον τομέα της ασφάλειας και της διαχείρισης κρίσεων, που προέρχεται από το άρθρο 4(8) της οδηγίας προστίθεται τόσο στις απαιτήσεις κατάρτισης μονάδας στο Μέρος Β όσο και στις απαιτήσεις συνεχούς κατάρτισης στο Μέρος Γ, με βάση την άποψη εμπειρογνομώνων, με στόχο να εξασφαλιστεί ότι οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας είναι επαρκώς εκπαιδευμένοι ιδίως στα τοπικά θέματα ασφάλειας και διαχείρισης κρίσεων.
93. Καθώς τα περιγραφικά στοιχεία του Παραρτήματος III μετακινήθηκαν στο άρθρο 12 σχετικά με την καταχώριση της γλωσσικής επάρκειας, το παράρτημα περιέχει τώρα μόνο τον πίνακα με την **κλίμακα διαβάθμισης γλωσσικής επάρκειας**.
94. Το Παράρτημα IV έχει επίσης βελτιωθεί, μέσω της εισαγωγής των περιγραφικών στοιχείων στα σχετικά άρθρα. Ως εκ τούτου, περιέχει μόνο την προηγούμενη παράγραφο 2 σχετικά με τις **προδιαγραφές για τα πιστοποιητικά των φορέων κατάρτισης**.

IV. Αξιολόγηση των κανονιστικών επιπτώσεων

95. Σκοπό της Αξιολόγησης των κανονιστικών επιπτώσεων (RIA) είναι η εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων κανόνων και απαιτήσεων που πρόκειται να αναπτυχθούν. Στην περίπτωση αυτή, η διαδικασία αυτή θα αφορούσε την εισαγωγή απαιτήσεων όσον αφορά στην αδειοδότηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Η αξιολόγηση, επομένως, θα αποσκοπούσε στη στήριξη της διαδικασίας λήψης αποφάσεων σχετικά με την εφαρμογή του τροποποιημένου βασικού κανονισμού.
96. Ο σκοπός και η μεθοδολογία της RIA έχουν εκτεθεί σε διάφορα σχετικά έγγραφα, π.χ. η RIA για την επέκταση των αρμοδιοτήτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), για τον Κανονισμό διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM / ANS)⁹.
97. Η εφαρμογή του βασικού κανονισμού όσον αφορά την αδειοδότηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας απαιτεί τώρα από δύο φάσεις. Η πρώτη φάση (εσπευσμένη διαδικασία) στοχεύει στη μεταφορά της ήδη υπάρχουσας οδηγίας χωρίς σημαντικές αλλαγές στο επίπεδο των ουσιαστικών προϋποθέσεων, σύμφωνα με τις οδηγίες που έχουν δοθεί από την Επιτροπή και τις αποφάσεις που έχουν ληφθεί από την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού.
98. Η παρούσα γνωμοδότηση περιλαμβάνει ένα σύνολο σχεδίων μέτρων εφαρμογής που έχουν μεταφερθεί από την οδηγία 2006/23/EK. Δεν υπάρχουν ουσιαστικές αλλαγές στο περιεχόμενο της οδηγίας που θα δικαιολογούσαν περαιτέρω ανάλυση στο πλαίσιο της RIA, γεγονός που σημαίνει ότι οι μικρές αλλαγές που κατηγοριοποιούνται και επεξηγούνται ανωτέρω δεν δικαιολογούν σε καμία περίπτωση συμπληρωματική μελέτη για άλλες επιλογές ή εναλλακτικές λύσεις. Για το λόγο αυτό, στο στάδιο αυτό δεν εφαρμόστηκε συγκεκριμένη RIA.

⁹ www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf

99. Παρόλο που μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, εξακολουθούν να υπάρχουν πολλές πτυχές που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Η εποπτεία, η παρακολούθηση και η επιβολή δεν λειτουργεί ακόμη καλά και εξακολουθεί να μην υπάρχει ομοιογένεια ως προς την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Η RIA για την επέκταση του συστήματος του EASA για τη ρύθμιση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM / ANS) ¹⁰ προαναφέρθηκε και η ανάλυση αυτή επιβεβαιώνει ότι πρέπει να αναληφθεί δράση. Παρότι υπάρχει ασφάλεια στους ουρανούς της Ευρώπης, είναι σαφές ότι υπάρχουν ακόμη ορισμένα θέματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Τα θέματα αυτά αφορούν κυρίως το στόχο της σαφούς νομοθεσίας και της ενιαίας εποπτείας. Κατά τη δεύτερη φάση της εφαρμογής τα θέματα αυτά θα πρέπει να αξιολογηθούν περαιτέρω και να αντιμετωπιστούν.

V. Συμπεράσματα

100. Ο Οργανισμός κατάρτισε την παρούσα γνωμοδότηση ως απάντηση προς το αίτημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της επιτροπής Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού να εφαρμόσει την επέκταση του ευρωπαϊκού ρυθμιστικού συστήματος ασφαλείας της αεροπορίας, σχετικά με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, σε πρώτη φάση μέσω της εσπευσμένης διαδικασίας. Στην εν λόγω γνωμοδότηση, ο Οργανισμός αντανάκλα προσεκτικά τις περαιτέρω συμβουλές που έλαβε κατά τη διάρκεια της διαδικασίας από την Επιτροπή, την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού και το διοικητικό συμβούλιο του EASA, καθώς και από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.
101. Ο Οργανισμός πιστεύει ακράδαντα ότι αυτή η εσπευσμένη διαδικασία θα παρέχει άμεσα οφέλη στο ρυθμιστικό σύστημα της ασφαλείας, όπως:
- Η άμεση εφαρμογή του κανονισμού της Επιτροπής επιτυγχάνει αποτελεσματικότερα το υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο ασφαλείας σε σύγκριση με μια οδηγία με διαφορετικά και αποκλίνοντα επίπεδα και μεθόδους μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.
 - Ένα σύστημα αδειοδότησης μέσω άμεσα εφαρμοστέων κανόνων θα πρέπει να διευκολύνει τη θέσπιση των ρυθμίσεων FAB.
 - Ο Οργανισμός μπορεί να αναπτύσσει αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και προδιαγραφές πιστοποίησης, των οποίων η χρήση διευκολύνει τη συμμόρφωση με τους κανόνες και την παροχή της αναγκαίας αναλογικότητας και επικουρικότητας. Αυτό συνεπάγεται επίσης τη χρήση των βιομηχανικών βέλτιστων πρακτικών.
 - Οι νέοι κανόνες στο χώρο παρέχουν τη νομική βάση για τις επιθεωρήσεις τυποποίησης που επιδιώκονται, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφαλής και ομοιόμορφη εφαρμογή των κοινών κανόνων και να βοηθηθούν οι αρχές στα καθήκοντά τους για την εποπτεία της ασφαλείας.
 - Ο Οργανισμός θα γίνει η αρμόδια αρχή για τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί από το νόμο - για τους πανευρωπαϊκούς και μη ευρωπαϊκούς ANSP, καθώς και για τους μη ευρωπαϊκούς φορείς κατάρτισης ATCO.
 - Άλλα στοιχεία του ευρωπαϊκού συστήματος ασφαλείας των αερομεταφορών - όπως διεθνείς συμφωνίες συνεργασίας καθώς και τα μέτρα εκτέλεσης, που καθορίζονται στο Βασικό κανονισμό - θα τεθούν επίσης σε ισχύ στον τομέα αυτό.
 - Ο Οργανισμός δύναται να συμβάλει, μέσω διαφόρων ρυθμιστικών μέτρων στην εφαρμογή του SES II, συμπεριλαμβανομένης, ιδίως, της στήριξης των ρυθμίσεων FAB, της μεταφοράς των SARP του ICAO, της εποπτείας της ασφαλείας των λειτουργιών διαχείρισης των δικτύων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και της υποστήριξης της εφαρμογής του προγράμματος SESAR.

¹⁰ www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf

102. Ο Οργανισμός συνιστά στην Επιτροπή να κινήσει την εκτελεστική διαδικασία για την έγκριση του νέου κανονισμού της Επιτροπής σχετικά με την αδειοδότηση και την ιατρική πιστοποίηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας με βάση την παρούσα γνωμοδότηση.

Κολωνία, 28 Μαΐου 2010

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής