

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 549/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 10ης Μαρτίου 2004

για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

(«κανονισμός-πλαίσιο»)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽³⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽⁴⁾, έχοντας υπόψη το κοινό σχέδιο που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 11 Δεκεμβρίου 2003,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών απαιτεί ένα αποτελεσματικό σύστημα αερομεταφορών, το οποίο να επιτρέπει την ασφαλή και τακτική λειτουργία των υπηρεσιών αερομεταφορών, διευκολύνοντας την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών.
- (2) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κατά την έκτακτη σύνοδό του της 23ης και 24ης Μαρτίου 2000 στη Λισαβόνα κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει προτάσεις όσον αφορά τη

διαχείριση του εναέριου χώρου, του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, με βάση τις εργασίες της ομάδας υψηλού επιπέδου «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» που συστάθηκε από την Επιτροπή. Η εν λόγω ομάδα, η οποία αποτελείται κυρίως από τις πολιτικές και στρατιωτικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με την αεροναυτιλία στα κράτη μέλη, υπέβαλε την έκθεσή της τον Νοέμβριο του 2000.

- (3) Η ομαλή λειτουργία του συστήματος αερομεταφορών απαιτεί συνεπή και υψηλά επίπεδα ασφαλείας στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που να επιτρέπουν τη βέλτιστη χρήση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου καθώς και ένα ομοιόμορφο υψηλό επίπεδο ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με την αποστολή γενικού συμφέροντος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα υπευθυνότητας και αποτελεσματικότητας.
- (4) Η πρωτοβουλία για τον ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό θα πρέπει να αναπτυχθεί σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη συμμετοχή της Κοινότητας και των κρατών μελών στον Eurocontrol και σύμφωνα με τις αρχές που καθιερώθηκαν από τη σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου 1944 στο Σικάγο.
- (5) Οι αποφάσεις που άπτονται του περιεχομένου, της εμβέλειας ή των όρων εκτέλεσης των στρατιωτικών επιχειρήσεων και της στρατιωτικής εκπαίδευσης δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Κοινότητας.
- (6) Τα κράτη μέλη έχουν προβεί σε μία γενική δήλωση για τα στρατιωτικά θέματα που σχετίζονται με τον ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό ⁽⁵⁾. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν τη συνεργασία τους τόσο σε μη στρατιωτικά όσο και σε στρατιωτικά ζητήματα και, εφόσον και στο

(1) ΕΕ C 103 Ε της 30.4.2002, σ. 1.

(2) ΕΕ C 241 της 7.10.2002, σ. 24.

(3) ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 13.

(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Σεπτεμβρίου 2002 (ΕΕ C 272 Ε της 13.11.2003, σ. 296), κοινή θέση του Συμβουλίου της 18ης Μαρτίου 2003 (ΕΕ C 129 Ε της 3.6.2003, σ. 1) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Ιουλίου 2003 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Ιανουαρίου 2004 και απόφαση του Συμβουλίου της 2ας Φεβρουαρίου 2004.

(5) Βλέπε σελίδα 9 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

- βαθμό που θεωρείται αναγκαίο από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των ενόπλων δυνάμεών τους σε όλα τα ζητήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.
- (7) Ο εναέριος χώρος αποτελεί περιορισμένο μέσο, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί καλύτερα και αποτελεσματικά μόνο εφόσον λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις όλων των χρηστών και εφόσον, όπου απαιτείται, εκπροσωπούνται σε όλη την ανάπτυξη, τη διαδικασία λήψης αποφάσεων και την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, συμπεριλαμβάνοντας την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού.
- (8) Για όλους αυτούς τους λόγους και προκειμένου να επεκταθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός ώστε να περιλάβει μεγαλύτερο αριθμό ευρωπαϊκών κρατών, η Κοινότητα θα πρέπει, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις εξελίξεις στο επίπεδο του Eurocontrol, να θέσει κοινούς στόχους και να καταστρώσει πρόγραμμα δράσης για την κινητοποίηση όλων των δυνάμεων, τόσο στο επίπεδό της, όσο και στο επίπεδο των κρατών μελών και των διαφόρων οικονομικών συντελεστών, προκειμένου να δημιουργήσει έναν πλέον ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.
- (9) Όταν τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν δράση για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς κοινοτικές απαιτήσεις, οι αρχές που ελέγχουν τη συμμόρφωση θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ανεξαρτησία έναντι των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (10) Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και ιδίως οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας οι οποίες έχουν χαρακτήρα δημόσιας αρχής, απαιτούν λειτουργικό ή διοικητικό διαχωρισμό και οργανώνονται βάσει νομικών τύπων που διαφέρουν πολύ μεταξύ των κρατών μελών.
- (11) Όταν απαιτούνται ανεξάρτητοι έλεγχοι των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως τέτοιοι έλεγχοι θα πρέπει να αναγνωρίζονται οι επιθεωρήσεις από τις επίσημες ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών εντός των οποίων παρέχονται οι υπηρεσίες αυτές από υπηρεσίες της διοίκησης ή από δημόσιο φορέα υποκείμενο στην εποπτεία των προαναφερθεισών αρχών, ανεξαρτήτως του εάν οι εκθέσεις ελέγχου δημοσιοποιούνται ή όχι.
- (12) Είναι επιθυμητό η εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού να επεκταθεί σε ευρωπαϊκές τρίτες χώρες, είτε στο πλαίσιο της συμμετοχής της Κοινότητας στις εργασίες του Eurocontrol, μετά την προσχώρηση της Κοινότητας στον Eurocontrol, είτε με συμφωνίες που συνάπτει η Κοινότητα με αυτές τις χώρες.
- (13) Η προσχώρηση της Κοινότητας στον Eurocontrol αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τη δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού εναέριου χώρου.
- (14) Κατά τη διαδικασία υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού η Κοινότητα θα πρέπει, εφόσον απαιτείται, να επιδιώξει το υψηλότερο δυνατό επίπεδο συνεργασίας με τον Eurocontrol, προκειμένου να επιτευχθούν κανονιστικές συνέργιες και συνεπείς προσεγγίσεις και να αποφευχθεί οποιαδήποτε επικάλυψη μεταξύ των δύο πλευρών.
- (15) Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ομάδας υψηλού επιπέδου, ο Eurocontrol είναι ο φορέας που διαθέτει την κατάλληλη εμπειρογνομosύνη για την υποστήριξη της Κοινότητας στο ρυθμιστικό της έργο. Συνεπώς, θα πρέπει να αναπτυχθούν εκτελεστικοί κανόνες για τα θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Eurocontrol, δυνάμει εντολών προς τον οργανισμό αυτό, σύμφωνα με όρους που θα περιληφθούν σε πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και του Eurocontrol.
- (16) Η εκπόνηση των αναγκαίων μέτρων για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού απαιτεί διευρυμένη διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς και κοινωνικούς φορείς.
- (17) Οι κοινωνικοί εταίροι θα πρέπει να ενημερώνονται και να ζητείται η γνώμη τους με τον κατάλληλο τρόπο σχετικά με όλα τα μέτρα που έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις. Θα πρέπει επίσης να ζητείται η γνώμη της επιτροπής κλαδικού διαλόγου η οποία συστάθηκε βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο (1).
- (18) Τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι χρήστες εναερίου χώρου, οι αερολιμένες, η αεροναυτιλιακή βιομηχανία και τα όργανα εκπροσώπησης του επαγγελματικού προσωπικού, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν στην Επιτροπή συμβουλές για τις τεχνικές πτυχές της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.
- (19) Οι επιδόσεις του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως συνόλου, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα πρέπει να αξιολογούνται σε τακτά διαστήματα, λαμβανομένης δεόντως υπόψη της

(1) ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

ανάγκης διατήρησης υψηλού επιπέδου ασφαλείας, προκειμένου να εξακριβώνεται η αποτελεσματικότητα των θεσπιζόμενων μέτρων και να προτείνονται νέα μέτρα.

- (20) Οι κυρώσεις που προβλέπονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού καθώς και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές χωρίς να θίγουν την ασφάλεια.
- (21) Οι επιπτώσεις των μέτρων που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να αξιολογούνται βάσει εκθέσεων που θα πρέπει να υποβάλλει η Επιτροπή σε τακτά διαστήματα.
- (22) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εξουσία των κρατών μελών να θεσπίζουν διατάξεις για την οργάνωση των ενόπλων δυνάμεών τους. Η εξουσία αυτή μπορεί να οδηγήσει τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι οι ένοπλες δυνάμεις τους διαθέτουν επαρκή εναέριο χώρο ώστε να διατηρούν κατάλληλο επίπεδο εκπαίδευσης και άσκησης. Θα πρέπει συνεπώς να προβλεφθεί ρήτρα διασφάλισης που να επιτρέπει την άσκηση της εξουσίας αυτής.
- (23) Στο Λονδίνο, στις 2 Δεκεμβρίου 1987, συμφωνήθηκαν διακανονισμοί για μεγαλύτερη συνεργασία ως προς τη χρήση του αεροδρομίου του Γιβραλτάρ από το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο σε κοινή δήλωση των υπουργών εξωτερικών των δύο χωρών. Οι διακανονισμοί αυτοί δεν έχουν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή.
- (24) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, και συνεπώς, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, αφήνοντας ταυτόχρονα περιθώρια για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής όπου να συνυπολογίζονται οι τοπικές ιδιαιτερότητες, η Κοινότητα δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (25) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾.
- (26) Το άρθρο 8 παράγραφος 2, των προτύπων διαδικαστικών κανόνων για τις επιτροπές⁽²⁾, που έχει θεσπισθεί κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφος 1 της απόφασης

1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, προβλέπει έναν πρότυπο κανόνα σύμφωνα με τον οποίο ο πρόεδρος μιας επιτροπής μπορεί να αποφασίζει να προσκαλεί τρίτους στις συνεδριάσεις της. Εφόσον χρειάζεται, ο πρόεδρος της Επιτροπής του Ενιαίου Ουρανού θα πρέπει να προσκαλεί εκπροσώπους του Eurocontrol να συμμετάσχουν στις συνεδριάσεις ως παρατηρητές ή εμπειρογνώμονες,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στόχος και πεδίο εφαρμογής

1. Στόχος της πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού είναι η βελτίωση των ισχυουσών προδιαγραφών ασφαλείας και της συνολικής αποτελεσματικότητας της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, η βελτιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών του εναέριου χώρου και η μείωση των καθυστερήσεων. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, ο παρών κανονισμός σκοπεύει να θεσπίσει εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού έως τις 31 Δεκεμβρίου 2004.

2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 δεν θίγει την κυριαρχία των κρατών μελών επί του εναέριου χώρου τους και τις απαιτήσεις των κρατών μελών που αφορούν θέματα δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφαλείας και άμυνας, όπως ορίζεται στο άρθρο 13. Ο παρών κανονισμός και τα προαναφερόμενα μέτρα δεν καλύπτουν τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και την στρατιωτική εκπαίδευση.

3. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 για τη διεθνή πολιτική αεροπορία.

4. Εξυπακούεται ότι ο παρών κανονισμός, καθώς και τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 3, εφαρμόζονται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη διαφορά περί κυριαρχίας επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο αερολιμένας.

5. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, καθώς και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι διακανονισμοί που περιλαμβάνονται στην κοινή δήλωση των υπουργών εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου θα ενημερώσουν σχετικά το Συμβούλιο για αυτή την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή.

(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(2) ΕΕ C 38 της 6.2.2001, σ. 3.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει υπηρεσία η οποία παρέχεται με στόχο:
 - α) την πρόληψη των συγκρούσεων
 - μεταξύ αεροσκαφών και
 - στην περιοχή ελιγμών, μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων και
 - β) τη διεκπεραίωση και διατήρηση τακτικής ροής εναέριας κυκλοφορίας.
2. «Υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου» σημαίνει υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κυκλοφορία στα αεροδρόμια.
3. «Υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών» σημαίνει υπηρεσία εγκατεστημένη εντός της καθορισμένης περιοχής κάλυψης, υπεύθυνη για την παροχή των αεροναυτικών πληροφοριών και δεδομένων των αναγκαίων για την ασφάλεια, την κανονικότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας.
4. «Υπηρεσίες αεροναυτιλίας» σημαίνει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης, μετεωρολογικές υπηρεσίες που προορίζονται για την αεροναυτιλία, και υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών.
5. «Φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας» σημαίνει οιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία.
6. «Τμήμα εναέριου χώρου» σημαίνει εναέριο χώρο καθορισμένων διαστάσεων στο χώρο και το χρόνο, εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
7. «Διαχείριση του εναέριου χώρου» σημαίνει λειτουργία προγραμματισμού με κύριο στόχο τη μεγιστοποίηση της χρήσης του διαθέσιμου εναέριου χώρου με δυναμική χρονοκατανομή και, ενίοτε, κατάτμηση του εναέριου χώρου στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών του με βάση τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες.
8. «Χρήστες του εναέριου χώρου» σημαίνει το σύνολο των αεροσκαφών που λειτουργούν ως γενική εναέρια κυκλοφορία.
9. «Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει καθήκοντα που καθιερώθηκαν με σκοπό τη συμβολή στην ασφαλή, μεθοδική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας διασφαλίζοντας ότι οι δυνατότητες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (EEK) χρησιμοποιούνται στο μέγιστο δυνατό βαθμό και ότι ο όγκος της κυκλοφορίας συμβιβάζεται με τις μεταφορικές ικανότητες που δηλώνονται από τους ενδεδειγμένους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.
10. «Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει το σύνολο των εναέριων λειτουργιών και των λειτουργιών εδάφους (υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, διαχείριση του εναέριου χώρου και διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας) που απαιτούνται για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής διακίνησης των αεροσκαφών σε όλες τις φάσεις λειτουργίας.
11. «Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει τις διάφορες υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, υπηρεσίες συναγερμού, συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες EEK (υπηρεσίες ελέγχου περιοχής, προσέγγισης και αεροδρομίου).
12. «Υπηρεσία ελέγχου περιοχής» σημαίνει υπηρεσία EEK για ελεγχόμενες πτήσεις σε τμήμα του εναέριου χώρου.
13. «Υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης» σημαίνει υπηρεσία EEK για τις αφίξεις και αναχωρήσεις ελεγχόμενων πτήσεων.
14. «Δέσμη υπηρεσιών» σημαίνει δύο ή περισσότερες υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
15. «Πιστοποιητικό» σημαίνει έγγραφο που εκδίδεται από κράτος μέλος σε οποιαδήποτε μορφή συμβατή με το εθνικό δίκαιο, με το οποίο πιστοποιείται ότι ένας συγκεκριμένος φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πληροί τις προϋποθέσεις προκειμένου να παρέχει μια συγκεκριμένη υπηρεσία.
16. «Υπηρεσίες επικοινωνίας» σημαίνει σταθερές και κινητές αεροναυτικές υπηρεσίες που καθιστούν δυνατή την επικοινωνία εδάφους/εδάφους, αέρα/εδάφους και αέρα/αέρα για σκοπούς EEK.
17. «Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας» («ΕΔΔΕΚ») σημαίνει το σύνολο των συστημάτων που απαριθμούνται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα») ⁽¹⁾, ο οποίος καθιστά δυνατή την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών στα σύνορα με τρίτες χώρες.
18. «Αντίληψη λειτουργίας» σημαίνει τα κριτήρια για την επιχειρησιακή χρήση του ΕΔΔΕΚ ή μέρους αυτού.
19. «Συστατικά στοιχεία» νοούνται τόσο τα υλικά αντικείμενα, όπως το υλικό, όσο και τα άυλα στοιχεία, όπως το λογισμικό, στα οποία βασίζεται η διαλειτουργικότητα του ΕΔΔΕΚ.

(1) Βλέπε σελίδα 33 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

20. «Eurocontrol» σημαίνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, ο οποίος συστάθηκε από τη διεθνή σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960 περί συνεργασίας για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας⁽¹⁾.
21. «Αρχές του Eurocontrol για τον καθορισμό της βάσης υπολογισμού των τελών διαδρομής και για τον υπολογισμό των μοναδιαίων συντελεστών» σημαίνει τις αρχές που καθορίζονται στο έγγραφο αριθ. 99.60.01/01, της 1ης Αυγούστου 1999, το οποίο εξέδωσε ο Eurocontrol.
22. «Ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου» σημαίνει μian αντίληψη της διαχείρισης του εναέριου χώρου, η οποία εφαρμόζεται στον τομέα της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας, όπως προσδιορίζεται στην πρώτη έκδοση του «Εγχειριδίου Διαχείρισης Εναέριου Χώρου για την Εφαρμογή της Έννοιας της Ευέλικτης Χρήσης του Εναέριου Χώρου» από τον Eurocontrol.
23. «Περιοχή πληροφοριών πτήσης» σημαίνει εναέριο χώρο καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης και υπηρεσίες συναγερμού.
24. «Επίπεδο πτήσης» σημαίνει επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, οριζόμενη σε σχέση με συγκεκριμένη τιμή πίεσης 1 013,2 εκτοπασκάλ και χωριζόμενη από άλλες ανάλογες επιφάνειες με συγκεκριμένα διάκενα πίεσης.
25. «Λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου» σημαίνει το τμήμα του εναέριου χώρου που βασίζεται σε επιχειρησιακές απαιτήσεις και το οποίο ανταποκρίνεται στην ανάγκη να διασφαλισθεί πλέον ενοποιημένη διαχείριση του εναέριου χώρου ανεξαρτήτως των υφιστάμενων ορίων.
26. «Γενική εναέρια κυκλοφορία» σημαίνει το σύνολο των κινήσεων των πολιτικών αεροσκαφών καθώς και το σύνολο των κινήσεων των κρατικών (συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, τελωνειακών και αστυνομικών) αεροσκαφών, όταν οι κινήσεις αυτές διεξάγονται σύμφωνα με τις διαδικασίες του ICAO.
27. «ICAO» σημαίνει τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που συστάθηκε με τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.
28. «Διαλειτουργικότητα» σημαίνει ένα σύνολο λειτουργικών, τεχνικών και επιχειρησιακών ιδιοτήτων που απαιτείται να έχουν τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία του ΕΔΔΕΚ και οι διαδικασίες λειτουργίας του ώστε να μπορεί να λειτουργεί με ασφάλεια, ομοιογενώς και αποτελεσματικά. Η διαλειτουργικότητα επιτυγχάνεται χάρη στη συμμόρφωση των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων με τις βασικές απαιτήσεις.
29. «Μετεωρολογικές υπηρεσίες» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν στα αεροσκάφη μετεωρολογικές προγνώσεις, δελτία και παρατηρήσεις καθώς και ό,τι άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες και στοιχεία παρέχουν τα κράτη προς αεροναυτική χρήση.
30. «Υπηρεσίες πλοήγησης» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν πληροφορίες θέσης και χρονισμού στα αεροσκάφη.
31. «Επιχειρησιακά δεδομένα» σημαίνει τις πληροφορίες σχετικά με όλες τις φάσεις μιας πτήσης, οι οποίες απαιτούνται για τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους υπευθύνους των αερολιμένων και τους άλλους ενεχόμενους φορείς.
32. «Διαδικασία», χρησιμοποιούμενη στο πλαίσιο του «κανονισμού για την διαλειτουργικότητα», σημαίνει τυποποιημένη μέθοδο για τη χρήση, είτε τεχνική είτε επιχειρησιακή, των συστημάτων, στη συνάρτηση συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας που απαιτούν ενιαία υλοποίηση σ' ολόκληρο το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.
33. «Θέση σε λειτουργία» σημαίνει την πρώτη επιχειρησιακή χρήση μετά την αρχική εγκατάσταση ή την αναβάθμιση συστήματος.
34. «Δίκτυο αεροδιαδρόμων» σημαίνει δίκτυο συγκεκριμένων αεροδιαδρόμων για τη διοχέτευση της ροής της γενικής εναέριας κυκλοφορίας ανάλογα με τις ανάγκες για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
35. «Διαδρομή» σημαίνει την επιλεγμένη πορεία που πρέπει να ακολουθήσει ένα αεροσκάφος κατά τη λειτουργία του.
36. «Ομοιογενής λειτουργία» σημαίνει λειτουργία του ΕΔΔΕΚ με τέτοιο τρόπο ώστε από τη σκοπιά του χρήστη να θεωρείται ως ενιαίο σύστημα.
37. «Τομέας» σημαίνει τμήμα μιας περιοχής ελέγχου ή/και περιοχή πληροφοριών πτήσης/άνωτηρη περιοχή.
38. «Υπηρεσίες επιτήρησης» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που χρησιμοποιούνται για να προσδιορίζονται οι σχετικές θέσεις των αεροσκαφών, ώστε να εξασφαλίζεται ο ασφαλής διαχωρισμός τους.
39. «Σύστημα» σημαίνει το σύνολο συστατικών στοιχείων εδάφους και συστατικών στοιχείων φερομένων επί αεροσκαφών, καθώς και διαστημικού εξοπλισμού, το οποίο παρέχει υποστήριξη για υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε όλες τις φάσεις της πτήσης.
40. «Αναβάθμιση» σημαίνει κάθε τροποποίηση η οποία αλλάζει τα χαρακτηριστικά λειτουργίας ενός συστήματος.

(1) Σύμβαση που τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και αναθεωρήθηκε με το πρωτόκολλο της 27ης Ιουνίου 1997.

Άρθρο 3

Τομείς δράσης της Κοινότητας

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει ένα εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού σε συνδυασμό με:

- α) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») ⁽¹⁾.
- β) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») ⁽²⁾.
- γ) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα») ⁽³⁾,

και τους εκτελεστικούς κανόνες που θεσπίζει η Επιτροπή βάσει του παρόντος κανονισμού και των κανονισμών που αναφέρονται ανωτέρω.

2. Τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 μέτρα εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

Εθνικές εποπτικές αρχές

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν ή εγκαθιστούν φορέα ή φορείς ως την εθνική τους εποπτική αρχή προκειμένου να εκτελεί τα καθήκοντα που ανατίθενται στην αρχή αυτή δυνάμει του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3.

2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι ανεξάρτητες από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η ανεξαρτησία αυτή επιτυγχάνεται με τον επαρκή διαχωρισμό, σε λειτουργικό τουλάχιστον επίπεδο, μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών και των φορέων αυτών. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές ασκούν τις εξουσίες τους κατά τρόπο αμερόληπτο και διαφανή.

⁽¹⁾ Βλέπε σελίδα 20 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽²⁾ Βλέπε σελίδα 10 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽³⁾ Βλέπε σελίδα 26 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα ονόματα και τις διευθύνσεις των εθνικών εποπτικών αρχών, καθώς και τυχόν μεταβολές τους, και την ενημερώνουν για τα μέτρα που λαμβάνονται για να διασφαλισθεί η συμμόρφωση προς την παράγραφο 2.

Άρθρο 5

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού, αποκαλούμενη εφεξής «επιτροπή», η οποία απαρτίζεται από δύο αντιπροσώπους από κάθε κράτος μέλος και προεδρεύεται από αντιπρόσωπο της Επιτροπής. Η επιτροπή αυτή διασφαλίζει την κατάλληλη συνεκτίμηση των συμφερόντων όλων των κατηγοριών των χρηστών.

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

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

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

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

Άρθρο 6

Συμβουλευτικό όργανο του κλάδου

Με την επιφύλαξη του ρόλου της επιτροπής και του Eurocontrol, η Επιτροπή συνιστά «συμβουλευτικό όργανο του κλάδου» στο οποίο συμμετέχουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι ενώσεις των χρηστών του εναέριου χώρου, τα αεροδρόμια, η κατασκευαστική βιομηχανία και τα όργανα εκπροσώπησης του επαγγελματικού προσωπικού. Αποκλειστικός ρόλος του οργάνου αυτού είναι να παρέχει στην Επιτροπή συμβουλές για τις τεχνικές πτυχές της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Άρθρο 7

Σχέσεις με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες

Η Κοινότητα έχει ως στόχο και υποστηρίζει την επέκταση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού σε χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για το σκοπό αυτό, επιδιώκει, είτε στα πλαίσια συμφωνιών που συνάπτονται με όμορες τρίτες χώρες είτε στα πλαίσια του Eurocontrol, την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, στις χώρες αυτές.

Άρθρο 8

Εκτελεστικοί κανόνες

1. Για την ανάπτυξη εκτελεστικών κανόνων, σύμφωνα με το άρθρο 3, οι οποίοι εμπíπτουν στην αρμοδιότητα του Eurocontrol, η Επιτροπή εκδίδει εντολές προς το Eurocontrol με τις οποίες καθορίζονται τα καθήκοντα που πρόκειται να εκτελεσθούν και το σχετικό χρονοδιάγραμμα. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκει να κάνει την καλύτερη δυνατή χρήση των ρυθμίσεων του Eurocontrol όσον αφορά τη συμμετοχή και τη διαβούλευση με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, όταν οι ρυθμίσεις αυτές συμφωνούν με τις πρακτικές που εφαρμόζει η Επιτροπή σχετικά με τη διαφάνεια και τις διαδικασίες διαβούλευσης και δεν συγκρούονται με τις θεσμικές της υποχρεώσεις. Η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2.

2. Βάσει των εργασιών που ολοκληρώνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι αποφάσεις σχετικά με την εφαρμογή των αποτελεσμάτων των εν λόγω εργασιών εντός της Κοινότητας και σχετικά με την προθεσμία για την εκτέλεσή τους λαμβάνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3. Οι αποφάσεις αυτές δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

3. Παρά την παράγραφο 2, εάν το Eurocontrol δεν μπορεί να δεχθεί εντολή η οποία του δόθηκε δυνάμει της παραγράφου 1, ή εάν η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή Ενιαιού Ουρανού, θεωρεί ότι

- α) οι εργασίες που διεξάγονται βάσει της εν λόγω εντολής δεν σημειώνουν ικανοποιητική πρόοδο σε σχέση με την ταχθείσα προθεσμία· ή
- β) τα αποτελέσματα των διεξαχθεισών εργασιών δεν είναι τα προσήκοντα,

η Επιτροπή δύναται, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5, παράγραφος 3, να θεσπίζει εναλλακτικά μέτρα για την επίτευξη των στόχων της εντολής.

4. Για την ανάπτυξη εκτελεστικών κανόνων, σύμφωνα με το άρθρο 3, οι οποίοι δεν εμπíπτουν στην αρμοδιότητα του Eurocontrol, η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3.

Άρθρο 9

Κυρώσεις

Οι κυρώσεις που θεσπίζουν τα κράτη μέλη σε περίπτωση παραβάσεων του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 από τους χρήστες του εναερίου χώρου και τους παρόχους υπηρεσιών, πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 10

Διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς

Τα κράτη μέλη, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, και η Επιτροπή καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης, ώστε οι ενδιαφερόμενοι φορείς να συμμετέχουν κατάλληλα στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Στους ενδιαφερόμενους αυτούς φορείς μπορεί να περιλαμβάνονται:

- φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας,
- χρήστες του εναερίου χώρου,
- αεροδρόμια,
- κατασκευαστική βιομηχανία, και
- επαγγελματικές οργανώσεις αντιπροσώπευσης του προσωπικού.

Η διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς καλύπτει, ιδίως, τη δημιουργία και εισαγωγή νέων αντιλήψεων και τεχνολογιών στο ΕΔΔΕΚ.

Άρθρο 11

Αξιολόγηση των επιδόσεων

1. Η Επιτροπή μεριμνά για την εξέταση και την αξιολόγηση των επιδόσεων της αεροναυτιλίας, βασιζόμενη στην υπάρχουσα εμπειρογνομosύνη του Eurocontrol.

2. Η ανάλυση των πληροφοριών που συλλέγονται για τους σκοπούς της παραγράφου 1 έχει σκοπό να:

- α) επιτρέπει τη σύγκριση και τη βελτίωση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- β) βοηθά τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχουν τις απαιτούμενες υπηρεσίες·
- γ) βελτιώνει τη διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ χρηστών του εναερίου χώρου, φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και αεροδρομίων,
- δ) συμβάλλει στον προσδιορισμό και στην προώθηση ορθών πρακτικών, συμπεριλαμβανομένης της βελτιωμένης ασφάλειας, της αποτελεσματικότητας και της ικανότητας.

3. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος του κοινού για πρόσβαση στα έγγραφα της Επιτροπής, όπως καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση

του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽¹⁾, η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3, μέτρα για την διάδοση στα ενδιαφερόμενα μέρη, των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 12

Επιτήρηση, παρακολούθηση και μέθοδοι αξιολόγησης των επιπτώσεων

1. Η επιτήρηση, η παρακολούθηση και οι μέθοδοι αξιολόγησης των επιπτώσεων στηρίζονται στην υποβολή ετήσιων εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με την εφαρμογή των δράσεων που αναλαμβάνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3.

2. Η Επιτροπή επανεξετάζει κατά περιόδους την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 και υποβάλλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, με την πρώτη ευκαιρία μέχρι τις 20 Απριλίου 2007, και ακολούθως ανά τριετία. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί από τα κράτη μέλη πληροφορίες επιπλέον των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στις εκθέσεις που υποβάλλουν σύμφωνα με την παράγραφο 1.

3. Για την εκπόνηση των εκθέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, η Επιτροπή ζητά τη γνώμη της επιτροπής.

4. Οι εν λόγω εκθέσεις περιλαμβάνουν αξιολόγηση των αποτελεσμάτων που έχουν επιτευχθεί με τις δράσεις που έχουν αναληφθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό συμπεριλαμβανομένων των κατάλληλων πληροφοριών σχετικά με τις εξελίξεις στον τομέα, ιδίως όσον αφορά τις οικονομικές και κοινωνικές πτυχές, θέματα που άπτονται της απασχόλησης και τεχνολογίας καθώς και σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των αρχικών στόχων και ενόψει των μελλοντικών αναγκών.

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

Στρασβούργο, 10 Μαρτίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

Άρθρο 13

Διασφαλίσεις

Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει την εφαρμογή μέτρων από κράτος μέλος, εφόσον αυτά είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση ζωτικών συμφερόντων της πολιτικής ασφάλειας ή άμυνας. Τα μέτρα αυτά είναι ιδίως μέτρα τα οποία επιβάλλονται:

- για την επιτήρηση του εναέριου χώρου που τελεί υπό την ευθύνη του, σύμφωνα με τις συμφωνίες για το περιφερειακό σχέδιο αεροναυτιλίας του ICAO, που περιλαμβάνουν την ικανότητα ανίχνευσης, αναγνώρισης και αξιολόγησης όλων των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν τον εναέριο αυτό χώρο, προκειμένου να επιτυγχάνεται η κατοχύρωση της ασφάλειας των πτήσεων και να αναλαμβάνεται δράση για την κατοχύρωση της ασφάλειας και των αμυντικών αναγκών,
- σε περίπτωση σοβαρών εσωτερικών διαταραχών που επηρεάζουν τη διατήρηση της δημόσιας τάξης,
- σε περίπτωση πολέμου ή σοβαρής διεθνούς έντασης που αποτελεί απειλή πολέμου,
- για την εκπλήρωση υποχρεώσεων των κρατών μελών που έχουν αναληφθεί σε διεθνές επίπεδο με σκοπό τη διατήρηση της ειρήνης και της διεθνούς ασφάλειας,
- για τη διεξαγωγή στρατιωτικών επιχειρήσεων και στρατιωτικής εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων δυνατοτήτων για ασκήσεις.

Άρθρο 14

Έναρξη ισχύος

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

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

D. ROCHE

(1) ΕΕ L 145 της 31.5.2002, σ. 43.