



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, XXX

Σχέδιο

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. .../2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της [...]

περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όσον αφορά τις εργασιακές μεθόδους εργασίας και τις επιχειρησιακές διαδικασίες

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της [...]

περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όσον αφορά τις εργασιακές μεθόδους και τις επιχειρησιακές διαδικασίες

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Έχοντας υπόψη:

τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και 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/ΕΚ¹, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ², και ιδίως του άρθρου 8β αυτής,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού³ («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009, για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας⁴, και ιδίως τα άρθρα 4 και 6 αυτού,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- 1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας της Αεροπορίας (εφεξής «ο Οργανισμός»), οφείλει να θεσπίζει κανόνες εφαρμογής για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το άρθρο 8β του κανονισμού 216/2008 απαιτεί οι εν λόγω κανόνες εφαρμογής να βασίζονται στους κανονισμούς που εκδόθηκαν στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού I. Ο εν λόγω κανονισμός βασίζεται στον

¹ ΕΕ L 79, της 19.3.2008, σ. 1.

² ΕΕ L 309, της 24.11.2009, σ.51.

³ ΕΕ L 96, της 31.3.2004, σ. 10.

⁴ ΕΕ L 300, της 14.11.2009, σ. 34.

κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της 20ής Δεκεμβρίου 2005 περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας⁵.

- 2) Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να υπόκειται σε πιστοποίηση εκ μέρους των κρατών μελών ή από τον Οργανισμό. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι πληρούν τις κοινές απαιτήσεις πρέπει να λαμβάνουν πιστοποιητικό σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και το άρθρο 8β παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- 3) Η εφαρμογή των κοινών απαιτήσεων που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και το άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 δεν πρέπει να θίγει την κυριαρχία των κρατών μελών στον εναέριο χώρο τους ή τις απαιτήσεις των κρατών μελών σχετικά με τη δημόσια τάξη, τη δημόσια ασφάλεια και τα θέματα άμυνας, όπως ορίζει το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού⁶ (“κανονισμός- πλαίσιο”), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1070/2009. Οι κοινές απαιτήσεις δεν καλύπτουν τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και την κατάρτιση, όπως προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- 4) Ο ορισμός των κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη το νομικό καθεστώς των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας στα κράτη μέλη. Επιπλέον, όταν ένας οργανισμός ασκεί δραστηριότητες διαφορετικές από την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι κοινές απαιτήσεις που πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και το άρθρο 8β παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 δεν ισχύουν για τις διαφορετικές αυτές δραστηριότητες και για τους πόρους που διατίθενται σε δραστηριότητες εκτός της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, εκτός εάν υπάρχει πρόβλεψη περί του αντιθέτου.
- 5) Η εφαρμογή των κοινών απαιτήσεων στους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να είναι ανάλογη των κινδύνων που συνδέονται με τις ιδιαιτερότητες της κάθε υπηρεσίας, όπως ο αριθμός ή/και η φύση και τα χαρακτηριστικά των κινήσεων που αποτελούν αντικείμενο χειρισμού. Στην περίπτωση που ορισμένοι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας επιλέξουν να μην κάνουν χρήση της δυνατότητας παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η αρμόδια αρχή πρέπει να έχει τη δυνατότητα να επιτρέπει στους παρόχους αυτούς να συμμορφώνονται με ανάλογο τρόπο με ορισμένες γενικές απαιτήσεις σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ορισμένες ειδικές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, οι όροι που συνδέονται με τη χορήγηση πιστοποιητικού πρέπει να αντικατοπτρίζουν τη φύση και την έκταση της παρέκκλισης.
- 6) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή λειτουργία του συστήματος πιστοποίησης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν στην Επιτροπή και τον Οργανισμό όλες τις

⁵ EE L 335, της 21.12.2005, σ. 13.

⁶ EE L 96, της 31.3.2004, σ. 1.

συναφείς πληροφορίες για τις παρεκκλίσεις που έχουν χορηγηθεί από τις αρμόδιες αρχές, στο πλαίσιο των ετήσιων εκθέσεών τους.

- 7) Τα διάφορα είδη υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν υπόκεινται αναγκαστικά στις ίδιες απαιτήσεις. Είναι, συνεπώς, αναγκαίο να προσαρμοστούν οι κοινές απαιτήσεις στα ιδιαίτερα στοιχεία κάθε είδους υπηρεσίας.
- 8) Το βάρος της απόδειξης συμμόρφωσης πρέπει να φέρουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, για την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού και για όλες τις καλυπτόμενες υπηρεσίες.
- 9) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή των κοινών απαιτήσεων, χρειάζεται να θεσπιστεί σύστημα τακτικής εποπτείας και ελέγχου της συμμόρφωσης με τις εν λόγω κοινές απαιτήσεις και τους όρους που καθορίζονται στο πιστοποιητικό. Η αρμόδια αρχή πρέπει να εξετάζει την καταλληλότητα ενός παρόχου πριν από την έκδοση πιστοποιητικού και να αξιολογεί σε ετήσια βάση τη συνεχιζόμενη συμμόρφωση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχει πιστοποιήσει. Πρέπει, επομένως, να καταρτίζει και να ενημερώνει ετησίως ενδεικτικό πρόγραμμα επιθεώρησης, που να καλύπτει όλους τους παρόχους τους οποίους έχει πιστοποιήσει με βάση την αξιολόγηση των κινδύνων. Το πρόγραμμα πρέπει να επιτρέπει την επιθεώρηση όλων των συναφών τμημάτων των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε εύλογο χρονικό πλαίσιο. Κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας και μετεωρολογικών υπηρεσιών, η αρμόδια αρχή πρέπει να έχει το δικαίωμα να ελέγχει τις συναφείς απαιτήσεις που απορρέουν από τις διεθνείς υποχρεώσεις του συγκεκριμένου κράτους μέλους.
- 10) Με την επιφύλαξη των άρθρων 24 και 54 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, αξιολογήσεις των εθνικών εποπτικών αρχών από ομοτίμους πρέπει να προάγουν την κοινή προσέγγιση ως προς την εποπτεία των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε ολόκληρη την Κοινότητα. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τον Οργανισμό, μπορεί να οργανώσει τις εν λόγω αξιολογήσεις από ομοτίμους, οι οποίες πρέπει να συντονιστούν με τις δραστηριότητες που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο των άρθρων 24 και 54 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και κάθε άλλο διεθνές πρόγραμμα παρακολούθησης και εποπτείας. Με τον τρόπο αυτό θα αποφευχθεί η αλληλοεπικάλυψη των εργασιών. Για να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή εμπειρίας και ορθών πρακτικών στη διάρκεια αξιολόγησης από ομοτίμους, οι εμπειρογνώμονες πρέπει κατά προτίμηση να προέρχονται από αρμόδια αρχή ή κάποιον ειδικευμένο φορέα.
- 11) Ο Eurocontrol έχει αναπτύξει ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας (ESARR), οι οποίες έχουν ύψιστη σημασία για την ασφαλή παροχή υπηρεσιών εναερίας κυκλοφορίας. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004, η Επιτροπή πρέπει να προσδιορίσει και να εγκρίνει τις συναφείς διατάξεις των ESARR στους Κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι ESARR που μεταφέρθηκαν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 αποτέλεσαν τη βάση για τους παρόντες κανόνες εφαρμογής.
- 12) Κατά την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν ήταν σκόπιμη η επανάληψη των διατάξεων της ESARR 2 για την αναφορά και αξιολόγηση περιστατικών ασφαλείας στην ATM, η οποία καλύπτεται από την οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για τη θέσπιση

των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων⁷ και την οδηγία 2003/42/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία⁸. Ωστόσο, πρέπει να εισαχθούν νέες διατάξεις για τα περιστατικά που αφορούν την ασφάλεια που να απαιτούν από την αρμόδια αρχή να ελέγχει κατά πόσον οι φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και οι πάροχοι υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης, ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις για την κάλυψη της αναφοράς και αξιολόγησης τέτοιων περιστατικών.

- 13) Πρέπει να αναγνωρισθεί ειδικότερα ότι, πρώτον, η διαχείριση της ασφάλειας αποτελεί στο πλαίσιο των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τη λειτουργία εκείνη η οποία εγγυάται ότι έχουν εντοπιστεί, αξιολογηθεί και μειωθεί σε ικανοποιητικό βαθμό όλοι οι κίνδυνοι ασφάλειας και ότι, δεύτερον, μία επίσημη και συστηματική προσέγγιση της διαχείρισης της ασφάλειας και των συστημάτων διαχείρισης, προς μια ολοκληρωμένη συστηματική προσέγγιση, θα μεγιστοποιήσει κατά τρόπο ορατό και αναγνωρίσιμο τα οφέλη στον εν λόγω τομέα. Ο Οργανισμός πρέπει να αξιολογεί περαιτέρω τις απαιτήσεις ασφάλειας του παρόντος κανονισμού και να τις ενσωματώνει σε μια κοινή ρυθμιστική δομή για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.
- 14) Έως ότου ο Οργανισμός αναπτύξει τα μέτρα εφαρμογής που μεταφέρουν τα σχετικά πρότυπα του ICAO ως μέτρα εφαρμογής, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, προδιαγραφές πιστοποίησης και υλικό καθοδήγησης της ΕΕ, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με τα σχετικά πρότυπα του ICAO. Για να διευκολυνθεί η διασυνοριακή παροχή υπηρεσιών, και μέχρι την ολοκλήρωση των εργασιών του Οργανισμού για τη μεταφορά των προτύπων του ICAO στα σχετικά μέτρα, τα κράτη μέλη, η Επιτροπή και ο Οργανισμός, σε στενή συνεργασία με τον Eurocontrol κατά περίπτωση, πρέπει να καταβάλλουν προσπάθειες ελαχιστοποίησης των διαφορών που γνωστοποιούνται από τα κράτη μέλη στην εφαρμογή των προτύπων του ICAO στον τομέα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, προκειμένου να προκύψει μια κοινή δέσμη προτύπων μεταξύ των κρατών μελών στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.
- 15) Οι διάφορες εθνικές ρυθμίσεις σχετικά με την ευθύνη δεν πρέπει να εμποδίζουν τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να συνάπτουν συμφωνίες για τη διασυνοριακή παροχή υπηρεσιών, από τη στιγμή που έχουν θεσπίσει διατάξεις για την κάλυψη ζημιών που προκύπτουν από υποχρεώσεις τις οποίες υπέχουν βάσει του ισχύοντος δικαίου. Η χρησιμοποιούμενη μέθοδος πρέπει να ακολουθεί τις εθνικές νομικές απαιτήσεις. Τα κράτη μέλη τα οποία επιτρέπουν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας χωρίς πιστοποίηση σε ολόκληρο ή σε μέρος του εναέριου χώρου που εμπίπτει στη δικαιοδοσία τους, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004, πρέπει να καλύπτουν την ευθύνη των εν λόγω παρόχων.
- 16) Ο Οργανισμός πρέπει να αξιολογήσει περαιτέρω τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσες σχετίζονται με την αξιολόγηση της ασφάλειας των αλλαγών και το τεχνικό προσωπικό, και να εκδώσει γνώμη για την προσαρμογή τους προς μια συνολική συστηματική προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη την ενσωμάτωση των

⁷ EE L 319, της 12.12.1994, σ. 14.

⁸ EE L 167, της 4.7.2003, σ. 23.

διατάξεων αυτών στη δομή του κοινού ρυθμιστικού συστήματος για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και την εμπειρία που αποκτήθηκε από τα ενδιαφερόμενα μέρη και τις αρμόδιες αρχές στον τομέα της επιτήρησης της ασφάλειας.

- 17) Τα μέτρα που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού που συστάθηκε με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1
Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

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

- α) σε άλλες δραστηριότητες φορέων παροχής υπηρεσιών διαφορετικές της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- β) στους πόρους που διατίθενται για δραστηριότητες εκτός της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Άρθρο 2
Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, με εξαίρεση τον ορισμό στο άρθρο 2 παράγραφος 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.
2. Επιπλέον των ορισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ισχύουν και οι ακόλουθοι ορισμοί:
- α) «εναέρια εργασία» είναι η πτητική λειτουργία αεροσκάφους, στην οποία αυτό χρησιμοποιείται για εξειδικευμένες υπηρεσίες όπως στη γεωργία, τις κατασκευές, τη φωτογράφιση, την επόπτευση, την παρατήρηση και περιπολία, την αναζήτηση και διάσωση ή την εναέρια διαφήμιση·
- β) «εμπορικές αερομεταφορές» είναι οιαδήποτε πτητική λειτουργία του αεροσκάφους, η οποία περιλαμβάνει μεταφορές επιβατών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου επ' αμοιβή ή με εκμίσθωση·
- γ) «λειτουργικό σύστημα» είναι ο συνδυασμός συστημάτων, διαδικασιών και ανθρώπινων πόρων που έχουν οργανωθεί προκειμένου να επιτελέσουν μία λειτουργία στο πλαίσιο της ATM·
- δ) «γενική αεροπλοΐα» είναι οιαδήποτε πτητική λειτουργία πολιτικού αεροσκάφους πλην των εμπορικών αερομεταφορών και των εναέριων εργασιών·

- ε) «εθνική εποπτική αρχή» είναι ο φορέας ή οι φορείς που ορίζονται ή ιδρύονται από τα κράτη μέλη ως εθνική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004·
- στ) «κίνδυνος» είναι οιαδήποτε κατάσταση, συμβάν ή περίσταση που μπορεί να προκαλέσει ατύχημα·
- ζ) «οργανισμός πτητικής εκμετάλλευσης» είναι ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για την παροχή μηχανολογικών και τεχνικών υπηρεσιών υποστήριξης της εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης·
- η) «επικινδυνότητα» είναι ο συνδυασμός της συνολικής πιθανότητας ή συχνότητας εμφάνισης ζημιογόνου αποτελέσματος που προκαλείται από έναν κίνδυνο και της σοβαρότητας του αποτελέσματος αυτού·
- θ) «εγγύηση της ασφάλειας» είναι όλες οι προγραμματισμένες και συστηματικές ενέργειες που είναι αναγκαίες για να υπάρξει επαρκής εμπιστοσύνη ότι κάποιο προϊόν, υπηρεσία, οργάνωση ή λειτουργικό σύστημα επιτυγχάνει αποδεκτά ή ανεκτά επίπεδα ασφαλείας·
- ι) «στόχος ασφαλείας» είναι η ποιοτική ή ποσοτική ανάλυση, η οποία ορίζει τη μέγιστη συχνότητα ή πιθανότητα με την οποία αναμένεται να εμφανιστεί ένας κίνδυνος·
- ια) «απαίτηση ασφαλείας» είναι το μέσον μείωσης της επικινδυνότητας, το οποίο καθορίζεται από τη στρατηγική μείωσης της επικινδυνότητας και επιτυγχάνει ένα συγκεκριμένο στόχο ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των οργανωτικών, επιχειρησιακών, διαδικαστικών και λειτουργικών απαιτήσεων, των απαιτήσεων επίδοσης και διαλειτουργικότητας ή των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών·
- ιβ) «υπηρεσίες» είναι είτε μία υπηρεσία αεροναυτιλίας είτε μία δέσμη υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- ιγ) «πανευρωπαϊκή υπηρεσία» είναι μια υπηρεσία που έχει σχεδιαστεί και παρέχεται σε χρήστες οι οποίοι βρίσκονται στα περισσότερα ή όλα τα κράτη μέλη.

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

Άρθρο 3 *Αρμόδια αρχή*

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η αρμόδια αρχή θα είναι:

- α) για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχουν τον κύριο τόπο δραστηριοτήτων τους και, εφόσον υφίσταται, την καταστατική τους έδρα σε κάποιο κράτος μέλος, η εθνική εποπτική αρχή που έχει διοριστεί ή θεσπισθεί από το εν λόγω κράτος μέλος·
- β) για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που παρέχουν υπηρεσίες εντός ενός Λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου (FAB), όπου, δυνάμει της σχετικής συμφωνίας μεταξύ των κρατών, οι αρμοδιότητες για την επιτήρηση της ασφαλείας

έχουν ανατεθεί διαφορετικά από ό,τι ορίζεται στην παράγραφο α) ανωτέρω, η/οι εθνική/εθνικές εποπτική/ές αρχή/αρχές που έχει/έχουν διοριστεί ή θεσπισθεί δυνάμει της εν λόγω συμφωνίας·

- γ) για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που παρέχουν υπηρεσίες στον εναέριο χώρο της περιοχής για την οποία ισχύει η Συνθήκη και έχουν τον κύριο τόπο δραστηριοτήτων τους και, εάν υφίσταται, την καταστατική τους έδρα εκτός της περιοχής σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης, ο Οργανισμός·
- δ) για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που παρέχουν πανευρωπαϊκές υπηρεσίες, ο Οργανισμός.

Άρθρο 4

Χορήγηση πιστοποιητικών

1. Προκειμένου να λάβουν το πιστοποιητικό που είναι αναγκαίο για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να τηρούν τις γενικές κοινές απαιτήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα I, καθώς και τις ειδικές συμπληρωματικές απαιτήσεις που παρατίθενται στα Παραρτήματα II ως V του παρόντος κανονισμού, ανάλογα με τον τύπο της υπηρεσίας που παρέχουν.
2. Η αρμόδια αρχή εξετάζει τη συμμόρφωση του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας με τις κοινές απαιτήσεις πριν του εκδώσει πιστοποιητικό.
3. Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας συμμορφώνεται με τις κοινές απαιτήσεις το αργότερο έως την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, και το άρθρο 8β παράγραφος 2, το άρθρο 22α παράγραφος β και το άρθρο 22α παράγραφος γ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Άρθρο 5

Παρεκκλίσεις

1. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1, ορισμένοι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να επιλέξουν να μην κάνουν χρήση της δυνατότητας παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών και να παραιτηθούν από το δικαίωμα αμοιβαίας αναγνώρισης εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

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

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

- α) γενική αεροπορία
- β) εναέριες εργασίες
- γ) εμπορικές αεροπορικές μεταφορές με αεροσκάφη μέγιστης μάζας απογείωσης κάτω των 10 τόνων ή αεροσκάφη κάτω των 20 θέσεων επιβατών·
- δ) εμπορικές αεροπορικές μεταφορές με λιγότερες των 10.000 κινήσεις ετησίως, ανεξάρτητα από τη μέγιστη μάζα απογείωσης και του αριθμού των θέσεων επιβατών. Ο

αριθμός των κινήσεων υπολογίζεται ως το άθροισμα των απογειώσεων και προσγειώσεων και συνιστά το μέσο όρο των τριών προηγούμενων ετών.

Για να υποβάλει τέτοιου είδους αίτηση, ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, πλην των φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να έχει ετήσιο μεικτό κύκλο εργασιών 1.000.000 ευρώ ή λιγότερο σε σχέση με τις υπηρεσίες που παρέχει ή σχεδιάζει να παρέχει.

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

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

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

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

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

β) μέρος 3.1, διαχείριση της ασφάλειας·

γ) μέρος 5, ανθρώπινοι πόροι·

δ) μέρος 8.1, ανοικτή και διαφανής παροχή υπηρεσιών.

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

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

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

β) μελέτες ασφαλείας (σύμφωνα με το μέρος 3.1.3)·

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

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

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

- α) προσδιορίζει τη φύση και την έκταση της παρέκκλισης στους όρους που προσαρτώνται στο πιστοποιητικό, αναφέροντας τη νομική βάση·
- β) περιορίζει τη χρονική περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, και
- γ) παρακολουθεί κατά πόσον οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας εξακολουθούν να πληρούν τις προϋποθέσεις για την παρέκκλιση.

Άρθρο 6

Απόδειξη της συμμόρφωσης

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

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

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

Η απόφαση κοινοποιείται άμεσα στον ενδιαφερόμενο φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Η αρμόδια αρχή ελέγχει την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων πριν από την κοινοποίηση της έγκρισής της στον σχετικό φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Εάν η αρμόδια αρχή θεωρεί ότι τα διορθωτικά μέτρα δεν έχουν εφαρμοστεί καταλλήλως εντός του συμφωνηθέντος χρονοδιαγράμματος, λαμβάνει τα ενδεδειγμένα εκτελεστικά μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και με το άρθρο 10, το άρθρο 22α παράγραφος δ, το άρθρο 25 και το άρθρο 68 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την ανάγκη να εξασφαλιστεί η συνέχεια των υπηρεσιών.

Άρθρο 7

Διευκόλυνση του ελέγχου συμμόρφωσης

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διευκολύνουν τις επιθεωρήσεις και έρευνες από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ο οποίος ενεργεί εξ ονόματος της τελευταίας, συμπεριλαμβανόμενων των επιτόπιων επιθεωρήσεων και επιθεωρήσεων χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση.

Τα εγκεκριμένα πρόσωπα εξουσιοδοτούνται να προβαίνουν στις ακόλουθες ενέργειες:

- α) να εξετάζουν τα σχετικά αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες και κάθε άλλο υλικό που αφορά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

- β) να λαμβάνουν αντίγραφα ή αποσπάσματα από αυτά τα αρχεία, δεδομένα, διαδικασίες ή άλλο υλικό·
- γ) να ζητούν επιτόπου προφορικές εξηγήσεις·
- δ) να έχουν πρόσβαση σε όλες τις σχετικές εγκαταστάσεις, χώρους και μεταφορικά μέσα μεταφοράς.

Οι εν λόγω επιθεωρήσεις και έρευνες, όταν εκτελούνται από μια εθνική εποπτική αρχή, διεξάγονται σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις του κράτους μέλους στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθούν.

Άρθρο 8

Διαρκής συμμόρφωση

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

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

Το πρόγραμμα αναφέρει την προβλεπόμενη συχνότητα επιθεωρήσεων των διαφόρων τοποθεσιών.

Άρθρο 9

Κανονισμός ασφαλείας για τους μηχανικούς και το τεχνικό προσωπικό

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

- α) εκδίδει τους ενδεδειγμένους κανόνες ασφαλείας για τους μηχανικούς και το τεχνικό προσωπικό που εκτελεί επιχειρησιακά καθήκοντα συνδεδεμένα με την ασφάλεια·
- β) εξασφαλίζει επαρκή και κατάλληλο έλεγχο τήρησης των κανόνων ασφαλείας από τους μηχανικούς και το τεχνικό προσωπικό στους οποίους ο οργανισμός εκμετάλλευσης έχει αναθέσει επιχειρησιακά καθήκοντα που έχουν σχέση με την ασφάλεια·
- γ) λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα, εφόσον υπάρχουν εύλογες αιτίες και μετά από δέουσα έρευνα, σε σχέση με τον οργανισμό εκμετάλλευσης ή/και τους μηχανικούς και το τεχνικό του προσωπικό που δεν τηρούν τις διατάξεις του παραρτήματος II μέρος 3.3·
- δ) εξακριβώνει ότι υφίστανται κατάλληλες μέθοδοι που να διασφαλίζουν ότι τα τρίτα μέρη τα οποία είναι επιφορτισμένα με την εκτέλεση επιχειρησιακών καθηκόντων συνδεδεμένων με την ασφάλεια τηρούν τις διατάξεις του παραρτήματος II μέρος 3.3.

Άρθρο 10
Διαδικασία αξιολόγησης από ομοτίμους

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

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 11
Μεταβατικές διατάξεις

1. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που κατέχουν πιστοποιητικό το οποίο εκδόθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 την ημέρα έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα θεωρείται ότι κατέχουν πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

2. Οι υποψήφιοι για πιστοποιητικό ANSP, που έχουν υποβάλει την αίτησή τους πριν από την ημέρα έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού αλλά το πιστοποιητικό τους δεν έχει εκδοθεί ακόμη, οφείλουν να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού.

3. Η αρχή κράτους μέλους για τους φορείς του οποίου αρμόδια αρχή είναι ο Οργανισμός, σύμφωνα με το άρθρο 3, οι οποίοι έχουν υποβάλει αίτηση για την έκδοση πιστοποιητικού πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα τερματίσει τη διαδικασία πιστοποίησης σε συντονισμό με την Οργανισμό και θα μεταφέρει το φάκελο υποψηφίου στον Οργανισμό κατόπιν έκδοσης του πιστοποιητικού.

Άρθρο 12 **Καταργήσεις**

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 καταργείται.
2. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 668/2008 καταργείται.
3. Το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008 καταργείται.

Άρθρο 13 **Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός θα τεθεί σε ισχύ την 20ή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

Βρυξέλλες, ...

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

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

2. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

2.1. Οργανωτική δομή

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

Η οργανωτική δομή καθορίζει:

- α) την αρχή, τα τέλη και τις αρμοδιότητες των οριζόμενων κατόχων των θέσεων, ιδιαίτερα του προσωπικού διαχείρισης που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση καθηκόντων σχετικά με την ασφάλεια έναντι ατυχημάτων, την ποιότητα, την ασφάλεια έναντι κακόβουλων πράξεων, τα οικονομικά και τους ανθρώπινους πόρους·
- β) τη σχέση και τους διαύλους αναφοράς μεταξύ των διαφόρων μερών και διαδικασιών της οργάνωσης.

2.2. Οργανωτική διαχείριση

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

- α) παραθέτει τους γενικούς στόχους και σκοπούς του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη στρατηγική επίτευξή τους κατά τρόπο συνεκτικό με το συνολικό μακροπρόθεσμο σχεδιασμό του παρόχου και σε συνάφεια με τις κοινοτικές απαιτήσεις για την ανάπτυξη υποδομών ή άλλης τεχνολογίας·
- β) περιλαμβάνει κατάλληλους στόχους επιδόσεων από άποψη ποιότητας και επιπέδου υπηρεσίας, ασφάλειας και κόστους - αποτελεσματικότητας.

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

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

- α) πληροφορίες για την υλοποίηση νέων επενδύσεων ή άλλων βελτιώσεων και αναφορά του τρόπου με τον οποίο θα συμβάλουν στη βελτίωση του επιπέδου και της ποιότητας των υπηρεσιών·
- β) δείκτες επιδόσεων με τους οποίους μπορεί εύλογα να αξιολογηθεί το επίπεδο και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών·
- γ) η αναμενόμενη βραχυπρόθεσμη χρηματοοικονομική θέση του παρόχου υπηρεσιών καθώς και τυχόν αλλαγές σε αυτήν ή επιπτώσεις στο επιχειρηματικό σχέδιο.

3. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

3.1. Διαχείριση της ασφάλειας

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

3.2. Σύστημα διαχείρισης της ποιότητας

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

- α) καθορίζει την πολιτική ποιότητας κατά τρόπο που να ικανοποιεί τις ανάγκες των διαφόρων χρηστών κατά το δυνατόν περισσότερο·
- β) καταρτίζει πρόγραμμα διασφάλισης της ποιότητας το οποίο περιλαμβάνει διαδικασίες εξακρίβωσης της πραγματοποίησης όλων των επιχειρησιακών λειτουργιών σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις, διαδικασίες και πρότυπα·
- γ) παρέχει στοιχεία της λειτουργίας του συστήματος ποιότητας μέσω εγχειριδίων και εγγράφων παρακολούθησης·
- δ) ορίζει αντιπροσώπους διαχείρισης για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις διαδικασίες και της επάρκειας των διαδικασιών αυτών προκειμένου να εξασφαλίσει ασφαλείς και αποτελεσματικές επιχειρησιακές πρακτικές·
- ε) προβαίνει σε επανεξέταση του εν λειτουργία συστήματος ποιότητας και λαμβάνει τα ενδεδειγμένα, κατά περίπτωση, διορθωτικά μέτρα.

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

Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας δύνανται να ενσωματώνουν συστήματα διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας στο σύστημα διαχείρισής τους.

3.3. Εγχειρίδια επιχειρησιακής λειτουργίας

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

- α) τα εγχειρίδια επιχειρησιακής λειτουργίας να περιλαμβάνουν οδηγίες και πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού·
- β) το επιχειρησιακό προσωπικό να έχει πρόσβαση στα τμήματα των εγχειριδίων επιχειρησιακής λειτουργίας που το αφορούν·
- γ) το επιχειρησιακό προσωπικό να ενημερώνεται ταχέως για τις αλλαγές των εγχειριδίων λειτουργίας που αφορούν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως επίσης και για την έναρξη ισχύος τους.

4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

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

- α) την προστασία των εγκαταστάσεών του και του προσωπικού του για την αποφυγή κακόβουλων παρεμβολών κατά την παροχή των υπηρεσιών·
- β) την προστασία των επιχειρησιακών δεδομένων τα οποία λαμβάνει ή παράγει ή χρησιμοποιεί κατ' άλλον τρόπο, έτσι ώστε η πρόσβαση σε αυτά να είναι δυνατή μόνο ύστερα από έγκριση.

Το σύστημα διαχείρισης της προστασίας πρέπει να καθορίζει:

- α) τις διαδικασίες που αφορούν την αξιολόγηση και τη μείωση των κινδύνων για την ασφάλεια, την παρακολούθηση και τη βελτίωση της προστασίας, την αναθεώρηση των συστημάτων προστασίας και τη διάδοση των σχετικών πορισμάτων·
- β) τα μέσα εντοπισμού των παραβιάσεων στα συστήματα προστασίας και την προειδοποίηση του προσωπικού με κατάλληλα μηνύματα·
- γ) τα μέσα περιορισμού των επιπτώσεων από την παραβίαση της προστασίας καθώς επίσης και τα μέτρα αποκατάστασης και τις διαδικασίες μετριασμού προκειμένου να αποφευχθεί η επανάληψη.

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

5. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ

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

6. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΥΡΩΣΤΙΑ

6.1. Οικονομική και χρηματοδοτική ικανότητα

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

6.2. Χρηματοοικονομικός έλεγχος

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

7. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΕΥΘΥΝΗΣ

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

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

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

8. ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

8.1. Ανοικτή και διαφανής παροχή υπηρεσιών

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

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

8.2. Σχέδια έκτακτης ανάγκης

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

9. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

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

Η ετήσια έκθεση περιλαμβάνει τουλάχιστον:

- αξιολόγηση του επιπέδου και της ποιότητας της υπηρεσίας που παρέχεται καθώς και του επιπέδου ασφαλείας,
- τις επιδόσεις του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε σχέση με τους στόχους επιδόσεων που τίθενται στο επιχειρηματικό σχέδιο, συγκρίνοντας τα αποτελέσματα με τους στόχους του ετήσιου σχεδίου μέσω δεικτών επιδόσεων που έχουν οριστεί στο ετήσιο σχέδιο,
- τις εξελίξεις στις επιχειρησιακές λειτουργίες και την υποδομή,
- τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα, εφόσον δεν δημοσιεύονται χωριστά σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004
- πληροφορίες σχετικά με την επίσημη διαδικασία διαβούλευσης με τους χρήστες των υπηρεσιών,
- πληροφορίες σχετικά με την πολιτική ανθρώπινων πόρων.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

1. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ

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

- το νομικό του καθεστώς, την ιδιοκτησιακή του διάρθρωση και οιοσδήποτε ρυθμίσεις με σημαντικό αντίκτυπο στον έλεγχο των περιουσιακών του στοιχείων,
- τυχόν δεσμούς με οργανισμούς που δεν δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών δραστηριοτήτων στις οποίες ενέχεται είτε άμεσα είτε μέσω σχετικών επιχειρήσεων, που αντιπροσωπεύουν ποσοστό υψηλότερο του 1 % των αναμενόμενων εσόδων του. Επιπλέον, γνωστοποιεί κάθε αλλαγή οιασδήποτε μεμονωμένης συμμετοχής που αντιπροσωπεύει το 10 % ή περισσότερο του συνολικού του κεφαλαίου.

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

2. ΑΝΟΙΚΤΗ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΗΣ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

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

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

3.1. Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας

3.1.1. Γενικές απαιτήσεις ασφαλείας

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

- εξασφαλίζει μια επίσημη, σαφή και προορατική προσέγγιση της συστηματικής διαχείρισης της ασφάλειας για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων ασφαλείας τις οποίες υπέχει κατά την παροχή των υπηρεσιών του· καλύπτει το σύνολο των υπηρεσιών του και των συνοδευτικών ρυθμίσεων που εμπίπτουν στον διαχειριστικό του έλεγχο και περιλαμβάνει, ως βάση, τη διατύπωση μιας

πολιτικής ασφάλειας που καθορίζει τη θεμελιώδη προσέγγιση του οργανισμού στον συγκεκριμένο τομέα (διαχείριση της ασφάλειας),

- εξασφαλίζει ότι όλοι όσοι ασχολούνται με θέματα ασφάλειας στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας έχουν ατομική ευθύνη για τις πράξεις τους, ότι τα διοικητικά στελέχη έχουν ευθύνη για τις επιδόσεις ασφαλείας των αντίστοιχων τμημάτων ή μονάδων τους και ότι η ανώτατη διοίκηση του παρόχου υπηρεσιών φέρει συλλογική ευθύνη για την ασφάλεια (ευθύνη ασφάλειας),
- εξασφαλίζει ότι η επίτευξη ικανοποιητικής ασφάλειας στην παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας έχει την ύψιστη προτεραιότητα (προτεραιότητα ασφάλειας),
- εξασφαλίζει ότι κατά την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ο κύριος στόχος ασφάλειας είναι η ελαχιστοποίηση του κινδύνου αεροπορικού ατυχήματος στον βαθμό που αυτό είναι λογικά εφικτό (στόχος ασφαλείας).

3.1.2. Απαιτήσεις για την επίτευξη της ασφάλειας

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

- εξασφαλίζει ότι το προσωπικό είναι επαρκώς εκπαιδευμένο και ικανό να εκτελεί την εργασία που του ζητείται, επιπλέον της λήψης κατάλληλης άδειας εφόσον απαιτείται και ικανοποίησης των ισχυουσών απαιτήσεων καταλληλότητας από ιατρικής απόψεως (επάρκεια),
- εξασφαλίζει την ύπαρξη μιας διακριτής λειτουργίας της διαχείρισης της ασφάλειας με οργανωτική αρμοδιότητα, για την ανάπτυξη και συντήρηση του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας· εξασφαλίζει ότι το άτομο το οποίο είναι επιφορτισμένο με την αρμοδιότητα αυτή είναι ανεξάρτητο από τη διοικητική ιεραρχία και άμεσα υπόλογο σε ανώτατο οργανωτικό επίπεδο. Ωστόσο, στην περίπτωση μικρών οργανισμών στους οποίους ο συνδυασμός αρμοδιοτήτων είναι δυνατόν να εμποδίσει την επαρκή ανεξαρτησία στο θέμα αυτό, οι ρυθμίσεις για την εγγύηση της ασφάλειας συμπληρώνονται από πρόσθετα ανεξάρτητα μέσα· και εξασφαλίζει ότι η ανώτατη διοικητική βαθμίδα της οργάνωσης του φορέα παροχής των υπηρεσιών συμμετέχει ενεργά στην εγγύηση της διαχείρισης της ασφάλειας (ευθύνη διαχείρισης της ασφάλειας),
- διασφαλίζει ότι, στο μέτρο του εφικτού, προσδιορίζονται και διατηρούνται ποσοτικά επίπεδα ασφάλειας για όλα τα λειτουργικά συστήματα (ποσοτικά επίπεδα ασφάλειας),
- εξασφαλίζει ότι υπάρχει συστηματική τεκμηρίωση του SMS κατά τρόπο που να παρέχεται σαφής σχέση με την πολιτική ασφάλειας του οργανισμού (τεκμηρίωση SMS),
- εξασφαλίζει κατάλληλη αιτιολόγηση της ασφάλειας των εξωτερικά παρεχόμενων υπηρεσιών και προμηθειών, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία τους για την ασφάλεια της παροχής των υπηρεσιών του (εξωτερικές υπηρεσίες και προμήθειες),

- διασφαλίζει ότι η αξιολόγηση και η μείωση της επικινδυνότητας πραγματοποιούνται σε κατάλληλο επίπεδο προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι δίνεται η δέουσα σημασία σε όλα τα θέματα παροχής υπηρεσιών ATM (αξιολόγηση και μείωση της επικινδυνότητας). Όσον αφορά τις αλλαγές στο λειτουργικό σύστημα ATM, εφαρμόζονται οι διατάξεις του μέρους 3.2 του παρόντος παραρτήματος,
- διασφαλίζει την άμεση διερεύνηση των επιχειρησιακών ή τεχνικών συμβάντων στον τομέα της ATM που θεωρείται ότι έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια, και εγγυάται τη λήψη των τυχόν αναγκαίων διορθωτικών μέτρων (συμβάντα ασφάλειας). Αποδεικνύει επίσης ότι έχει εφαρμόσει τις απαιτήσεις για τη γνωστοποίηση και την αξιολόγηση γεγονότων σχετικών με την ασφάλεια σύμφωνα με το ισχύον εθνικό και κοινοτικό δίκαιο.

3.1.3. *Απαιτήσεις για την εγγύηση της ασφάλειας*

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

- οι έρευνες ασφάλειας να διενεργούνται σε τακτική βάση, προκειμένου να προβαίνει σε συστάσεις βελτίωσης όπου είναι αναγκαίο, να παρέχει συνδρομή στους διαχειριστές της ασφάλειας των δραστηριοτήτων εντός των τομέων αρμοδιότητάς τους και να επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση με τα συναφή μέρη του SMS (έρευνες ασφάλειας),
- να υφίστανται μέθοδοι για τον εντοπισμό αλλαγών στα λειτουργικά συστήματα ή τις λειτουργίες από τις οποίες είναι δυνατόν να προκύψει ότι κάποιο στοιχείο φθάνει σε σημείο στο οποίο τα αποδεκτά πρότυπα ασφάλειας δεν μπορούν πλέον να τηρηθούν και ότι απαιτούνται διορθωτικές ενέργειες (παρακολούθηση της ασφάλειας),
- να τηρούνται αρχεία για όλη τη λειτουργία του SMS ως βάση παροχής εγγύησης της ασφάλειας σε όλους τους ενεχόμενους, υπεύθυνους ή εξαρτώμενους από τις παρεχόμενες υπηρεσίες και προς την αρμόδια αρχή (αρχεία ασφάλειας).

3.1.4. *Απαιτήσεις για την προώθηση της ασφάλειας*

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

- όλο το προσωπικό γνωρίζει τους δυνητικούς κινδύνους ασφάλειας που συνδέονται με τα καθήκοντά τους (επίγνωση της ασφάλειας),
- οι διαπιστώσεις που απορρέουν από τις έρευνες περιστατικών ασφάλειας και άλλες δραστηριότητες ασφάλειας διαδίδονται εντός του οργανισμού σε επίπεδο διαχείρισης και επιχειρησιακής λειτουργίας (διάδοση διαπιστώσεων),
- όλο το προσωπικό ενθαρρύνεται ενεργά να προτείνει λύσεις σε κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και πραγματοποιούνται αλλαγές προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια εφόσον αποδειχθεί αναγκαίο (βελτίωση της ασφάλειας).

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

3.2.1. Τμήμα 1

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

- α) ολόκληρος ο κύκλος ζωής του συστατικού μέρους του υπό εξέταση λειτουργικού συστήματος ATM, από τον αρχικό σχεδιασμό και τον ορισμό έως τις λειτουργίες μετά την υλοποίηση, τη συντήρηση και τον παροπλισμό·
- β) τα εναέρια, επίγεια και, εφόσον είναι αναγκαίο, ευρισκόμενα στο διάστημα συστατικά στοιχεία του λειτουργικού συστήματος ATM, μέσω συνεργασίας με τα αρμόδια μέρη, και
- γ) ο εξοπλισμός, οι διαδικασίες και οι ανθρώπινοι πόροι του λειτουργικού συστήματος ATM, οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ των στοιχείων αυτών καθώς και οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ του υπό εξέταση συστατικού μέρους και του υπολοίπου του λειτουργικού συστήματος ATM.

3.2.2. Τμήμα 2

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

- α) προσδιορισμό του πεδίου εφαρμογής, των ορίων και διεπαφών του υπό εξέταση συστατικού μέρους, καθώς και ταυτοποίηση των λειτουργιών που πρόκειται να εκτελέσει το συστατικό μέρος και του επιχειρησιακού περιβάλλοντος μέσα στο οποίο προβλέπεται να λειτουργήσει·
- β) προσδιορισμό των στόχων ασφάλειας που συνδέονται με το υπό εξέταση συστατικό μέρος, συμπεριλαμβανομένων:
 - της αναγνώρισης των πιθανών κινδύνων και συνθηκών βλάβης που συνδέονται με την ATM, καθώς και των συνδυασμένων επιπτώσεών τους,
 - της αξιολόγησης των επιπτώσεων στην ασφάλεια του αεροσκάφους, καθώς και της αξιολόγησης της σοβαρότητας των επιπτώσεων αυτών, με τη χρησιμοποίηση του μηχανισμού ταξινόμησης της σοβαρότητας που παρατίθεται στο τμήμα 4,
 - του προσδιορισμού του περιθωρίου ανοχής τους, σε όρους μέγιστης πιθανότητας επέλευσης του κινδύνου, που υπολογίζεται με βάση τη σοβαρότητα και τη μέγιστη πιθανότητα επέλευσης των επιπτώσεων του κινδύνου, με τρόπο σύμφωνο προς το τμήμα 4·

- γ) την εκπόνηση, ανάλογα με τις ανάγκες, στρατηγικής μείωσης της επικινδυνότητας στην οποία:
- καθορίζονται τα μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν για την προστασία έναντι καταστάσεων που ενέχουν επικινδυνότητα,
 - περιλαμβάνεται, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, εκπόνηση απαιτήσεων ασφαλείας που αφορούν δυνητικά το υπό εξέταση συστατικό μέρος, ή άλλα μέρη του λειτουργικού συστήματος ΑΤΜ, ή το περιβάλλον των λειτουργιών, και
 - περιλαμβάνονται εγγυήσεις σχετικά με τη σκοπιμότητα και αποτελεσματικότητά της·
- δ) εξακρίβωση της υλοποίησης όλων των στόχων και απαιτήσεων ασφαλείας που έχουν καθοριστεί:
- πριν από την πραγματοποίηση της αλλαγής,
 - κατά τη διάρκεια οιασδήποτε φάσης μετάβασης σε επιχειρησιακή λειτουργία,
 - κατά τη διάρκεια της λειτουργικής ζωής, και
 - κατά τη διάρκεια οιασδήποτε φάσης μετάβασης έως την παύση λειτουργίας της υπηρεσίας.

3.2.3. Τμήμα 3

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

- τη διατύπωση πλήρους επιχειρηματολογίας η οποία να αποδεικνύει ότι το υπό εξέταση συστατικό μέρος, καθώς και το συνολικό λειτουργικό σύστημα ΑΤΜ προσφέρουν και θα εξακολουθήσουν να προσφέρουν ανεκτό επίπεδο ασφαλείας με την ικανοποίηση των στόχων και απαιτήσεων που έχουν τεθεί. Η επιχειρηματολογία αυτή περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, τα χαρακτηριστικά των τεχνικών πρόβλεψης, παρακολούθησης ή έρευνας που χρησιμοποιούνται,
- την ανιχνευσιμότητα των κριτηρίων ασφαλείας που συνδέονται με την υλοποίηση μιας αλλαγής σε σχέση με τη σχεδιαζόμενη εκμετάλλευση/λειτουργία.

3.2.4. Τμήμα 4

Εντοπισμός του κινδύνου και αξιολόγηση της σοβαρότητας

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

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

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

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

Σύστημα ταξινόμησης κινδύνων

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

Ως αναγκαίο συμπλήρωμα της απόδειξης ότι έχουν επιτευχθεί οι τεθέντες ποσοτικοί στόχοι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη συμπληρωματικές παράμετροι διαχείρισης της

ασφάλειας προκειμένου να αυξηθεί ο βαθμός ασφάλειας στο σύστημα ATM, εφόσον κάτι τέτοιο είναι ευλόγως εφικτό.

3.2.5. Τμήμα 5

Σύστημα εγγύησης της ασφάλειας λογισμικού

Κατά τη λειτουργία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εφαρμόζει σύστημα εγγύησης της ασφάλειας λογισμικού σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 482/2008⁹ της Επιτροπής.

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

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

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

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

- α) αναφέρει τους διαχειριστές που είναι υπόλογοι για τις λειτουργίες που συνδέονται με την ασφάλεια·
- β) περιγράφει τα απαιτούμενα προσόντα του τεχνικού και επιχειρησιακού προσωπικού, σε σχέση με τις απαιτήσεις όσον αφορά τις δεξιότητες και την ικανότητα·
- γ) προσδιορίζει τις θέσεις και τα καθήκοντα που αφορούν το τεχνικό και επιχειρησιακό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου κατανομής.

⁹ EE L 141, της 31.5.2008, σ. 5.

4. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

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

- α) παράρτημα 2 για τους κανόνες αέρος, 10η έκδοση, Ιούλιος 2005, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 40·
- β) παράρτημα 10 για τις αεροναυτικές επικοινωνίες, τόμος II για τις επικοινωνιακές διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για τις υπηρεσίες αεροναυτικής, 6η έκδοση, Οκτώβριος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 82·
- γ) παράρτημα 11 για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, 13η έκδοση, Ιούλιος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 45.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

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

- στους αερομεταφορείς και τα μέλη του πληρώματος πτήσης για το σχεδιασμό πριν και κατά τη διάρκεια της πτήσης,
- στους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης,
- στις μονάδες αναζήτησης και διάσωσης, και
- στα αεροδρόμια.

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

2. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

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

- α) Παράρτημα 3 σχετικά με τις μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτιλία 16η έκδοση, Ιούλιος 2007, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 74.
- β) παράρτημα 11 για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, 13η έκδοση, Ιούλιος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 45.
- γ) Παράρτημα 14 για τα αεροδρόμια, στις ακόλουθες εκδόσεις:
 - i) Τόμος Ι για τον σχεδιασμό και τις επιχειρησιακές διαδικασίες των αεροδρομίων, 4η έκδοση, Ιούλιος 2004, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 9.
 - ii) Τόμος ΙΙ για τα ελικοδρόμια, 2η έκδοση, Ιούλιος 1995, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 3.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

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

- το προσωπικό που ασχολείται με τις πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των μελών του πληρώματος πτήσης, καθώς και για το σχεδιασμό των πτήσεων, τα συστήματα διαχείρισης των πτήσεων και τους προσομοιωτές πτήσεων, και
- τους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την παροχή υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων, υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίου και την παροχή πληροφοριών πριν από την πτήση.

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

2. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

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

- α) παράρτημα 3 σχετικά με τις μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτική, 16η έκδοση, Ιούλιος 2007, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 74·
- β) παράρτημα 4 για τους αεροπορικούς χάρτες, 10η έκδοση, Ιούλιος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 54·
- γ) παράρτημα 15 για τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών, 12η έκδοση, Ιούλιος 2004, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 34.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ, ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ Ή ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

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

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

2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

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

3. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι οι οικείες μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές διαδικασίες είναι σύμφωνες με τα πρότυπα του παραρτήματος 10 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία στις ακόλουθες εκδόσεις, στο βαθμό που έχουν σχέση με την παροχή υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης ή επιτήρησης στον σχετικό εναέριο χώρο:

- α) Τόμος I για τα ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα, 6η έκδοση, Ιούλιος 2006, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 82.
- β) Τόμος II για τις επικοινωνιακές διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, 6η έκδοση, Οκτώβριος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 82.
- γ) Τόμος III για τα συστήματα επικοινωνίας, 2η έκδοση, Ιούλιος 2007, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 82.
- δ) Τόμος IV για τα ραντάρ επιτήρησης και τα συστήματα αποφυγής σύγκρουσης, 4η έκδοση, Ιούλιος 2007, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 82.
- ε) Τόμος V για τη χρήση του φάσματος ραδιοναυτιλιακών συχνοτήτων, 2η έκδοση, Ιούλιος 2001, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων έως τον αριθμό 82.