



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 02/2010

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 28ης Μαΐου 2010

για κανονισμό της Επιτροπής XXX/2010 περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όσον αφορά τις μεθόδους εργασίας και τις επιχειρησιακές διαδικασίες

ΚΑΙ

για κανονισμό της Επιτροπής XXX/2010 για την εποπτεία της ασφάλειας στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας

I. Γενικά

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009² (εφεξής «ο βασικός κανονισμός») απαιτεί από την Επιτροπή να θεσπίσει ένα συνεκτικό πλαίσιο κανόνων για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ΑΤΜ) και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ΑΝΣ). Σύμφωνα με το άρθρο 8β παράγραφος 7, οι προτεινόμενοι κανόνες εφαρμογής πρέπει να αναπτυχθούν βάσει των σχετικών διατάξεων 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"), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών"), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004 για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για τον εναέριο χώρο") και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα») καθώς και τους συναφείς κανόνες εφαρμογής. Ειδικότερα, τα προσχέδια κανονισμών που προτείνονται στην παρούσα γνώμη βασίζονται στους ακόλουθους κανονισμούς της Επιτροπής:
 - α. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής, περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας,³ και
 - β. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 της Επιτροπής για την εποπτεία της ασφάλειας στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, κατά τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005⁴.

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, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ (ΕΕ L 309, της 24.11.2009, σ. 51).

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής της 20ής Δεκεμβρίου 2005 περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ΕΕ L 335, της 21.12.2005, σ. 13-30).

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 της Επιτροπής της 8ης Νοεμβρίου 2007 για την εποπτεία της ασφάλειας στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 (ΕΕ L 291, της 9.11.2007, σ. 16-22)

2. Το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω δραστηριότητας θέσπισης κανόνων που είχε ως αποτέλεσμα την παρούσα γνώμη περιγράφεται στους Όρους Αναφοράς (ΟΑ) ATM.001⁵ «Επέκταση του συστήματος του EASA στη ρύθμιση της ασφάλειας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS), — ανάπτυξη κανόνων σχετικά με τις απαιτήσεις για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας» και ATM.004⁶ «Επέκταση του συστήματος του EASA στη ρύθμιση της ασφάλειας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS) — ανάπτυξη κανόνων για τις αρμόδιες αρχές», και αναλύεται διεξοδικότερα κατωτέρω. Ωστόσο, όπως εξηγείται περαιτέρω στο Κεφάλαιο II της παρούσας γνώμης, το περιεχόμενο και η διαδικασία θέσπισης κανόνων που ακολουθείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας της Αεροπορίας (εφεξής «ο Οργανισμός»), δεν βρίσκονται σε πλήρη συμμόρφωση προς τους προαναφερθέντες ΟΑ. Το περιεχόμενο των σχεδίων κανονισμών που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας γνώμης σέβεται τις αποφάσεις που ελήφθησαν κατά την 33η και 34η συνέλευση της επιτροπής του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στις 3 και 4 Δεκεμβρίου 2009 και την επιστολή⁷ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς τον Οργανισμό με την οποία ζητείται η εφαρμογή επείγουσας διαδικασίας για την ταχύτερη μεταφορά των υφιστάμενων κανόνων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Ως εκ τούτου, βάσει των αποφάσεων αυτών, η παρούσα γνώμη καλύπτει τη μεταφορά του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 με τις απαραίτητες ελάχιστες τεχνικές επικαιροποιήσεις και την εν μέρει εφαρμογή του βασικού κανονισμού.
3. Το περιεχόμενο της παρούσας γνώμης αντιπροσωπεύει μόνο το πρώτο στάδιο της διαδικασίας. Η πλήρης εφαρμογή του βασικού κανονισμού θα πραγματοποιηθεί σε μια δεύτερη φάση, κατόπιν έγκρισης της διαδικασίας θέσπισης των κανόνων από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού⁸. Ο Οργανισμός θα προβεί σε τροποποίηση των ανωτέρω ΟΑ, ούτως ώστε να αντικατοπτρίζουν τη σταδιακή αυτή προσέγγιση.
4. Δια της παρούσης, ο Οργανισμός υποβάλλει τη γνώμη του στην Επιτροπή, η οποία στοχεύει να εκπληρώσει, σε πρώτη φάση, την εσπευσμένη προσέγγιση για την εφαρμογή των άρθρων 8β και 22α του βασικού κανονισμού.
5. Οι προτεινόμενοι κανόνες αναπτύχθηκαν λαμβάνοντας υπόψη τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και των ισχυόντων διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών που δημοσιεύθηκαν από τον ICAO (ήτοι, τα παραρτήματα ICAO) δυνάμει του άρθρου 37 της σύμβασης του Σικάγου. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού, ο Οργανισμός θα επικουρεί τα κράτη μέλη κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους, ως αυτές απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου, παρέχοντας τις βάσεις για κοινή ερμηνεία και ενιαία εφαρμογή των διατάξεών της, εξασφαλίζοντας παράλληλα τη δέουσα συνεκτικότητά τους κατά τη θέσπιση των κανόνων εφαρμογής του.
6. Η παρούσα γνώμη εγκρίθηκε, εν μέρει, κατ' εφαρμογή της διαδικασίας που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του EASA⁹, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19 του βασικού κανονισμού. Παρεκκλίσεις από την εν λόγω διαδικασία, οι οποίες απορρέουν από την εφαρμογή της επείγουσας διαδικασίας, ως ζητήθηκε από την Επιτροπή και την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού, παρουσιάστηκαν στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού, το οποίο επιβεβαίωσε τη στήριξή του καταρχάς για τη χρήση μιας τέτοιας διαδικασίας στην προκειμένη 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.

⁵ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.001.pdf.

⁶ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.004.pdf.

⁷ TREN F2/JP/sr D(2009) 74614.

⁸ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εφαρμοστέα από τον Οργανισμό διαδικασία για την έκδοση γνώμων, πιστοποιήσεων, προδιαγραφών και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

⁹ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εφαρμοστέα από τον Οργανισμό διαδικασία για την έκδοση γνώμων, πιστοποιήσεων, προδιαγραφών και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

II. Διαβούλευση

7. Το στενό χρονικό πλαίσιο που επιβάλλεται από την επείγουσα διαδικασία, όπως ζητήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην επιστολή της και επιβεβαιώθηκε από το διοικητικό συμβούλιο του EASA και από την Επιτροπή του Ενιαίου Ουρανού (που απαιτεί την έγκριση της πρώτης δέσμης κανόνων εφαρμογής έως τα τέλη του 2010, γεγονός το οποίο συνεπάγεται ότι ο Οργανισμός όφειλε να εκδώσει την παρούσα γνώμη τον Ιούνιο του 2010), δεν επέτρεψε στον Οργανισμό να ακολουθήσει τα συνήθη στάδια της διαδικασίας θέσπισης κανόνων, σύμφωνα με τα οποία απαιτείται επίσημη διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς μέσω διαδικασίας δημόσιας διαβούλευσης. Εάν ακολουθείτο η πλήρης διαδικασία θέσπισης κανόνων που εγκρίθηκε από το διοικητικό συμβούλιο, θα απαιτείτο ελάχιστη περίοδος 6 έως 7 μηνών από τη στιγμή της δημοσίευσης της Ειδοποίησης για Προτεινόμενη Τροποποίηση (ΕΠΤ) έως την ημέρα έκδοσης της παρούσας γνώμης. Συνεπώς, προκειμένου να τηρηθούν οι προθεσμίες που καθορίστηκαν δυνάμει των προαναφερθεισών αποφάσεων, δεν κοινοποιήθηκε καμία ΕΠΤ στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού, όπως επίσης δεν συντάχθηκε ούτε δημοσιεύθηκε έγγραφο απάντησης σε παρατηρήσεις (ΕΑΠ). Στην περίπτωση αυτή, εκδίδεται μόνο μία γνώμη, η οποία απευθύνεται απευθείας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επιπλέον, δεδομένου ότι το προτεινόμενο σχέδιο κανόνων συνιστά μια απλή μεταφορά των υφιστάμενων κανονισμών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕΟ) δεν εκδίδεται απόφαση του Οργανισμού που να περιλαμβάνει αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης ή υλικό καθοδήγησης.
8. Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς είναι ενημερωμένοι σχετικά με το περιεχόμενο της παρούσας γνώμης, ο Οργανισμός, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα διοργανώνει ειδικά εργαστήρια με αντικείμενο την αναλυτική επεξήγηση του περιεχομένου της παρούσας γνώμης και των σχεδίων από τα οποία αποτελείται για τη δεύτερη φάση που πρόκειται να ακολουθήσει άμεσα. Επιπλέον, ο Οργανισμός θα παράσχει, εφόσον παραστεί ανάγκη, επιμέρους ενημερωτικά σεμινάρια που θα αφορούν το περιεχόμενο της παρούσας γνώμης σε σχέση με τους 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).
9. Ο Οργανισμός θα παράσχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή γραπτά συμπεράσματα επί των αποτελεσμάτων των εργαστηρίων και των ενημερωτικών σεμιναρίων, τα οποία και θα δημοσιεύσει (μέσω της ειδικής ιστοσελίδας για την ATM και τα αεροδρόμια¹⁰), ούτως ώστε η Επιτροπή να τα λάβει δεόντως υπόψη κατά τη διατύπωση της νομοθετικής της πρότασης.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

α) Κοινές απαιτήσεις περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όσον αφορά τις μεθόδους εργασίας και τις επιχειρησιακές διαδικασίες

10. Προς το παρόν, οι κανονισμοί της ΕΕΟ δεν έχουν ακόμη τροποποιηθεί ούτως ώστε να λάβουν υπόψη τις διατάξεις του βασικού κανονισμού, ως απαιτείται από τον Ευρωπαϊό νομοθέτη (άρθρο 65α του βασικού κανονισμού). Ως εκ τούτου, οι κανονισμοί που αφορούν τον ΕΕΟ αφενός εξακολουθούν να περιέχουν ορισμένες απαιτήσεις ασφαλείας που ισχύουν για την εφαρμογή του συστήματος πιστοποίησης των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) και, αφετέρου, δεν αποσαφηνίζουν τη σχέση μεταξύ αυτών των απαιτήσεων ασφαλείας και άλλων απαιτήσεων που δεν συνδέονται άμεσα με την ασφάλεια. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί ένα είδος αλληλοεπικάλυψης μεταξύ του βασικού κανονισμού και των κανονισμών που αφορούν την ΕΕΟ. Υπό ιδανικές συνθήκες θα τροποποιείτο ο κανονισμός που αφορά την ΕΕΟ, όπως εξηγείται ανωτέρω, γεγονός το οποίο θα επέτρεπε στον Οργανισμό να εκδώσει έναν κανόνα εφαρμογής που θα ίσχυε μόνο για τον βασικό κανονισμό. Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε από τον Οργανισμό την έκδοση γνώμης για τη μεταφορά των υφιστάμενων κανονισμών χωρίς μείζονες αλλαγές και, συνεπώς, την πρόταση σχεδίων κανονισμού με διπλή νομική βάση. Αυτό θα επιτρέψει τη διατήρηση ενός μόνο κανονισμού που καθορίζει τις απαιτήσεις για τους φορείς παροχής υπηρεσιών

¹⁰ <http://www.easa.europa.eu/atm/>.

αεροναυτιλίας (ANSP) και τις αρμόδιες αρχές, έως ότου η κατάσταση μπορέσει να αποσαφηνιστεί.

11. Όσον αφορά τη μεταφορά του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 σε κανόνες εφαρμογής δυνάμει του βασικού κανονισμού, ακολουθώντας παράλληλα την επείγουσα διαδικασία που ζητήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο Οργανισμός έχει επαναλάβει τον παρόντα κανονισμό με την εισαγωγή των ελάχιστων απαιτούμενων αλλαγών και των ελάχιστων τεχνικών επικαιροποιήσεων που παρατίθενται στη συνέχεια για την εφαρμογή του βασικού κανονισμού:
- i. Προσθήκη του όρου **αρμόδια αρχή** (νέο άρθρο 3 του σχεδίου κανόνα εφαρμογής). Η τροποποίηση αυτή απαιτείται για την εφαρμογή των άρθρων 8β και 22α. Ο όρος αυτός αναγνωρίζει τις ακόλουθες αρμόδιες αρχές: την Εθνική Εποπτική Αρχή (ΕΕΑ), όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1070/2009, την αρχή ή τις αρχές που είναι αρμόδιες για την εποπτεία ενός λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου (FAB), ως ορίζεται από τα κράτη μέλη που συμμετέχουν στη συμφωνία FAB, αν είναι διαφορετική/ές από την ΕΑΑ και τον Οργανισμό, σύμφωνα με το άρθρο 22α του βασικού κανονισμού για τους φορείς παροχής πανευρωπαϊκών υπηρεσιών και για τους παρόχους υπηρεσιών που εδρεύουν εκτός της περιοχής όπου ισχύει η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά παρέχουν υπηρεσίες στον εναέριο χώρο της εν λόγω περιοχής. Περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τον ρόλο του Οργανισμού ως αρμόδιας αρχής παρέχονται στην παράγραφο γ κατωτέρω.
 - ii. Ο **ορισμός των πανευρωπαϊκών υπηρεσιών**. Ο ορισμός αυτός απαιτείται για την περαιτέρω εφαρμογή του άρθρου 22α. Σκοπός του ορισμού αυτού είναι να συμβάλει στον σαφέστερο προσδιορισμό των εν λόγω πανευρωπαϊκών υπηρεσιών. Πρόκειται για υπηρεσίες που έχουν σχεδιαστεί και προορίζονται για χρήστες οι οποίοι βρίσκονται στην πλειοψηφία ή σε όλα τα κράτη μέλη. Ο όρος «στην πλειοψηφία ή σε όλα τα κράτη μέλη» είναι απαραίτητος για την κάλυψη των περιπτώσεων εκείνων όπου παρόλο που η υπηρεσία έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να προσφέρει πανευρωπαϊκή κάλυψη, ενδέχεται να μην είναι διαθέσιμη στους χρήστες ορισμένων κρατών μελών (για παράδειγμα, ένας σχηματισμός δορυφόρων που δεν παρέχει κάλυψη σε όλα τα κράτη μέλη).
 - iii. Η προσθήκη **παραπομπών στον βασικό κανονισμό**, εφόσον αυτό κρίνεται αναγκαίο για λόγους νομικής βεβαιότητας. Οι προτεινόμενες αυτές αλλαγές εφαρμόζουν τον βασικό κανονισμό και απορρέουν άμεσα από την επέκταση του συστήματος του EASA στη ρύθμιση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
 - iv. Οι αναφορές στις **Εθνικές Εποπτικές Αρχές (ΕΕΑ)**, ως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 1070/2009, **αντικαταστάθηκαν από** αναφορές στις **αρμόδιες αρχές**, όπου αυτό κρίθηκε απαραίτητο (για παράδειγμα, στην περίπτωση των διατάξεων που αναφέρονται σε αξιολογήσεις από ομοτίμους, δεν κρίθηκε απαραίτητο). Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι φορείς αμφισβήτησαν τη νομική βάση του Οργανισμού αναφορικά με την εκτέλεση ορισμένων καθηκόντων ως αρμόδιας αρχής και ζήτησαν να καθορίζεται πάντα ποια είναι η αρμόδια αρχή (η ΕΕΑ ή ο Οργανισμός). Κατά την άποψη του Οργανισμού, δεν συντρέχει λόγος καθορισμού του στοιχείου αυτού σε κάθε διάταξη του σχεδίου κανονισμών, καθώς κάτι τέτοιο θα συνεπάγεται επανάληψη της περιγραφής των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων που καθορίζονται ήδη στο κείμενο του βασικού κανονισμού. Για παράδειγμα, στην περίπτωση του πρώην άρθρου 6 (νυν άρθρου 7) «Διευκόλυνση της παρακολούθησης συμμόρφωσης», ο όρος «ΕΕΑ» έχει αντικατασταθεί από τον όρο «αρμόδια αρχή». Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση, είναι σαφές ότι η ανάθεση εξουσιών στους επιθεωρητές του Οργανισμού εξασφαλίζεται μέσω της εφαρμογής του άρθρου 55 του βασικού κανονισμού «Έρευνα επιχειρήσεων».
 - v. Ο όρος **αναγνωρισμένος οργανισμός αντικαταστάθηκε από** τον όρο **ειδικευμένος φορέας**. Η τροποποίηση αυτή απαιτείται για την εφαρμογή του

άρθρου 13 του βασικού κανονισμού. Είναι, επίσης, σημαντικό να επισημανθεί ότι το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1070/2009, με τον οποίο ο όρος «αναγνωρισμένος οργανισμός» αντικαταστάθηκε από τον όρο «ειδικευμένος φορέας».

- vi. Οι **αιτιολογικές σκέψεις** έχουν επίσης επικαιροποιηθεί, ούτως ώστε να αντικατοπτρίζουν καλύτερα την παρούσα κατάσταση, τη νέα νομική βάση, τη βάση για τον προτεινόμενο κανόνα εφαρμογής καθώς και τις μελλοντικές φάσεις θέσπισης κανόνων στον τομέα αυτό.
- vii. Η εισαγωγή **ορισμένων αλλαγών στη διαδικασία αξιολόγησης από ομοτίμους**. Κατά τη διάρκεια της 34^{ης} συνεδρίασης της ΕΕΟ συζητήθηκε η διαδικασία αξιολόγησης από ομοτίμους και αίτημα ορισμένων κρατών μελών ήταν να συμπεριληφθεί ο Οργανισμός στη διαδικασία αξιολόγησης από ομοτίμους. Για τον λόγο αυτό, ο Οργανισμός πρότεινε πολύ απλές τροποποιήσεις στο πρώην αυτό άρθρο 9 (νυν άρθρο 10). Επιπλέον, και βάσει της συμβουλή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δεν έχει ληφθεί επί του παρόντος σαφής απόφαση σχετικά με τη συνέχιση των αξιολογήσεων από ομοτίμους και μετά τον πρώτο κύκλο, ο οποίος πρόκειται να ολοκληρωθεί στα τέλη του 2012. Για τον λόγο αυτό, και με βάση τη συμβουλή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η πρόταση συνίσταται στην αντικατάσταση της λέξης «θα» από τη φράση «ενδέχεται να».

Παρόλο που ο όρος «αξιολόγηση από ομοτίμους», το πεδίο εφαρμογής ή οι στόχοι των εν λόγω αξιολογήσεων από ομοτίμους δεν έχουν καθοριστεί στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005, κατά τη γνώμη του Οργανισμού, οι παρόμοιες πρακτικές στις αξιολογήσεις από ομοτίμους (εξάσκηση «διδασκαλίας-μάθησης», ανταλλαγή εμπειριών σχετικά με την εφαρμογή, συμπεφωνημένα συμπεράσματα των βέλτιστων επιχειρησιακών πρακτικών κ.λπ.) καλύπτονται ήδη από τις λεγόμενες «συναντήσεις τυποποίησης» που πραγματοποιούνται σε άλλους τομείς της αεροπορίας (για παράδειγμα, στον τομέα της αξιοπλοΐας, των αεροπορικών δραστηριοτήτων, αδειοδότησης ιπτάμενου πληρώματος). Επιπλέον, ο Οργανισμός προτίθεται να επεκτείνει αυτές τις «συναντήσεις τυποποίησης» στους τομείς των ANS/ATM και των αεροδρομίων, ούτως ώστε να παρέχει στις αρμόδιες αρχές τα αναγκαία βήματα συζήτησης τυχόν προβλημάτων εφαρμογής, εξάσκηση «διδασκαλίας-μάθησης» και την ανάλυση των θεμάτων ασφαλείας που είναι κοινά για το σύνολο του συστήματος αερομεταφορών. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι αυτό το είδος εθελοντικής συνεργασίας δεν χρήζει κανονιστικής ρύθμισης.

- viii. Η θέσπιση των **μεταβατικών διατάξεων και καταργήσεων** των υφιστάμενων κανονισμών. Οι διατάξεις αυτές κρίθηκαν αναγκαίες, προκειμένου να καθορίζουν σαφώς τα εξής:
- Όλα τα υφιστάμενα πιστοποιητικά ANSP που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 (ΕΚ) θεωρούνται παρωχημένα
 - Οι υποψήφιοι που έχουν υποβάλει αίτηση για πιστοποιητικό ANSP στη σχετική αρμόδια αρχή πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού, οφείλουν να τηρήσουν τις ισχύουσες απαιτήσεις του προτεινόμενου κανονισμού και, ως εκ τούτου, θα εφοδιαστούν με πιστοποιητικό ANSP σύμφωνα με τις διατάξεις του προτεινόμενου κανονισμού. Κατά την άποψη του Οργανισμού δεν απαιτείται καμία μεταβατική περίοδος για τις αιτήσεις που βρίσκονται επί του παρόντος σε εξέλιξη, από την άποψη ότι οι ανωτέρω τροποποιήσεις δεν έχουν καμία επίπτωση στην απόδειξη της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις από πλευράς του υποψηφίου. Η παράγραφος 2 εξηγεί τις μεταβατικές διατάξεις που ισχύουν στις περιπτώσεις όπου υφίσταται αλλαγή της αρμόδιας αρχής για την εποπτεία της ασφαλείας με την εφαρμογή των νέων κανονισμών
 - Για τις περιπτώσεις εκείνες όπου ο Οργανισμός είναι η αρμόδια αρχή για τους ANSP (στην περίπτωση των φορέων παροχής πανευρωπαϊκών υπηρεσιών και στην περίπτωση των φορέων παροχής υπηρεσιών που βρίσκονται εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης), ισχύουν οι διατάξεις της παραγράφου 3. Οι διατάξεις αυτές απαιτούνται για τη συνέχιση της διαδικασίας πιστοποίησης που έχει ήδη

θεσπιστεί από την/τις αρμόδια(-ες) αρχή(-ες) του/των κράτους/κρατών μέλους/μελών καθώς και για τη διασφάλιση μιας ομαλής μετάβασης για τους εν λόγω αιτούντες. Πρόταση του Οργανισμού είναι να επιτραπεί η διατήρηση της διαδικασίας πιστοποίησης, σε συνεργασία με τον Οργανισμό και η εκχώρηση των δραστηριοτήτων εποπτείας στον Οργανισμό, μετά την έκδοση του πιστοποιητικού

- 20 ημέρες μετά τη δημοσίευση της πρότασης κανονισμού, εφόσον εγκριθεί, οι υποψήφιοι που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικά ANSP υποχρεούνται να τηρούν τον εν λόγω κανονισμό και
- **κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 668/2008, καθώς και του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008, καθώς οι απαιτήσεις αυτές έχουν ενσωματωθεί πλήρως στον προτεινόμενο κανονισμό.**

12. Όσον αφορά τις **παραπομπές στα παραρτήματα του ICAO**, έχει περιέλθει στη γνώση του Οργανισμού ότι μετά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 668/2008, τα παραρτήματα της ICAO τροποποιήθηκαν ως εξής:

- i. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 2**, 10η έκδοση, Ιούλιος 2005, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον **αριθ. 40** τροποποιήθηκε για να συμπεριλάβει έως και την τροποποίηση **αριθ. 42**
- ii. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 3**, 16η έκδοση, Ιούλιος 2007, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως την τροποποίηση αριθ. 74
- iii. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 4, 10η έκδοση, Ιούλιος 2001**, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθ. 54 τροποποιήθηκε για να μετατραπεί σε **11η έκδοση, Ιούλιος 2009**
- iv. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 10, τόμος I**, 6η έκδοση, Ιούλιος 2006, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον **αριθ. 82** τροποποιήθηκε για να συμπεριλάβει έως και την τροποποίηση **αριθ. 84**
- v. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 10, τόμος I**, 6η έκδοση, Ιούλιος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον **αριθ. 82** τροποποιήθηκε για να συμπεριλάβει έως και την τροποποίηση **αριθ. 84**
- vi. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 10, τόμος III**, 2η έκδοση, Ιούλιος 2007, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον **αριθ. 82** τροποποιήθηκε για να συμπεριλάβει έως και την τροποποίηση **αριθ. 84**
- vii. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 10, τόμος IV**, 4η έκδοση, Ιούλιος 2007, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον **αριθ. 82** τροποποιήθηκε για να συμπεριλάβει έως και την τροποποίηση **αριθ. 84**
- viii. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 10, τόμος V**, 2η έκδοση, Ιούλιος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον **αριθ. 82** τροποποιήθηκε για να συμπεριλάβει έως και την τροποποίηση **αριθ. 84**
- ix. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 11**, 13η έκδοση, Ιούλιος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον **αριθ. 45** τροποποιήθηκε για να συμπεριλάβει έως και την τροποποίηση **αριθ. 47-B**
- x. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 14**, τόμος I, **4η έκδοση, Ιούλιος 2004**, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθ. 9 τροποποιήθηκε για να μετατραπεί σε **5η έκδοση, Ιούλιος 2009**
- xi. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 14**, τόμος II, **2η έκδοση, Ιούλιος 1995**, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθ. 3 τροποποιήθηκε για να μετατραπεί σε **3η έκδοση, Ιούλιος 2009**

- xii. Η παραπομπή στο **Παράρτημα 15**, 12η έκδοση, Ιούλιος 2004, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον **αριθ. 34** τροποποιήθηκε για να συμπεριλάβει έως και την τροποποίηση **αριθ. 35**
13. Ο Οργανισμός δεν έχει εισαγάγει ακόμη τις εν λόγω ενημερωμένες παραπομπές στο σχέδιο κανονισμού για την παρούσα γνώμη. Ωστόσο, προκειμένου να βοηθήσει τα κράτη μέλη να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου (βλ. άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού), ο Οργανισμός προτείνει την ανάλυση των αλλαγών που προκύπτουν από τις τελευταίες εκδόσεις των παραρτημάτων, προκειμένου να αξιολογήσει και να εκτιμήσει τον αντίκτυπο της εφαρμογής τους και να εκδώσει σχετική γνώμη την οποία θα απευθύνει εν συνεχεία στην Επιτροπή.
- Είναι, επίσης, σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι η μεταφορά των σχετικών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ICAO που θα λάβει χώρα κατά τη 2η φάση, θα καταστήσει περιττές τις αναφορές αυτές, οι οποίες κατά συνέπεια θα αντικατασταθούν από τα κατάλληλα μέτρα που θα θεσπίσει η Ένωση.
14. Είναι επίσης σημαντικό να επισημανθεί ότι το άρθρο 25 του κανονισμού της Επιτροπής για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου, που εκδόθηκε πρόσφατα, απαιτεί τροποποίηση του τμήματος 2.2 και του τμήματος 9 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005. Στην παρούσα γνώμη, ο Οργανισμός προτείνει κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 και την αντικατάστασή του από τον παρόντα κανονισμό. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός θα συνιστούσε ενσωμάτωση των τροποποιήσεων που απαιτούνται από τον κανονισμό σχετικά με έναν μηχανισμό επιδόσεων στη νομοθετική πρόταση της Επιτροπής που αφορά τον παρόντα κανονισμό.
15. Πέρα από τις ελάχιστες τεχνικές επικαιροποιήσεις που παρατέθηκαν ανωτέρω και τα ζητήματα που ο Οργανισμός προτείνει να τροποποιηθούν βάσει της παραγράφου 11, ο Οργανισμός, αφότου συμβουλευτήκε τους εμπειρογνώμονες των ομάδων θέσπισης κανόνων ATM.001 και ATM.004, εντόπισε ότι οι ακόλουθοι τομείς χρήζουν απαραίτητων βελτιώσεων. Ο Οργανισμός, σε συνεργασία με τους εμπειρογνώμονες, πρόβη σε προκαταρκτική αξιολόγηση των εν λόγω βελτιώσεων από άποψη καταλληλότητας, ωριμότητας και δυνατότητάς συμπερίληψής τους στο πλαίσιο της επείγουσας διαδικασίας. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα συμπεράσματα των συναντήσεων της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού και εν απουσία μιας κανονικής διαδικασίας διαβούλευσης θέσπισης κανόνων, ο Οργανισμός δεν τις έχει ακόμη συμπεριλάβει στο πλαίσιο των προτεινόμενων κανονισμών. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός εκτιμά ότι οι ακόλουθες προτάσεις βελτίωσης πρέπει να εξεταστούν κατά προτεραιότητα στο πλαίσιο της δεύτερης φάσης της διαδικασίας θέσπισης κανόνων, παράλληλα με τη μεταφορά των σχετικών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ICAO.
- i. Οι διατάξεις που αφορούν τις **παρεκκλίσεις** που περιλαμβάνονται στο άρθρο 5 του προτεινόμενου κανονισμού: ακόμη και αν ο Οργανισμός έχει μεταφέρει τις υπάρχουσες διατάξεις που περιλαμβάνονται στο πρώην άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005, όπως ζητήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και επιβεβαιώθηκε από την ΕΕΟ, ο Οργανισμός επιθυμεί να τονίσει ότι η κατά λέξη μεταφορά αυτού του άρθρου ενδεχομένως να δημιουργούσε ορισμένα προβλήματα συμβατότητας με τον βασικό κανονισμό. Πρώτα απ' όλα, διότι ορίζεται ότι το πιστοποιητικό πρέπει να περιορίζεται στον εναέριο χώρο που υπάγεται στη δικαιοδοσία της αρμόδιας αρχής που το εξέδωσε. Η αναφορά αυτή θα μπορούσε να ερμηνευθεί ως αντιβαίνουσα στο άρθρο 11 του βασικού κανονισμού. Δεύτερον, ο Οργανισμός κρίνει ότι η αρχική διατύπωση του άρθρου δεν υποδεικνύει το επίπεδο της ασφάλειας δικαίου που απαιτείται για την εκπλήρωση του στόχου της ομοιόμορφης εφαρμογής των απαιτήσεων ασφάλειας της αεροπορίας που καθορίζονται στον βασικό κανονισμό. Πέρα από την εξαίρεση ορισμένων διατάξεων που δεν υπόκεινται σε παρεκκλίσεις, ο Οργανισμός κατανοεί ότι δεν έχει θεσπιστεί κανένα κριτήριο βάσει του οποίου θα ισχύουν οι απαιτήσεις για τους ANSP που υπόκεινται σε παρεκκλίσεις. Επιπλέον, αυτό ενδεχομένως να αποτελέσει την αιτία πρόκλησης καταστάσεων κατά τις οποίες εφαρμόζονται πολύ διαφορετικά κριτήρια

από διαφορετικές αρμόδιες αρχές, γεγονός που θα μπορούσε να καταλήξει σε καταστάσεις όπου παρόμοιοι υποψήφιοι υποχρεούνται να συμμορφωθούν προς πολύ διαφορετικές απαιτήσεις. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο Οργανισμός θεωρεί ότι δεν πρέπει να είναι δυνατή η ευελιξία. Αυτήν ακριβώς την ευελιξία προσπαθεί να εξασφαλίσει στο άρθρο 14 του βασικού κανονισμού του, όπου προβλέπεται η δυνατότητα για τα κράτη μέλη να παρεκκλίνουν από τις απαιτήσεις υπό ορισμένες συγκεκριμένες συνθήκες, αλλά με πλήρη διαφάνεια και υπό τη στενή εποπτεία της Επιτροπής, και με τη βοήθεια του Οργανισμού και των λοιπών κρατών μελών. Συγκεκριμένα, το άρθρο 14 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού προβλέπει με ακρίβεια το είδος της κατάστασης που καλύπτεται από το άρθρο 5 του σχεδίου κανονισμού, και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη των περιπτώσεων εκείνων που παρουσιάζουν σαφή πλεονεκτήματα για την ασφάλεια και την ομοιόμορφη εφαρμογή των απαιτήσεων.

Επιπλέον, το άρθρο 8β παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού υποχρεώνει τον Οργανισμό να προτείνει κανόνες εφαρμογής που θα παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να αποφασίζουν σχετικά με τους όρους υπό τους οποίους οι πάροχοι υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης θα έχουν τη δυνατότητα να δηλώνουν τις υπηρεσίες τις οποίες παρέχουν. Λόγω της επείγουσας διαδικασίας, ο Οργανισμός δεν ήταν ακόμη σε θέση να προβεί σε μια τέτοια πρόταση.

Βάσει των ανωτέρω, ο Οργανισμός θα συνεχίσει την αξιολόγηση των διατάξεων του προτεινόμενου άρθρου 5 σχετικά με τις παρεκκλίσεις προκειμένου να θέσει σε εφαρμογή το άρθρο 8β παράγραφος 3 και να παρέχει την ευελιξία και την αναλογικότητα που απαιτούνται για τους ANSP που υπόκεινται επί του παρόντος σε παρεκκλίσεις. Βάσει της αξιολόγησης που θα προκύψει, ο Οργανισμός θα προβεί στις σχετικές τροποποιήσεις κατά τη δεύτερη φάση.

Τέλος, θα πρέπει να προστεθεί ότι ο Οργανισμός εκτιμά ότι ορισμένες από τις απαιτήσεις που παρέχουν επί του παρόντος τη δυνατότητα παρέκκλισης πρέπει να επανεξεταστούν κατά τη 2η φάση. Ειδικότερα, οι απαιτήσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 2.1, στην παράγραφο 3.2 στοιχείο β) και στην παράγραφο 3.3 του παραρτήματος I, αποτελούν, κατά την άποψη του Οργανισμού, όχι μόνο ουσιώδη στοιχεία ασφάλειας, αλλά διαθέτουν επαρκή βαθμό ευελιξίας ώστε να καθιστούν δυνατή την εφαρμογή από όλους τους ANSP.

- ii. Οι επονομαζόμενες «**απαιτήσεις μη ασφάλειας**» (π.χ. οι απαιτήσεις κατάρτισης επιχειρησιακού σχεδίου από τους ANSP) που ισχύουν για την πιστοποίηση των ANSP καθώς και για τον ορισμό και τον προσδιορισμό των εν λόγω διατάξεων μη ασφάλειας. Το θέμα αυτό έχει αποτελέσει αντικείμενο ενδελεχούς συζήτησης με τους εμπειρογνώμονες των ομάδων θέσπισης κανόνων. Κατά τη διάρκεια της 34ης συνεδρίασης της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού αποφασίστηκε η υποβολή πρότασης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην ΕΕΟ. Ανάλογα με την έκβαση της συζήτησης αυτής, η πρόταση του Οργανισμού ενδέχεται να τροποποιηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Όπως προαναφέρθηκε, ο Οργανισμός κλήθηκε να επαναλάβει τις διατάξεις αυτές και, ως εκ τούτου, να διατηρήσει τη διπλή νομική βάση (βασικός κανονισμός του EASA και κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004).

Όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων αυτών στις αρμοδιότητες του Οργανισμού, ως αρμόδιας αρχής έναντι των φορέων παροχής πανευρωπαϊκών υπηρεσιών και για των παρόχων υπηρεσιών που βρίσκονται εκτός του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι απόψεις του Οργανισμού παρατίθενται στην παράγραφο γ κατωτέρω.

- iii. Η εισαγωγή **συστημάτων διαχείρισης**, που απαιτείται δυνάμει του κεφαλαίου 5 παράγραφος α στοιχείο iii) των βασικών απαιτήσεων που προβλέπονται στο Παράρτημα Vβ. Πρόθεση του ευρωπαϊού συννομοθέτη (του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου), ήταν ο εξορθολογισμός των απαιτήσεων που αφορούν τα συστήματα διαχείρισης της ποιότητας και της ασφάλειας, ζητώντας ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης. Κάτι τέτοιο θα επέτρεπε στους φορείς παροχής υπηρεσιών και στους οργανισμούς εν γένει, να προσαρμόσουν τα συστήματα διαχείρισής τους στο μέγεθός τους, καθώς επίσης και στο εύρος και την πολυπλοκότητα των υπηρεσιών που παρέχουν. Η προσέγγιση αυτή θα είχε το πλεονέκτημα ότι θα απαιτούσε ένα μόνο σύστημα διαχείρισης αντί των δύο (ή τριών, μαζί με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας) που απαιτούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005. Επιπλέον, η προσέγγιση αυτή προωθείται, επίσης, από το Εγχειρίδιο Διαχείρισης της Ασφάλειας του ICAO¹¹ και θα διευκόλυνε την ένταξη των ANS/ATM στη συνολική προσέγγιση του συστήματος για τη ρύθμιση της ασφάλειας¹². Αυτό θα ωφελούσε τους ANSP παρέχοντάς τους ευελιξία στην υλοποίηση των απαιτήσεων, εξασφαλίζοντας παράλληλα την εναρμόνιση, από την άποψη ότι τα στοιχεία του συστήματος διαχείρισης θα καθορίζονταν με σαφήνεια. Αυτό θα επέτρεπε επίσης την ύπαρξη διαφορετικών αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης (ΑΜΣ) και υλικού καθοδήγησης (ΥΚ) για διαφορετικούς τύπους ANSP και διαφορετικούς τύπους υπηρεσιών. Ένα επιπλέον πλεονέκτημα για την ασφάλεια θα ήταν η διευκόλυνση και αξιολόγηση των διασυνδέσεων των ANSP με άλλους φορείς της αεροπορίας, όπως είναι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και οι αερομεταφορείς, μέσω της εφαρμογής του ίδιου συνόλου απαιτήσεων ως προς το σύστημα διαχείρισης. Είναι σαφές ότι ένας από τους κινδύνους ασφαλείας που έχουν εντοπιστεί και είναι ευρέως γνωστός στην αλυσίδα της αεροπορίας είναι η διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων οργανισμών που εμπλέκονται στο σύστημα της αεροπορίας και ο εντοπισμός των ευθυνών για τη διαχείριση των κινδύνων στο σύνολό τους.

Διαφορετικές προτάσεις για την επείγουσα διαδικασία μελετήθηκαν από τους εμπειρογνώμονες και παρουσιάστηκαν στα μέλη της ομάδας θέσπισης κανόνων ATM.001 καθώς και στα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη. Ωστόσο, οι αποφάσεις που ελήφθησαν κατά την 34η συνεδρίαση της ΕΕΟ δεν επέτρεψαν στον Οργανισμό να συμπεριλάβει την τροποποίηση αυτή στο πλαίσιο της επείγουσας διαδικασίας. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός έχει τη δυνατότητα να επισημάνει το θέμα αυτό μόνο ως μία από τις σημαντικότερες εξελίξεις που θα πρέπει να λάβουν χώρα στο πλαίσιο της 2ης φάσης.

Η μόνη σχετική αλλαγή που κρίθηκε κατάλληλη στην επείγουσα διαδικασία ήταν η προσθήκη μιας πρότασης στο παράρτημα I, ούτως ώστε να αποσαφηνιστεί το σημείο στο οποίο αναφέρεται ότι οι ANSP δύνανται να αποφασίσουν την ενσωμάτωση συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας και της ποιότητας σε ένα ενιαίο σύστημα διαχείρισης. Η διάταξη αυτή δεν απαγορεύει στους ANSP να ενσωματώνουν και άλλα συστήματα διαχείρισης (όπως, για παράδειγμα, είναι το σύστημα διαχείρισης της προστασίας).

¹¹ Εγχειρίδιο διαχείρισης της ασφάλειας του ICAO, δεύτερη έκδοση - 2009 (Έγγραφο 9859-AN/474).

¹² Η ιδέα της «συνολικής προσέγγισης του συστήματος» για τη ρύθμιση της ασφάλειας εισήχθη στην Ειδοποίηση για Προτεινόμενη Τροποποίηση αριθ. 2008-22 του Οργανισμού. 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). Επιπλέον, η ίδια ΕΠΤ προτείνει τη συμπερίληψη των αντίστοιχων απαιτήσεων αρχής σε έναν ενιαίο κανόνα εφαρμογής, ο οποίος θα ισχύει για τις αρμόδιες αρχές που εποπτεύουν τους εν λόγω φορείς (Τμήμα-AR). 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).

- iv. Πρόταση για την ενίσχυση των **απαιτήσεων ασφαλείας για την αξιολόγηση και τη μείωση της επικινδυνότητας** σε σχέση με τις αλλαγές (πρώην παράγραφος 3.2 του παραρτήματος II του κανονισμού αριθ. 2096/2005) και τις απαιτήσεις για τις αρμόδιες αρχές για την εποπτεία της ασφάλειας στις αλλαγές σε λειτουργικά συστήματα (πρώην άρθρα 8 και 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007):

Με βάση την έκβαση των εργασιών του EUROCONTROL για την ανάπτυξη ενός συστήματος ταξινόμησης των κινδύνων, σύμφωνα με τις οδηγίες που δόθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και κατόπιν της έγκρισης του βασικού κανονισμού για την επέκταση του συστήματος του Οργανισμού στον τομέα των ATM /ANS, ο Οργανισμός, σε συνεργασία με μια άτυπη ομάδα εμπειρογνομώνων που προέρχονται από τις κύριες ευρωπαϊκές εθνικές εποπτικές αρχές και τους κυριότερους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, προέβη σε ανάλυση των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 σχετικά με τις απαιτήσεις για την εκτίμηση της ασφάλειας των αλλαγών και την εποπτεία της ασφάλειας των εν λόγω αλλαγών. Στόχος ήταν η υποβολή προτάσεων και συστάσεων προς τις ομάδες θέσπισης κανόνων ATM.001 και ATM.004. Τα κυριότερα συμπεράσματα της εν λόγω επανεξέτασης συνοψίζονται κατωτέρω:

- Οι υφιστάμενες διατάξεις είναι πολύ δύσκολο να ερμηνευθούν ή ακόμη και να εφαρμοσθούν σε ορισμένες περιπτώσεις. Όροι όπως «συστατικό μέρος», «δυναμικοί κίνδυνοι που σχετίζονται με ATM» καθώς και η εφαρμογή της απαιτούμενης ποσοτικής μεθοδολογίας και του πίνακα βαθμού σοβαρότητας σε περίπτωση αλλαγών που συνδέονται με τον ανθρώπινο παράγοντα και τις διαδικασίες, δεν είναι εύκολο να ερμηνευθούν και ούτε εφαρμόστηκαν ομοιόμορφα στα διάφορα κράτη μέλη.
- Τα κριτήρια που παρασχέθηκαν στις αρμόδιες αρχές για την απόφασή τους περί επανεξέτασης ή μη της αλλαγής που προτείνεται από τον Οργανισμό χρήζουν επίσης βελτιώσεων καθώς τα υφιστάμενα κριτήρια, τα οποία βασίζονται κυρίως στην επικινδυνότητα παρά στους κινδύνους σημαίνουν, σε τελική ανάλυση, την επανεξέταση σχεδόν του συνόλου των αλλαγών από την αρμόδια αρχή.
- Ο Οργανισμός θεωρεί ότι θα προκύψουν σημαντικά οφέλη από την εφαρμογή μιας προσέγγισης για τη ρύθμιση της αξιολόγησης της ασφάλειας των αλλαγών και για την επιτήρηση της ασφάλειάς τους η οποία θα βασίζεται περισσότερο στις επιδόσεις. Μέσω του εξορθολογισμού των απαιτήσεων και των συναφών αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τη διαχείριση των αλλαγών, της αποσαφήνισης των σχετικών διαδικασιών για την κοινοποίηση και την επανεξέταση των αλλαγών σε επίπεδο κανόνων εφαρμογής και της παροχής των μεθοδολογιών που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τα διαφορετικά είδη αλλαγών στα διαφορετικού τύπου λειτουργικά συστήματα από άποψη AMC και GM, οι απαιτήσεις αυτές θα καθίστανται ευκολότερες από άποψη κατανόησης και εφαρμογής. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι μόνο όταν οι απαιτήσεις είναι σαφείς και ερμηνεύονται εύκολα και οι αρμοδιότητες και διαδικασίες κατανέμονται με σαφήνεια είναι δυνατόν οι απαιτήσεις να εφαρμόζονται ομοιόμορφα και η ασφάλεια να ενισχύεται.
- Η έλλειψη AMC και GM στο κανονιστικό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού καθιστά δύσκολη τη θέσπιση ενός τέτοιου συστήματος για το αρχικό σύνολο του κανονισμών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Ωστόσο, το ρυθμιστικό πλαίσιο του EASA παρέχει τη δυνατότητα αυτή. Με βάση την εμπειρία που αποκτήθηκε έως σήμερα με την εφαρμογή των AMC και GM σε άλλους τομείς της αεροπορίας (όπως, στην αξιοπλοΐα και στη συντήρηση), καθώς και βάσει των υφιστάμενων προτάσεων για τη διαχείριση εναλλακτικών AMC, το επιθυμητό επίπεδο εναρμόνισης εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης – το οποίο απαιτείται ιδιαιτέρως για την ανάπτυξη και την ασφαλή λειτουργία των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου (FAB) και του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού - θα είναι εγγυημένο. Το γεγονός αυτό θα ενθαρρύνει και την ευελιξία, επιτρέποντας την υιοθέτηση τυποποιημένων προσεγγίσεων οι οποίες

ταιριάζουν καλύτερα στον τύπο της αλλαγής και των ενεργειών που εξετάζονται, δίχως να υφίσταται η ανάγκη αλλαγής του κανονισμού ή αιτημάτων παρέκκλισης. Επιπλέον, θα παρέχει τα μέσα για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των προσεγγίσεων αυτών, ούτως ώστε να συμπεριλαμβάνουν τις πλέον πρόσφατες βέλτιστες πρακτικές.

- Με βάση την αρχική αξιολόγηση του κανονιστικού αντίκτυπου που πραγματοποιήθηκε από τον Οργανισμό κατά την αξιολόγηση των πιθανών επιλογών για την ενίσχυση των διατάξεων αυτών, η προτιμώμενη επιλογή του Οργανισμού θα ήταν ο εξορθολογισμός των κανόνων εφαρμογής, ούτως ώστε να βασίζονται περισσότερο στις επιδόσεις. Οι εν λόγω κανόνες εφαρμογής θα έπρεπε να περιλαμβάνουν τους στόχους ασφαλείας που πρέπει να πληρούνται και τα AMC και GM θα έπρεπε να περιλαμβάνουν τις τεχνικές λεπτομέρειες που σχετίζονται με τους τρόπους επίτευξης των στόχων ασφαλείας. Η προσέγγιση αυτή έχει ήδη εγκριθεί για την πιστοποίηση της αξιοπιστίας του αεροσκάφους, και θα ήταν επίσης καταλληλότερη για τον τομέα των ATM / ANS, ο οποίος εξαρτάται όλο και περισσότερο από την τεχνολογία και βασίζεται ολοένα και περισσότερο σε ιδιαιτέρως πολύπλοκα ολοκληρωμένα συστήματα αέρος-εδάφους.

Βάσει των ανωτέρω συμπερασμάτων και με στόχο την ενίσχυση του συστήματος, αναπτύχθηκε από την εν λόγω άτυπη ομάδα εμπειρογνομόνων και παρουσιάστηκε στα μέλη των ομάδων ATM.001 και ATM.004 μια πρόταση, η οποία υποστηρίζεται από τα αρχικά συμπεράσματα της αξιολόγησης του αντικτύπου των κανονιστικών ρυθμίσεων. Και σε αυτή την περίπτωση, οι αποφάσεις που ελήφθησαν κατά την 34η Συνεδρίαση της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού δεν επέτρεψαν στον Οργανισμό να συμπεριλάβει την εν λόγω τροποποίηση στην παρούσα φάση.

- v. Πρόταση για **ενσωμάτωση των απαιτήσεων για τους οργανισμούς** (στην προκειμένη περίπτωση ANSP) **σε έναν ενιαίο κανονισμό** και των απαιτήσεων για τις αρμόδιες αρχές σε έναν άλλο κανονισμό. Κάτι τέτοιο θα απαιτούσε τη μεταφορά των απαιτήσεων για τις αρχές που έχουν συμπεριληφθεί στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 στον κανονισμό που αφορά τις απαιτήσεις για την εποπτεία της ασφάλειας των ANSP και των οργανισμών που παρέχουν υπηρεσίες ATFM και ASM. Οι απαιτήσεις αναφορικά με τις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 είναι εκείνες που απευθύνονται είτε στα κράτη μέλη είτε στις εθνικές εποπτικές αρχές (όπως για παράδειγμα οι απαιτήσεις για την πιστοποίηση των ANSP, την τήρηση και την εφαρμογή των υφιστάμενων απαιτήσεων, καθώς τις απαιτήσεις αξιολόγησης από ομοτίμους, μεταξύ άλλων, τις απαιτήσεις που ισχύουν για τους οργανισμούς (ANSP και οργανισμούς που παρέχουν υπηρεσίες ATFM και ASM) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007, ήτοι εκείνες που επιτρέπουν την ανάπτυξη διαδικασιών για την αξιολόγηση της ασφάλειας των αλλαγών που επέρχονται στα λειτουργικά συστήματα, τη γνωστοποίηση των αλλαγών ασφαλείας σε λειτουργικά συστήματα καθώς και τις απαιτήσεις σχετικά με τον τρόπο χειρισμού των πορισμάτων ελέγχων στα οποία καταλήγουν οι αρμόδιες αρχές κατόπιν διενέργειας ελέγχου τήρησης των απαιτήσεων, θα έπρεπε να έχουν μεταφερθεί στον κανονισμό για τους οργανισμούς. Ο Οργανισμός κρίνει ότι η πρόταση αυτή θα είχε επιφέρει βελτιώσεις στους υφιστάμενους κανονισμούς αποσαφηνίζοντας τις αρμοδιότητες των ANSP και των αρμοδίων αρχών, διασφαλίζοντας τη συνοχή και διευκολύνοντας την ένταξη στη γενική ρυθμιστική δομή η οποία υλοποιεί τη συνολική προσέγγιση του συστήματος. Ωστόσο, τα πεδία εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 είναι διαφορετικά (ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 εφαρμόζεται μόνο για την πιστοποίηση των ANSP ενώ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 ισχύει για την εποπτεία της ασφάλειας των ANSP και των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες ATFM και ASM). Ως εκ τούτου, υπήρχε ο φόβος ότι η μεταφορά των διατάξεων μεταξύ των δύο κανονισμών θα σήμαινε την αναστολή των υφιστάμενων απαιτήσεων για τους οργανισμούς που παρέχουν υπηρεσίες ATFM και ASM έως ότου αναπτυχθεί το πλήρες σύνολο των απαιτήσεων για τους οργανισμούς αυτούς. Αν και κατά την

άποψη του Οργανισμού, το πρόβλημα αυτό θα μπορούσε να έχει λυθεί εύκολα, για ακόμη μια φορά οι αποφάσεις που ελήφθησαν σε υψηλό επίπεδο ιεραρχίας ανάγκασαν τον Οργανισμό να αναβάλει την εν λόγω τροποποίηση για τη 2η φάση.

- vi. **Πρόταση για την ενίσχυση των απαιτήσεων που αφορούν το τεχνικό προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα ασφάλειας** στο άρθρο 9 και στην παράγραφο 3.3 του παραρτήματος II. Το παρόν άρθρο 9 απαιτεί από τα κράτη μέλη να εκδίδουν τους ενδεδειγμένους κανόνες ασφαλείας για τους μηχανικούς και το τεχνικό προσωπικό που εκτελεί επιχειρησιακά καθήκοντα τα οποία σχετίζονται με την ασφάλεια. Πρόθεση του Οργανισμού είναι η θέσπιση κοινών απαιτήσεων στον τομέα αυτό, μετά την αξιολόγηση της καταλληλότητας και της συνέπειας με το κανονιστικό πλαίσιο των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν από τον EUROCONTROL για την ανάπτυξη προδιαγραφών που συμπεριλαμβάνουν σχέδια επιχειρησιακής επάρκειας και αξιολόγηση των ικανοτήτων του τεχνικού προσωπικού ATS (ATSEP) λαμβάνοντας, επίσης, υπόψη τις εν εξελίξει συζητήσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών (ANSP και τεχνικό προσωπικό). Για τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός, με βάση τα στοιχεία που παρείχαν ορισμένοι από τους εμπειρογνώμονες των ομάδων θέσπισης κανόνων, πρότεινε έναν ορισμό και απαιτήσεις για τους ANSP για την εφαρμογή μιας διαδικασίας καθορισμού καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια και τη θέσπιση των αναγκών κατάρτισης που αποτελούνται από τα σχέδια ικανοτήτων και την αξιολόγηση των ικανοτήτων του οικείου τεχνικού προσωπικού. Ωστόσο, για μια ακόμη φορά δεν κατέστη εφικτή η διεξαγωγή του έργου αυτού κατά τη διάρκεια της επείγουσας διαδικασίας και για τον λόγο αυτό θα πρέπει να τεθεί ως προτεραιότητα κατά τη 2η φάση. Εν τω μεταξύ, και με την επιφύλαξη της αιτιολογικής σκέψης 17 του βασικού κανονισμού, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι, κατά την άποψη του Οργανισμού, πρόθεση του ευρωπαϊκού νομοθέτη ήταν να μεταφέρει τις αρμοδιότητες για την ανάπτυξη των κανόνων ασφαλείας για το τεχνικό προσωπικό στην Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του βασικού κανονισμού. Επιπλέον, ο Οργανισμός θεωρεί ότι η διατήρηση της δυνατότητας αυτής ενδεχομένως να καθιστούσε δυσκολότερη την αποστολή του Οργανισμού στη δεύτερη φάση, καθώς τα κράτη μέλη πιθανώς να εξακολουθήσουν να αναπτύσσουν νέες εθνικές απαιτήσεις ενώ ο Οργανισμός βρίσκεται στο στάδιο της αξιολόγησης του υφιστάμενου συστήματος προκειμένου να προτείνει κανόνες που θα ισχύουν σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Ωστόσο, με βάση την εντολή που δόθηκε στον Οργανισμό, αποφασίστηκε να μην προταθεί καμία αλλαγή στις εν λόγω διατάξεις στο πλαίσιο της 1ης φάσης.
- vii. Κατά την άποψη του Οργανισμού, ο υπάρχων κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 θα μπορούσε να ενισχυθεί όσον αφορά τις **ευθύνες των ANSP** κατά την ανάθεση ορισμένων δραστηριοτήτων, όπως η συντήρηση ορισμένου εξοπλισμού, σε **συνεργαζόμενους υπεργολαβικά φορείς**. Υπάρχουν ορισμένες απαιτήσεις στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 τις οποίες οι ANSP οφείλουν να πληρούν, όσον αφορά το τεχνικό προσωπικό, όταν προσφεύγουν σε «φορείς υπεργολαβίας». Ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι υφιστάμενοι κανονισμοί θα επωφελούνταν από μια αποσαφήνιση του «οργανισμού πτητικής εκμετάλλευσης» (ο σημερινός ορισμός θα μπορούσε να ερμηνευθεί ως εάν αυτοί οι οργανισμοί θα μπορούσαν να παράσχουν υπηρεσίες χωρίς πιστοποίηση) και του όρου της «υπεργολαβίας» καθώς και των αρμοδιοτήτων, κατά περίπτωση, των ANSP σε σχέση με τρίτους (οργανισμοί που διορίζονται από τον φορέα που έχει διοριστεί άμεσα από τους ANSP). Οι υφιστάμενες διατάξεις θα αποτελέσουν αντικείμενο αξιολόγησης και εκτίμησης κατά τη 2η φάση.
16. Όπως προαναφέρθηκε, ο Οργανισμός θεωρεί τους προτεινόμενους κανονισμούς ως τα θεμέλια για την εφαρμογή της επέκτασης του ευρωπαϊκού κανονιστικού συστήματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπλοΐας στο πεδίο των ANS/ATM. Οι απαιτούμενες βελτιώσεις που έχουν ήδη προσδιοριστεί, κατά την άποψη του Οργανισμού, θα ενισχύουν σαφώς το σύστημα και, σε συνδυασμό με την μεταφορά των σχετικών SARP του ICAO, θα αποτελέσουν μία από προτεραιότητες κατά τη 2η φάση της θέσπισης κανόνων.

17. Είναι επίσης σημαντικό να επισημάνουμε ότι στο άρθρο 8β του βασικού κανονισμού υπάρχουν διατάξεις οι οποίες δεν έχουν εφαρμοστεί στις εν λόγω προτάσεις κανονισμού. Μεταξύ των διατάξεων αυτών αξίζει να αναφέρουμε, ενδεικτικά, τις εξής:
- i. την εφαρμογή του άρθρου 8β παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω
 - ii. την εφαρμογή του άρθρου 8β παράγραφοι 4 και 5 του βασικού κανονισμού. Οι δυνατότητες εφαρμογής των διατάξεων αυτών θα αποτελέσουν αντικείμενο αξιολόγησης και ελέγχου στο πλαίσιο των καθηκόντων θέσπισης κανόνων με τα οποία είναι επιφορτισμένη η ομάδα ATM.005.
 - iii. την ανάπτυξη μέτρων για τους οργανισμούς που παρέχουν υπηρεσίες παραγωγής και επεξεργασίας δεδομένων μορφοποίησης και παράδοσης των δεδομένων στους αρμοδίους της γενικής εναέριας κυκλοφορίας για τους σκοπούς της ασφαλούς αεροναυτιλίας. Η αξιολόγηση και η εκτίμηση των δυνατοτήτων εφαρμογής των εν λόγω διατάξεων σε σχέση με τις υφιστάμενες διαδικασίες στο πλαίσιο του συστήματος του EASA (επιστολές αποδοχής), ανάλογα με την περίπτωση, θα διεξαχθούν κατά τη 2η φάση.
18. Αυτή η 2η φάση θα πρέπει να αναπτυχθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες θέσπισης κανόνων του Οργανισμού.

β) Απαιτήσεις για την εποπτεία της ασφάλειας στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας

19. Όπως εξηγήθηκε ανωτέρω, βάσει του αιτήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για άμεση μεταφορά του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 της Επιτροπής, ο Οργανισμός μετέτρεψε τον παρόντα κανονισμό σε κανόνα εφαρμογής, δυνάμει του βασικού κανονισμού, με την εισαγωγή των αναγκαίων αλλαγών και ελάχιστων τεχνικών επικαιροποιήσεων. Οι αλλαγές που παρατίθενται κατωτέρω κρίνονται απαραίτητες:
- i. Η εισαγωγή του όρου **«αρμόδια αρχή»** σε ένα νέο άρθρο 3. Αυτό απαιτείται για την εφαρμογή των άρθρων 8β και 22α του βασικού κανονισμού. Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, η εποπτεία των φορέων που έχουν τον κύριο τόπο δραστηριοτήτων τους σε κάποιο από τα κράτη μέλη πρέπει να διενεργείται από την εθνική εποπτική αρχή του εν λόγω κράτους μέλους (όπως προβλέπεται από το άρθρο 4 του κανονισμού πλαισίου, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1070/2009) ή από την αρχή ή τις αρχές που καθορίζεται/ονται στους όρους της συμφωνίας που συνήφθη από τα κράτη μέλη που συμμετέχουν στις συμφωνίες FAB, εφόσον στην εν λόγω συμφωνία ορίζεται ότι η αρμόδια αρχή είναι διαφορετική από την εθνική εποπτική αρχή. Η εποπτεία ενός οργανισμού που βρίσκεται εκτός των εδαφών των κρατών μελών, αλλά που παρέχει υπηρεσίες στον εναέριο χώρο όπου ισχύει η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, διεξάγεται από τον Οργανισμό. Περαιτέρω εξηγήσεις παρέχονται κατωτέρω, στην παράγραφο γ του παρόντος κεφαλαίου.
 - ii. Ο **ορισμός των πανευρωπαϊκών υπηρεσιών**. Ο ορισμός αυτός απαιτείται για την εφαρμογή του άρθρου 22α. Σκοπός του ορισμού αυτού είναι να αποσαφηνίσει τον προσδιορισμό των πανευρωπαϊκών υπηρεσιών.
 - iii. Η προσθήκη **αναφορών στα σχετικά άρθρα του βασικού κανονισμού**. Όπως αναφέρθηκε ήδη στην παράγραφο α, το σχέδιο κανονισμού θα έχει διπλή νομική βάση. Ως εκ τούτου, οι αναφορές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 συμπληρώθηκαν από αναφορές στα σχετικά άρθρα του βασικού κανονισμού.

- iv. Οι αναφορές **στις εθνικές εποπτικές αρχές (ΕΑΑ)**, που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 **αντικαταστάθηκαν από** αναφορές στις **αρμόδιες αρχές**. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη εξέφρασαν την ανησυχία τους σχετικά με τη νομική βάση του Οργανισμού, όσον αφορά την εκτέλεση ορισμένων καθηκόντων από μέρους του ως αρμόδιας αρχής και ζήτησαν τον προσδιορισμό της εκάστοτε αρμόδιας αρχής σε ορισμένες διατάξεις. Κατά την άποψη του Οργανισμού, δεν υπάρχει λόγος συμπερίληψης της διευκρίνισης αυτής στους κανόνες εφαρμογής προκειμένου να αποφευχθεί η επανάληψη της περιγραφής των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων που έχουν ήδη εγκριθεί από τον ευρωπαϊό συννομοθέτη στον βασικό κανονισμό. Ένα παράδειγμα που μπορούμε να αναφέρουμε ενδεικτικά στο σημείο αυτό είναι η περίπτωση των οδηγιών ασφαλείας, που προβλέπονται στο πρώην άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 (άρθρο 13 του προτεινόμενου κανονισμού) Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο όρος ΕΑΑ αντικαταστάθηκε απλώς από τον όρο «αρμόδια αρχή». Ο Οργανισμός εκτιμά ότι το άρθρο 8β του βασικού κανονισμού ορίζει ότι ο Οργανισμός έχει επίσης το δικαίωμα να εκδίδει τις εν λόγω οδηγίες ασφαλείας. Στην πραγματικότητα, οι κανόνες εφαρμογής που προβλέπονται στο άρθρο 8β παράγραφος 6 στοιχείο στ) του βασικού κανονισμού πρέπει να εξασφαλίζουν την παροχή των ενδεδειγμένων εξουσιών στις αρχές που είναι επιφορτισμένες με καθήκοντα εποπτείας, ούτως ώστε οι τελευταίες να είναι σε θέση να ανταπεξέλθουν σε επισφαλείς συνθήκες που ενδέχεται να προκύψουν κατά την παροχή υπηρεσιών ANS/ATM. Επιπλέον, η ανάπτυξη των κανόνων εφαρμογής θα πρέπει να πραγματοποιείται, στο μέτρο του δυνατού, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 της Επιτροπής. Οι εν λόγω κανόνες εφαρμογής πρέπει να παρέχουν εξουσίες στον Οργανισμό, υπό την ιδιότητά του ως αρμόδιας αρχής και, ως εκ τούτου, να του επιτρέπουν να κάνει χρήση του μηχανισμού οδηγιών ασφαλείας όσον αφορά τους οργανισμούς/τις υπηρεσίες με την εποπτεία των οποίων είναι επιφορτισμένος. Ως εκ τούτου, ο βασικός κανονισμός παρέχει μια επαρκή νομική βάση η οποία επιτρέπει στον Οργανισμό να εκδίδει οδηγίες για την ασφάλεια, κατά την έννοια του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007.
- v. Ο όρος **αναγνωρισμένος οργανισμός αντικαταστάθηκε από τον ειδικευμένο φορέα, σύμφωνα με** το άρθρο 13 του βασικού κανονισμού.
- vi. Οι **αιτιολογικές σκέψεις** ενημερώθηκαν εξίσου, προκειμένου να αντικατοπτρίζουν την τρέχουσα κατάσταση, την εφαρμογή του βασικού κανονισμού καθώς και τη βάση του προτεινόμενου κανόνα εφαρμογής και τις περαιτέρω μελλοντικές φάσεις.
- vii. Η εισαγωγή των **μεταβατικών διατάξεων** για τη μεταφορά, μετά από έξι μήνες, των λειτουργιών εποπτείας της ασφάλειας από την/τις οικεία/ες αρμόδια/ες αρχή/ές στον Οργανισμό, στις περιπτώσεις εκείνες όπου η αρμόδια αρχή είναι ο Οργανισμός, σύμφωνα με το άρθρο 22α του βασικού κανονισμού (φορείς που παρέχουν υπηρεσίες στον εναέριο χώρο της επικράτειας στην οποία εφαρμόζεται η συνθήκη και έχουν τον κύριο τόπο δραστηριοτήτων τους και, εφόσον υφίσταται, την καταστατική τους έδρα εκτός της εν λόγω επικράτειας, καθώς και για τους οργανισμούς που παρέχουν πανευρωπαϊκές υπηρεσίες). Ο Οργανισμός εκτιμά ότι έξι μήνες επαρκούν για την προετοιμασία του και την ανάληψη των αρμοδιοτήτων που του ανατέθηκαν από τον νομοθέτη δυνάμει του βασικού κανονισμού.
- viii. Η εισαγωγή μιας **διάταξης κατάργησης** του υπάρχοντος κανονισμού, υπό τη μορφή ενός νέου άρθρου 17. Το εν λόγω άρθρο καταργεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 της Επιτροπής καθώς όλες οι διατάξεις έχουν μεταφερθεί πλήρως στον προτεινόμενο κανόνα εφαρμογής.
20. Οι αλλαγές και ελάχιστες τεχνικές επικαιροποιήσεις που προτείνονται ανωτέρω εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής των οδηγιών που δόθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού (ΕΕΟ) κατά την 33η και την 34η συνεδρίασή της. Κατά τη διαδικασία εξέτασης των υφιστάμενων διατάξεων, ο Οργανισμός, αφότου συμβουλευτήκε τα μέλη των ομάδων θέσπισης κανόνων ATM.001 και ATM.004, εντόπισε ορισμένα άλλα σημεία τα οποία χρήζουν βελτιώσεων. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός εκτιμά ότι οι ακόλουθες προτάσεις βελτίωσης θα πρέπει να μελετηθούν κατά

προτεραιότητα κατά τη δεύτερη φάση της διαδικασίας θέσπισης κανόνων, παράλληλα με τη μεταφορά των σχετικών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ICAO:

- i. **Εφαρμογή της συνολικής προσέγγισης του συστήματος που αφορά τις απαιτήσεις που σχετίζονται με τις αρχές.** Η «συνολική προσέγγιση του συστήματος» στοχεύει στον εξορθολογισμό των διαδικασιών πιστοποίησης και εποπτείας καθώς και στη μείωση του φόρτου των προσώπων και οργανισμών που υπάγονται σε κανονιστικές ρυθμίσεις. Η συνολική προσέγγιση του συστήματος για τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές στοχεύει, επίσης, στην εναρμόνιση των διαδικασιών εποπτείας που ισχύουν για τα πρόσωπα, τους οργανισμούς, τα προϊόντα, τα εξαρτήματα, τον εξοπλισμό, καθώς και για τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία. Τα συστατικά στοιχεία του συστήματος πολιτικής αεροπορίας - προϊόντα, αερομεταφορείς, πληρώματα, αεροδρόμια, ATM/ANS - εδάφους ή αέρος, αποτελούν μέρος ενός ενιαίου δικτύου. Η «συνολική προσέγγιση του συστήματος» στοχεύει στην εξάλειψη του κινδύνου ύπαρξης κενών ή αλληλοεπικαλύψεων σε θέματα ασφάλειας και στην αποφυγή αντικρουόμενων απαιτήσεων και σύγχυσης αρμοδιοτήτων. Οι κανονισμοί πρέπει να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται με τυποποιημένο τρόπο και να επιτρέπουν τη χρήση βέλτιστων πρακτικών. Οι προτάσεις τροποποίησης των απαιτήσεων που αφορούν τις αρχές (Μέρος-AR) που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο των εργασιών του Οργανισμού για την 1η επέκταση του συστήματος EASA (επέκταση του συστήματος EASA στον τομέα των πτητικών λειτουργιών και της αδειοδότησης ιπτάμενου πληρώματος), καθώς και η πρόταση τροποποίησης του υπο-μέρους AR.GEN (υπο-μέρος του Μέρους-AR, που εφαρμόζεται σε όλες τις αρχές που είναι αρμόδιες για την εποπτεία όλων των οργανισμών πολιτικής αεροπορίας), θα πρέπει, κατά περίπτωση, να αναπτυχθούν με βάση τους κανόνες εφαρμογής της επείγουσας διαδικασίας. Αυτό θα διασφαλίσει την καλύτερη συνοχή και θα απλοποιήσει τη διαδικασία πιστοποίησης. Στη 2η φάση, όλες οι απαιτήσεις των αρμόδιων αρχών που αρχικώς περιλαμβάνονται στο σχέδιο κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και για την αδειοδότηση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει επίσης να ενσωματωθούν στον ίδιο κανόνα εφαρμογής (Μέρος-AR), ώστε να είναι εφικτή η εναρμόνιση των διαδικασιών εποπτείας. Θα πρέπει, επίσης, να προσαρμοστούν στις θεμελιώδεις αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την εφαρμογή των αρχών που περιγράφονται στον βασικό κανονισμό για την εποπτεία και την επιβολή, την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρμοδίων αρχών και την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών, όπως άλλωστε έχει ήδη ξεκινήσει από τον Οργανισμό με την πρότασή του στην ΕΠΤ 2008-22.
- ii. Οι αρχές του **Κρατικού προγράμματος ασφάλειας πτήσεων** του ICAO θα πρέπει επίσης να ενσωματωθούν σε αυτές τις απαιτήσεις. Ο Οργανισμός έχει ήδη ξεκινήσει το έργο αυτό με την προσαρμογή των διατάξεων που είχαν αρχικά προταθεί με την ΕΠΤ 2008-22 και με την εφαρμογή ενός ευρωπαϊκού προγράμματος ασφάλειας της αεροπορίας¹³.
- iii. Οι διατάξεις για την **εποπτεία της ασφάλειας των αλλαγών ασφαλείας** σε λειτουργικά συστήματα (πρώην άρθρα 8 και 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007), θα πρέπει να εξορθολογιστούν, όπως ήδη αναφέρεται στην παράγραφο α, και να ενσωματωθούν στο κοινό κανονιστικό πλαίσιο.
- iv. Οι επονομαζόμενες «**απαιτήσεις μη ασφαλείας**» για την πιστοποίηση των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες, καθώς και για την ταυτοποίησή τους. Το θέμα έχει συζητηθεί με τους εμπειρογνώμονες της ομάδας θέσπισης κανόνων κατά τη διάρκεια των εργασιών και των ad hoc συνεδριάσεών της. Κατά τη διάρκεια της 34ης συνεδρίασης της ΕΕΟ, αποφασίστηκε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση για τον τρόπο αντιμετώπισης της «απαίτησης μη ασφαλείας».

¹³ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/easanews/EASA-Newsletter-issue-3.pdf.
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/About_EASA/Manag_Board/2009/EASA%20MB%2003-2009%20Summary%20of%20Discussions%20MB%20Special%20Meeting.pdf.

Η ανάγκη εναρμόνισης της ορολογίας όσο το δυνατόν περισσότερο για τον προσδιορισμό των ενεργειών αντίδρασης των αρμόδιων αρχών σε επισφαλείς συνθήκες χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Ενώ στο προτεινόμενο άρθρο 13 του σχεδίου κανονισμού της παρούσας γνώμης (πρώην άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007), χρησιμοποιείται ο όρος «οδηγίες ασφαλείας», ο όρος που χρησιμοποιείται στην ΕΠΤ 2008-22 του EASA είναι ο όρος του ICAO «Υποχρεωτικές πληροφορίες ασφαλείας». Εξάλλου, ο όρος «οδηγία ασφαλείας» προτάθηκε από τον Οργανισμό στο πλαίσιο της ΕΠΤ 2009-0 του EASA¹⁴ και αναφέρεται στα μέτρα που ο Οργανισμός μπορεί να εκδίδει για την αναδρομική αντιμετώπιση απαιτήσεων αξιοπλοΐας για επιχειρήσεις (αύξηση του επιπέδου ασφαλείας) και για να διατάσσει διορθώσεις των ελλείψεων που παρατηρήθηκαν στα στοιχεία τα οποία αποτελούν μέρος των δεδομένων λειτουργικής καταλληλότητας των αεροσκαφών. Η αξιολόγηση των όρων που πρέπει να χρησιμοποιούνται σε κάθε περίπτωση θα διεξαχθεί εκτενώς κατά τη 2η φάση.

21. Οι προαναφερόμενες προτάσεις μαζί με την μεταφορά των σχετικών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ICAO θα πρέπει να αποτελέσουν τις πρώτες προτεραιότητες της 2ης φάσης των εργασιών του Οργανισμού, όπως ήδη αναφέρθηκε. Οι προτεινόμενοι κανονισμοί θα αποτελούν για τον Οργανισμό το σημείο εκκίνησης της 2ης φάσης.

γ) Ο Οργανισμός ως αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 22α του βασικού κανονισμού, καθώς και περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με το άρθρο 3 του σχεδίου κανόνων εφαρμογής

22. Η αρχή του διαχωρισμού του κανονισμού για την ασφάλεια από τις λειτουργικές δραστηριότητες (υποχρέωση πιστοποίησης των ANSP με πιστοποιητικά που εκδίδονται κατά κανόνα από τις ΕΕΑ), διατηρήθηκε από τον ευρωπαϊκό συννομοθέτη το 2009, κατά τη θέσπιση της δέσμης ΕΕΟ II, και κατά την έγκριση της επέκτασης των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού για τις υπηρεσίες ATM/ ANS. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι ΕΕΑ που ορίζονται ή θεσπίζονται από ένα κράτος μέλος αποτελούν την αρμόδια αρχή για την πιστοποίηση και την εποπτεία των ANSP που έχουν τον κύριο τόπο δραστηριοτήτων τους και, εφόσον υφίσταται, την καταστατική έδρα τους εντός του ίδιου κράτους μέλους. Αυτό είναι λογικό, επίσης, για λόγους επικουρικότητας και εγγύτητας. Πρόκειται για την περίπτωση που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος α των προτεινόμενων κανόνων εφαρμογής της παρούσας γνώμης.
23. Επιπλέον, η ΕΕΟ I εισήγαγε την έννοια των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου (FAB), που περιλαμβάνει τον εναέριο χώρο περισσότερων του ενός κρατών μελών. Όσον αφορά τα FAB που εκτείνονται στον εναέριο χώρο που εμπίπτει στη δικαιοδοσία περισσότερων του ενός κρατών μελών, ο ευρωπαϊός συννομοθέτης τόνισε ότι τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη οφείλουν να συνάπτουν συμφωνία για την εποπτεία των ANSP οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες σχετιζόμενες με το εκάστοτε FAB. Η διάταξη αυτή επιβεβαιώθηκε εκ νέου με την έκδοση της δέσμης ΕΕΟ II. Πολλές λύσεις θα μπορούσαν να υπάρχουν για την εφαρμογή της εν λόγω αρχής, όπως ο διορισμός μίας και μόνο ΕΕΑ για την εποπτεία της ασφάλειας όλων των ANSP που παρέχουν υπηρεσίες σε ένα FAB, η διατήρηση της αρχής της εδαφικής αρμοδιότητας για τους διάφορους ANSP που δραστηριοποιούνται σε FAB ή ο διορισμός διαφόρων ΕΕΑ, κάθε μία από τις οποίες θα είναι αρμόδια για έναν συγκεκριμένο τύπο υπηρεσίας. Οι κανόνες εφαρμογής που προτείνει ο Οργανισμός δεν πρέπει να περιορίζουν τις υφιστάμενες διατάξεις του ΕΕΟ, οι οποίες επιτρέπουν στα κράτη μέλη να επιλέξουν το εφαρμοστέο καθεστώς για την εποπτεία της ασφάλειας των ANSP που παρέχουν υπηρεσίες σε ένα FAB. Ως εκ τούτου, το προτεινόμενο άρθρο 3 παράγραφος β παραπέμπει στην εν λόγω συμφωνία μεταξύ των κρατών μελών που σχετίζονται με το FAB, καθώς βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 η συμφωνία μεταξύ των κρατών μελών θα μπορούσε να περιλαμβάνει επίσης σαφή κατανομή αρμοδιοτήτων για τα εποπτικά καθήκοντα.

¹⁴ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-01.pdf

24. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 επιτρέπει την πιστοποίηση των ANSP που παρέχουν «δέσμες» υπηρεσιών (π.χ. ένας πάροχος «καθ' οδόν» υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που παρέχει, επίσης, υπηρεσίες TWR ATC σε αεροδρόμια, FIS, επικοινωνίας, πλοήγησης ή άλλες ANS), αλλά και «διαχωρισμένων» υπηρεσιών (π.χ. ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίου που παρέχει επίσης άμεσα υπηρεσίες TWR στην τοποθεσία του ή ένας πάροχος σημάτων ραδιοπλοήγησης μόνο). Η δυνατότητα αυτή έχει ήδη χρησιμοποιηθεί ευρέως: η Έκθεση του EUROCONTROL για την εφαρμογή των διατάξεων του ΕΕΟ¹⁵ που δημοσιεύθηκε τον Ιούνιο του 2009, ανέφερε 212 πιστοποιημένους ANSP, αριθμό κατά πολύ μεγαλύτερο από τον αριθμό των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ένας τέτοιος αριθμός, φυσικά, δεν θα ήταν εφικτός χωρίς τον «διαχωρισμό» ορισμένων υπηρεσιών αεροναυτιλίας από τον κύριο εθνικό Πάροχο Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (ATCP). Στο μέλλον, τα προγράμματα SESAR και NEXTGEN θα μπορούσαν να προτείνουν σημαντικές καινοτομίες σε ATM / ANS, ιδίως στον τομέα της ανταλλαγής ψηφιακών πληροφοριών και στην υπάρχουσα ανάγκη για ένα δίκτυο επικοινωνίας. Το SESAR, ιδίως, θέτει ως αίτημα τη χρήση όχι μόνο των κινητών συνδέσεων δεδομένων με οπτική ραδιοεπικοινωνία, αλλά και δορυφορικών αεροναυτικών κινητών επικοινωνιών. Τίποτα δεν εμποδίζει έναν φορέα παροχής δορυφορικών επικοινωνιών να παρέχει υπηρεσίες στον εναέριο χώρο της επικράτειας στην οποία ισχύει η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ έχει την καταστατική έδρα του εκτός της επικράτειας των κρατών μελών. Ενδεχομένως να υπάρχουν και άλλα παραδείγματα, π.χ. σε σχέση με τους σχεδιαστές των διαδικασιών μέσων ή φορέων παροχής των δεδομένων για τα συστήματα διαχείρισης των πτήσεων.
25. Το άρθρο 22α παράγραφος β του βασικού κανονισμού, απαιτεί από τον Οργανισμό να είναι ο αρμόδιος για την έκδοση πιστοποιητικών και εγκρίσεων για φορείς εγκατεστημένους εκτός του εδάφους που υπόκειται στις διατάξεις της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά που παρέχουν υπηρεσίες στον εναέριο χώρο της επικράτειας στην οποία ισχύει η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός θα είναι η αρμόδια αρχή που θα εκδίδει τα πιστοποιητικά φορέων σε αυτές τις περιπτώσεις. Οι προτεινόμενοι κανόνες εφαρμογής πρέπει να συνάδουν με τα παραπάνω το άρθρο 3 παράγραφος γ των προτεινόμενων κανόνων εφαρμογής πρέπει να διέπεται από αυτό το σκεπτικό.
26. Στην ανακοίνωσή της το Νοέμβριο του 2008¹⁶, για τη 2η επέκταση των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σημείωσε ότι, με την ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών, εμφανίζονται όλο και περισσότεροι πάροχοι υπηρεσιών οι οποίοι δραστηριοποιούνται σε όλη την ήπειρο, ή ακόμη και εκτός αυτής. Παραδείγματα αποτελούν ήδη, ο όμιλος παρόχων EGNOS¹⁷ και ο μελλοντικός φορέας Galileo¹⁸ στον τομέα της ραδιοπλοήγησης, η EAD¹⁹ και υπηρεσίες όπως οι ARINC και SITA²⁰. Οι ευρωπαϊκοί κοινοί κανόνες πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα να διασφαλίζεται η πιστοποίηση αυτών των νέου τύπου οργανισμών με συνεπή και συντονισμένο τρόπο.
27. Ο ευρωπαίος συννομοθέτης αποφάσισε (άρθρο 22α παράγραφος γ του βασικού κανονισμού) ότι ο Οργανισμός θα εκδίδει και θα ανανεώνει τα πιστοποιητικά των οργανισμών παροχής πανευρωπαϊκών υπηρεσιών ATM / ANS. Το προτεινόμενο άρθρο 3 παράγραφος δ απλώς απηχεί, στο επίπεδο των κανόνων εφαρμογής, την απόφαση που έχει ήδη ληφθεί από τον ευρωπαίο συννομοθέτη.

¹⁵ http://www.eurocontrol.int/lssip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf.

¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0578:FIN:EN:DOC>.

¹⁷ EGNOS: Ευρωπαϊκή υπηρεσία υπέρθεσης για τη γεωστατική πλοήγηση.

¹⁸ Galileo: Ευρωπαϊκό δορυφορικό σύστημα πλοήγησης.

¹⁹ EAD: Ευρωπαϊκή βάση δεδομένων.

²⁰ ARINC και SITA: Aeronautical Radio Inc. και Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques – υπηρεσίες επικοινωνίας για τον τομέα της αεροπορίας.

28. Όπως έχει ήδη αναφερθεί ανωτέρω, τίθεται, ωστόσο, το ζήτημα εάν ένα πιστοποιητικό που εκδίδει ο Οργανισμός πρέπει να καλύπτει μόνο τις απαιτήσεις «ασφάλειας» που ισχύουν για τους πανευρωπαϊκούς ANSP, ή «όλες» τις απαιτήσεις (δηλαδή τις διατάξεις που σχετίζονται με την «ασφάλεια» και εκείνες που σχετίζονται με τη «μη-ασφάλεια» ή διατάξεις που δεν έχουν «άμεσο αντίκτυπο στην ασφάλεια») που αφορούν την πιστοποίηση. Αν και αποφασίστηκε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση υπόψη της ΕΕΟ σχετικά με το θέμα που αφορούσε τις απαιτήσεις «μη-ασφάλειας» της πιστοποίησης, κατά τη γνώμη του Οργανισμού, ένας ANSP πρέπει να διαθέτει ένα πιστοποιητικό που αποδεικνύει τη συμμόρφωση προς όλες τις ισχύουσες νομικές απαιτήσεις, για τους ακόλουθους λόγους:
- Η διαίρεση του εποπτικού ρόλου μεταξύ του Οργανισμού και μιας ΕΕΑ θα οδηγήσει σε μια διαδικασία πιστοποίησης ή μη σαφή κατανομή αρμοδιοτήτων, γεγονός που θα προκαλέσει επιβάρυνση στους οργανισμούς που υπάγονται σε κανονιστικές ρυθμίσεις.
 - Αυτή η επιβάρυνση θα είναι αντίθετη προς το άρθρο 2.2 παράγραφος γ του βασικού κανονισμού, το οποίο απαιτεί από τον Οργανισμό τη βελτίωση κόστους-αποτελεσματικότητας όσον αφορά τις διαδικασίες θέσπισης κανονισμών και πιστοποίησης και την αποφυγή των αλληλοεπικαλύψεων σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο.
 - Ο βασικός κανονισμός δεν περιορίζει την πιστοποίηση στην πιστοποίηση ασφαλείας (ως πιστοποίηση, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του βασικού κανονισμού, νοείται «κάθε μορφή αναγνώρισης του γεγονότος ότι ένα προϊόν, εξάρτημα ή εξοπλισμός, φορέας ή πρόσωπο τηρεί τις εφαρμοστέες προϋποθέσεις, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των κανόνων εφαρμογής του, καθώς και η έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού που βεβαιώνει αυτή την τήρηση»).
 - Το άρθρο 22α του βασικού κανονισμού δεν περιορίζει κατά κανένα τρόπο το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο των πιστοποιητικών που εκδίδονται από τον Οργανισμό, τα οποία στη συνέχεια πρέπει να καλύπτουν όλο το φάσμα των εφαρμοστέων απαιτήσεων.
 - Ο διαχωρισμός των απαιτήσεων «ασφαλείας» από τις απαιτήσεις «μη ασφαλείας» είναι σε ορισμένο βαθμό αυθαίρετος και απαιτεί διεξοδική διαβούλευση.
29. Κατά την άποψη του Οργανισμού, ο διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων εποπτείας μεταξύ των διαφόρων αρμόδιων αρχών, όσον αφορά τις πτυχές «ασφάλειας» και «μη-ασφάλειας» της πιστοποίησης ενός φορέα, θα υπονόμει τους στόχους των ευρωπαϊκών συννομοθετών και δεν αποτελεί νομική υποχρέωση. Επιπλέον, η απόφαση αυτή θα μπορούσε να θεωρηθεί αντιφατική προς τους στόχους του βασικού κανονισμού, που απαιτεί τη συγκέντρωση ορισμένων πάροχων υπηρεσιών για τις δραστηριότητες πιστοποίησης και εποπτείας.
30. Τέλος, και όπως ήδη προαναφέρθηκε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα προβεί στην τελική νομοθετική πρόταση σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισης των λεγόμενων διατάξεων «μη ασφαλείας».

IV. Αξιολόγηση των κανονιστικών επιπτώσεων

31. Σκοπός της αξιολόγησης των κανονιστικών επιπτώσεων (RIA) είναι η εκτίμηση των επιπτώσεων και των συνεπειών των κανόνων και των απαιτήσεων που προτείνονται προς θέσπιση. Η αξιολόγηση επομένως έχει ως στόχο να υποστηρίξει τη διαδικασία λήψης αποφάσεων (π.χ. μεταξύ όλων των πιθανών κανονιστικών επιλογών ποια είναι αυτή με τη μικρότερη συνολική επίπτωση για τα πρόσωπα και τους οργανισμούς που υπάγονται σε κανονιστικές ρυθμίσεις) για την εφαρμογή του βασικού κανονισμού.
32. 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 Ασφαλείας της Αεροπορίας (EASA), για τον κανονισμό διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM / ANS).

33. Για του λόγους που ήδη αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο III, η παρούσα γνώμη περιλαμβάνει ένα σύνολο κανόνων εφαρμογής που έχουν αντιγραφεί από τους κανονισμούς ΕΕΟ, και συγκεκριμένα τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1315/2007. Δεν προτείνονται αλλαγές στο περιεχόμενο των εν λόγω κανονισμών που θα δικαιολογούσαν περαιτέρω ανάλυση στο πλαίσιο μιας ΡΙΑ. Οι προτεινόμενες ελάχιστες αλλαγές για την εφαρμογή του βασικού κανονισμού είναι αλλαγές που δεν επιτρέπουν οποιαδήποτε άλλη εναλλακτική λύση ή επιλογές που δεν χρήζουν περαιτέρω μελέτης.
34. Για τον λόγο αυτό, δεν διεξήχθη ΡΙΑ. Ωστόσο, ο Οργανισμός θα ήθελε να επισημάνει ότι υπάρχουν ορισμένα δεδομένα που αφορούν τον επηρεαζόμενο πληθυσμό και αναφέρονται συγκεκριμένα, στο πλαίσιο αυτής της νέας δέσμης κανόνων. Αυτά περιλαμβάνονται στην έκθεση του EUROCONTROL για την Εφαρμογή της Νομοθεσίας του ΕΕΟ²¹, στην οποία αναφέρονται οι αριθμοί οργανισμών και προσώπων που εμπλέκονται στον τομέα των ATM/ANS στα κράτη μέλη της ΕΕ, τη Νορβηγία και την Ελβετία.
35. Στην έκθεσή του για το 2008²², ο EUROCONTROL επισημαίνει ότι υπάρχουν ορισμένα πανευρωπαϊκά ζητήματα που απαιτούν δράση σε ευρωπαϊκό επίπεδο:
- Έλλειψη ρυθμίσεων για την εποπτεία της ασφάλειας των ATFM και ASM από τις ΕΕΑ, ιδίως στην περίπτωση των στοιχείων ATFM που διαχειρίζονται σε κεντρικό επίπεδο CFMU
 - Έλλειψη τυποποίησης των ρυθμίσεων εποπτείας της ασφάλειας όσον αφορά τις διασυννοριακές καταστάσεις
 - Ελλιπής εφαρμογή από την ΕΑΑ για την επιτήρηση της ασφάλειας των αλλαγών, η οποία είναι ιδιαίτερα σημαντική όσον αφορά την αποδοχή των νέων συστημάτων και των αλλαγών σε υφιστάμενα συστήματα
 - Έλλειψη εξειδίκευσης των μέτρων επιβολής για παραβάσεις των κανονισμών ΕΕΟ από πιστοποιημένους φορείς, όπως απαιτείται από τους σχετικούς κανονισμούς του ΕΕΟ
 - Σε γενικές γραμμές, υπάρχουν ανησυχίες όσον αφορά την επικάλυψη των κανονισμών, τη νοοτροπία δικαίου και τη διαθεσιμότητα των πόρων, ιδίως όσον αφορά το εξειδικευμένο προσωπικό ελέγχου.
36. Στην έκθεσή του το 2009, ο EUROCONTROL τόνισε ότι τα στοιχεία του κλάδου όσον αφορά τα ατυχήματα και τα συμβάντα, συνεχίζουν να δείχνουν ότι οι μεγαλύτεροι κίνδυνοι εντοπίζονται και μετριάζονται με επιτυχία. Σε αρκετές περιπτώσεις, ωστόσο, τα υφιστάμενα επίπεδα πόρων και εμπειρογνομosύνης είναι ανεπαρκή για την άσκηση των αρμοδιοτήτων ασφαλείας στον βαθμό που απαιτείται για τη βελτίωση της ασφάλειας.
37. Παρόλο που μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν άμεσοι κίνδυνοι στον τομέα ATM/ANS, εξακολουθούν να υπάρχουν πολλές πτυχές που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Η εποπτεία, η παρακολούθηση και η επιβολή χρήζουν περαιτέρω βελτίωσης και εξακολουθεί να μην υπάρχει ομοιογένεια ως προς την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας ATM/ANS. Αυτό έχει ήδη αναφερθεί στην ΡΙΑ για την επέκταση του συστήματος του EASA στη ρύθμιση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM / ANS) και η ανάλυση αυτή επιβεβαιώνει την ανάγκη για τη λήψη μέτρων που θα αφορούν κυρίως τον στόχο να υπάρξει σαφής νομοθεσία και ενιαία εφαρμογή και εποπτεία. Κατά τη δεύτερη φάση της εφαρμογής θα υπάρξει περαιτέρω αξιολόγηση και αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων.

V. Συμπεράσματα

38. Ο Οργανισμός κατάρτισε την παρούσα γνώμη 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

²¹ www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf.

²² http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc44_e1.0.pdf.

τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, σε πρώτη φάση μέσω της επείγουσας διαδικασίας. Στην εν λόγω γνώμη, ο Οργανισμός αντανακλά 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.

39. Ο Οργανισμός πιστεύει ακράδαντα ότι η επείγουσα διαδικασία θα παρέχει άμεσα οφέλη στο ρυθμιστικό σύστημα της ασφάλειας, όπως τα εξής:
- Ο Οργανισμός μπορεί να αναπτύσσει τα αναγκαία μέσα συμμόρφωσης και τις προδιαγραφές πιστοποίησης, των οποίων η χρήση διευκολύνει τη συμμόρφωση με τους κανόνες και παρέχει την αναγκαία αναλογικότητα και επικουρικότητα. Αυτό συνεπάγεται επίσης τη χρήση των βιομηχανικών βέλτιστων πρακτικών·
 - Οι νέοι εφαρμοστέοι κανόνες θα δώσουν τη δυνατότητα στον Οργανισμό να ξεκινήσει τις επιθεωρήσεις τυποποίησης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφαλής και ενιαία εφαρμογή των κοινών κανόνων και να βοηθηθούν οι αρχές στα καθήκοντά τους για την εποπτεία της ασφάλειας·
 - 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 ασφάλειας των αερομεταφορών - όπως διεθνείς συμφωνίες συνεργασίας καθώς και τα μέτρα επιβολής, που καθορίζονται στο βασικό κανονισμό - θα τεθούν επίσης σε ισχύ στον τομέα αυτό·
 - Ο Οργανισμός θα έχει τη δυνατότητα να συμβάλει μέσω των διαφόρων ρυθμιστικών μέτρων στην εφαρμογή των κανονισμών EEO II, συμπεριλαμβανομένης ιδίως της στήριξης στις συμφωνίες FAB, και της εποπτείας της ασφάλειας των λειτουργιών διαχείρισης του δικτύου ATM, και να παρέχει την απαραίτητη υποστήριξη για τη διευκόλυνση της εφαρμογής του προγράμματος SESAR.
40. Ο Οργανισμός εισηγείται στην Επιτροπή να ξεκινήσει την εκτελεστική διαδικασία για τη θέσπιση σχεδίου κανόνων εφαρμογής βάσει της παρούσας γνώμης και να τροποποιήσει ανάλογα την κείμενη νομοθεσία που ισχύει για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν επικάλυψη κανονισμών και ύπαρξη αντικρουόμενων απαιτήσεων.

Κολωνία, 28 Μαΐου 2010

P. GOUDOU

Εκτελεστικός Διευθυντής