

Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

► **B**

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 4ης Ιουλίου 2006

για καθορισμό των απαιτήσεων που αφορούν τις διαδικασίες για τα σχέδια πτήσης στο στάδιο προπτήσης στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 186 της 7.7.2006, σ. 46)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
► <b><u>M1</u></b>	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 929/2010 της Επιτροπής της 18ης Οκτωβρίου 2010	L 273	4	19.10.2010
► <b><u>M2</u></b>	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής της 26ης Σεπτεμβρίου 2012	L 281	1	13.10.2012
► <b><u>M3</u></b>	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 428/2013 της Επιτροπής της 8ης Μαΐου 2013	L 127	23	9.5.2013



## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Ιουλίου 2006

για καθορισμό των απαιτήσεων που αφορούν τις διαδικασίες για τα σχέδια πτήσης στο στάδιο προ πτήσης στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»)<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 1,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο»)<sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σε μελέτες που εκπονήθηκαν από την Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) εντοπίστηκαν σοβαρές ανακολουθίες στα δεδομένα των σχεδίων πτήσης που έχουν στη διάθεσή τους όσοι αρμόδιοι ασχολούνται με την ασφαλή διεξαγωγή των πτήσεων και ιδίως οι μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οι αερομεταφορείς και οι κυβερνήτες αεροσκαφών. Οι ανακολουθίες αυτές μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Άλλωστε, η μεγαλύτερη συνοχή των δεδομένων των σχεδίων πτήσης θα συμβάλει στην ανεμπόδιστη λειτουργία, στην υποστήριξη νέων επιχειρησιακών αντιλήψεων, ιδίως στη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, και στη βελτίωση της ασφάλειας. Επομένως, πρέπει να ληφθούν περαιτέρω κατάλληλα μέτρα για να μειωθεί το ενδεχόμενο παρουσίας ανακολουθιών στα δεδομένα των σχεδίων πτήσης.
- (2) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) έχει λάβει εντολή σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 να εκπονήσει απαιτήσεις για τα σχέδια πτήσης στο στάδιο προ πτήσης στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό. Ο παρών κανονισμός βασίζεται στη σχετική έκθεση της 17ης Μαρτίου 2005 που συντάχθηκε στο πλαίσιο της εντολής.
- (3) Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού πρέπει να καθορισθεί με σαφήνεια σε σχέση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

**▼ B**

- (4) Η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής «ICAO») έχει καθορίσει διαδικασίες για την υποβολή, την αποδοχή και τη διανομή των σχεδίων πτήσης, οι οποίες πρέπει να αρχίσουν να ισχύουν, ούτως ώστε να εφαρμόζονται ενιαία μέσα στον εναέριο χώρο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να συμπληρωθούν με διατάξεις, οι οποίες θα υποχρεώνουν τους αερομεταφορείς, τους κυβερνήτες αεροσκαφών, τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και όσους υποβάλλουν σχέδια πτήσης να εξασφαλίζουν ότι διατηρείται η συνοχή των διαφόρων κύριων στοιχείων των σχεδίων πτήσης που διαθέτουν έως το τέλος του σταδίου προ πτήσης για τις πτήσεις που αναχωρούν μέσα από τον εναέριο χώρο που καλύπτει ο παρών κανονισμός. Αυτά τα κύρια στοιχεία πρέπει να προσδιορίζονται με σαφήνεια.
- (5) Υπό την εποπτεία του Eurocontrol δημιουργήθηκε μια κεντρική υπηρεσία επεξεργασίας και διανομής του σχεδιασμού πτήσεων, η οποία παρέχεται μέσω του Ολοκληρωμένου Συστήματος Επεξεργασίας του Αρχικού Σχεδιασμού Πτήσεων (Integrated Initial Flight Plan Processing System, στο εξής «IFPS»). Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα αναγκαία μέτρα, προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι το IFPS παρέχει πληροφορίες που συντελούν στη συνοχή των κύριων στοιχείων των σχεδίων πτήσης.
- (6) Εάν το IFPS δεν λάβει κανένα σχέδιο πτήσης για πτήσεις που εισέρχονται από τους παρακείμενους εναέριους χώρους στον εναέριο χώρο, τον οποίο καλύπτει ο παρών κανονισμός, ενδέχεται να δημιουργηθούν κίνδυνοι παρεμφερείς με εκείνους που προκαλούνται από ανακολουθίες στα δεδομένα των σχεδίων πτήσης που διαθέτουν οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οι αερομεταφορείς και οι κυβερνήτες αεροσκαφών για πτήσεις που αναχωρούν μέσα από αυτόν τον εναέριο χώρο. Στις περιπτώσεις αυτές, οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας οφείλουν να παρέχουν στο IFPS κατάλληλα δεδομένα σχεδίων πτήσης για να αποφεύγονται οι κίνδυνοι αυτοί.
- (7) Με στόχο τη διατήρηση και αναβάθμιση των υφισταμένων επιπέδων ασφάλειας των πτήσεων πρέπει τα κράτη μέλη να υποχρεωθούν να διασφαλίζουν τη διεξαγωγή, από τα εμπλεκόμενα μέρη, αξιολόγησης του κινδύνου, η οποία περιλαμβάνει διαδικασίες εντοπισμού του κινδύνου, αξιολόγησης και μείωσης της επικινδυνότητας.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ενιαίου ουρανού που συστάθηκε βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004,

ΕΞΕΛΑΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

**Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις σχετικά με τις διαδικασίες των σχεδίων πτήσης στο στάδιο προ πτήσης, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνοχή των σχεδίων πτήσης, των επαναληπτικών σχεδίων πτήσης και των σχετικών μηνυμάτων επικαιροποίησης μεταξύ αερομεταφορέων, κυβερνητών αεροσκαφών και των μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μέσω του Ολοκληρωμένου Συστήματος Επεξεργασίας του Αρχικού Σχεδιασμού Πτήσεων, κατά το διάστημα που προηγείται της πρώτης χορήγησης εξουσιοδότησης από την υπηρεσία ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας για πτήσεις που αναχωρούν μέσα από τον εναέριο χώρο που καλύπτει ο παρών κανονισμός ή κατά το διάστημα που προηγείται της εισόδου μέσα σε αυτόν τον εναέριο χώρο.

**▼ B**

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλες τις πτήσεις που πρόκειται να εκτελεστούν ή εκτελούνται ως γενική εναέρια κυκλοφορία σύμφωνα με τους κανόνες ενόργανης πτήσης μέσα στον εναέριο χώρο που καθορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004.

3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε καθένα από τα κάτωθι μέρη που εμπλέκονται στην υποβολή, τροποποίηση, αποδοχή και διανομή σχεδίων πτήσης:

- α) τους αερομεταφορείς και τους πράκτορες που ενεργούν εξ ονόματός τους·
- β) τους κυβερνήτες αεροσκαφών και τους εκπροσώπους που ενεργούν εξ ονόματός τους·
- γ) τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχουν υπηρεσίες σε πτήσεις γενικής εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τους κανόνες ενόργανης πτήσης.

*Άρθρο 2***Ορισμοί**

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ορισμοί του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

2. Πέραν των ορισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 νοούνται ως:

- 1) «σχέδιο πτήσης», οι εξειδικευμένες πληροφορίες που παρέχονται σε μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και αφορούν μια προγραμματισμένη πτήση ή τμήμα πτήσης ενός αεροσκάφους·
- 2) «στάδιο προ πτήσης», η περίοδος από την πρώτη υποβολή ενός σχεδίου πτήσης έως την πρώτη χορήγηση εξουσιοδότησης από την υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·
- 3) «επαναληπτικό σχέδιο πτήσης», το σχέδιο πτήσης που σχετίζεται με μια σειρά συχνά επαναλαμβανόμενων, συστηματικά εκτελούμενων, μεμονωμένων πτήσεων με ταυτόσημα βασικά χαρακτηριστικά, το οποίο υποβάλλεται από έναν αερομεταφορέα σε μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για φύλαξη και επαναλαμβανόμενη χρήση·
- 4) «αερομεταφορέας», το πρόσωπο, ο οργανισμός ή η επιχείρηση που ασχολείται με τη δραστηριότητα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή που προσφέρεται να ασχοληθεί με τη δραστηριότητα αυτή·
- 5) «μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας» (στο εξής «μονάδα ATS»), η πολιτική ή στρατιωτική μονάδα που είναι αρμόδια για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
- 6) «Ολοκληρωμένο Σύστημα Επεξεργασίας του Αρχικού Σχεδιασμού Πτήσεων» (στο εξής «IFPS»), ένα σύστημα μέσα στο ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, μέσω του οποίου παρέχεται μια κεντρική υπηρεσία επεξεργασίας και διανομής του σχεδιασμού πτήσεων, η οποία ασχολείται με την παραλαβή, επικύρωση και διανομή σχεδίων πτήσεως μέσα στον εναέριο χώρο που καλύπτει ο παρών κανονισμός·
- 7) «εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» (στο εξής «εξουσιοδότηση ΕΕΚ»), η άδεια που παρέχεται σε ένα αεροσκάφος να ενεργήσει υπό τους όρους που προδιαγράφει μια μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας·

▼ **M2**

- 8) «IFR», τα αρχικά που χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των κανόνων πτήσης με όργανα·

▼ **B**

- 9) «μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» (στο εξής «μονάδα EEK»), κατά περίπτωση, ένα κέντρο ελέγχου περιοχής, μια μονάδα ελέγχου προσέγγισης ή ένας πύργος ελέγχου αερολιμένα·
- 10) «κύρια στοιχεία ενός σχεδίου πτήσης», τα ακόλουθα στοιχεία ενός σχεδίου πτήσης:
- α) χαρακτηριστικά αναγνώρισης αεροσκάφους·
  - β) αερολιμένας αναχώρησης·
  - γ) η εκτιμώμενη ημερομηνία αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης·
  - δ) η εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης·
  - ε) αερολιμένας προορισμού·
  - στ) τη διαδρομή πλην των τερματικών διαδικασιών·
  - ζ) η ταχύτητα(-ες) πλεύσης και το απαιτούμενο(-α) επίπεδο(-α) πτήσης·
  - η) ο τύπος αεροσκάφους και η κατηγορία απορρέυματος ανατάραξης·
  - θ) οι κανόνες πτήσης και ο τύπος πτήσης·
  - ι) ο εξοπλισμός αεροσκάφους και οι ικανότητές του·
- 11) «αποστολέας», το πρόσωπο ή ο οργανισμός που υποβάλλει σχέδια πτήσης και οποιαδήποτε σχετικά μηνύματα επικαιροποίησης στο IFPS, συμπεριλαμβανομένων των κυβερνητών αεροσκαφών, των αερομεταφορέων και των πρακτόρων και εκπροσώπων τους που ενεργούν εξ ονόματος τους και των μονάδων ATS·
- 12) «αρχικό σχέδιο πτήσης», το σχέδιο πτήσης που υποβάλλεται αρχικά από τον αποστολέα μαζί με τις αλλαγές, εφόσον υπάρχουν, που έχουν υποβληθεί και εγκριθεί από τους κυβερνήτες αεροσκάφους, τους αερομεταφορείς, τις μονάδες ATS ή την κεντρική υπηρεσία επεξεργασίας και διανομής του σχεδιασμού πτήσεων κατά το στάδιο προ πτήσης·
- 13) «χαρακτηριστικά αναγνώρισης αεροσκάφους», μια ομάδα χαρακτηρισμών, ψηφίων ή συνδυασμού αυτών, που είτε ταυτίζεται με το σήμα κλήσης του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται στις επικοινωνίες αέρος-εδάφους, είτε είναι το κωδικοποιημένο ισοδύναμο που χρησιμοποιείται για την ταυτοποίηση του αεροσκάφους στις επικοινωνίες εδάφους-εδάφους των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
- 14) «εκτιμώμενη ημερομηνία αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης», η ημερομηνία κατά την οποία εκτιμάται ότι το αεροσκάφος θα αρχίσει την κίνηση αναχώρησης·
- 15) «εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης», η ώρα την οποία εκτιμάται ότι το αεροσκάφος θα αρχίσει την κίνηση αναχώρησης·

**▼ B**

- 16) «τερματικές διαδικασίες», οι συνήθεις ενόργανες διαδρομές αναχώρησης και άφιξης, όπως αυτές ορίζονται στις Διαδικασίες Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών του ICAO (PANS-OPS, Doc 8168 — Τόμος 1 — Τέταρτη έκδοση — 1993 — όπου έχει ενσωματωθεί η τροποποίηση αριθ. 13).

*Άρθρο 3***Απαιτήσεις διαλειτουργικότητας και επιδόσεων****▼ M2**

1. Οι διατάξεις που παρατίθενται στο παράρτημα εφαρμόζονται στην υποβολή, την αποδοχή και τη διανομή σχεδίων πτήσης για κάθε πτήση υποκειμένη στον παρόντα κανονισμό και σε όλες τις αλλαγές καίριου στοιχείου σχεδίου πτήσης κατά το προ πτήσης στάδιο σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

**▼ B**

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι, όταν το IFPS παραλαμβάνει ένα σχέδιο πτήσης, ή αλλαγές επ' αυτού:

- α) ελέγχει εάν είναι σύμφωνο με τις συμβάσεις σχετικά με τον μορφότυπο και τα δεδομένα·
- β) ελέγχει εάν είναι, κατά το δυνατόν, πλήρες και ακριβές·
- γ) ενεργεί, εφόσον χρειάζεται, για να γίνει δεκτό από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας· και
- δ) αναφέρει την αποδοχή του σχεδίου πτήσης ή των αλλαγών του στον αποστολέα.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το IFPS κοινοποιεί σε όλες τις ενδιαφερόμενες μονάδες ATS το σχέδιο πτήσης που έχει γίνει δεκτό και τις τυχόν κατά το στάδιο προ πτήσης αλλαγές των κύριων στοιχείων του σχεδίου πτήσης που έχουν γίνει δεκτές, καθώς και τα σχετικά μηνύματα επικαιροποίησης.

4. Ο αποστολέας, όταν δεν είναι ο αερομεταφορέας ή ο κυβερνήτης αεροσκάφους, εξασφαλίζει ότι γνωστοποιούνται στον αερομεταφορέα ή τον κυβερνήτη που υπέβαλαν το σχέδιο πτήσης οι όροι αποδοχής ενός σχεδίου πτήσης και οι τυχόν αναγκαίες αλλαγές των όρων αυτών που έχει κοινοποιήσει το IFPS.

5. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι οι όροι αποδοχής ενός σχεδίου πτήσης και οι τυχόν αναγκαίες αλλαγές των όρων αυτών που έχει κοινοποιήσει το IFPS στον αποστολέα έχουν ενσωματωθεί στην εκτέλεση της προγραμματισμένης πτήσης και ότι έχουν κοινοποιηθεί στον κυβερνήτη του αεροσκάφους.

6. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει πριν την εκτέλεση της πτήσης ότι το περιεχόμενο του αρχικού σχεδίου πτήσης ανταποκρίνεται ορθά στις επιχειρησιακές προθέσεις.

7. Οι μονάδες EEK κατά το στάδιο προ πτήσης, καθιστούν μέσω του IFPS διαθέσιμες τις τυχόν αναγκαίες αλλαγές που αφορούν τη διαδρομή ή τα κύρια στοιχεία του επιπέδου πτήσης ενός σχεδίου πτήσης, οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ασφαλή εκτέλεση μιας πτήσης, για τα σχέδια πτήσης και τα μηνύματα επικαιροποίησης που έχουν παραλάβει σχετικά από το IFPS.

Χωρίς συνεννόηση με τον αερομεταφορέα μια μονάδα EEK δεν δύναται να επιφέρει άλλες αλλαγές ή ακυρώσεις σε ένα σχέδιο πτήσης κατά το στάδιο προ πτήσης.

**▼B**

8. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το IFPS κοινοποιεί στον αποστολέα του σχεδίου πτήσης τις τυχόν αναγκαίες αλλαγές προ πτήσης που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 7.

9. Όταν οι μονάδες ATS δεν έχουν λάβει προηγουμένως κανένα σχέδιο πτήσης από το IFPS για μια πτήση εισερχόμενη στον εναέριο χώρο που είναι στην αρμοδιότητά τους, οι οικείες μονάδες ATS καθιστούν διαθέσιμα μέσω του IFPS τουλάχιστον τα χαρακτηριστικά αναγνώρισης του αεροσκάφους, τον τύπο του αεροσκάφους, το σημείο εισόδου στην περιοχή αρμοδιότητάς τους, την ώρα και το επίπεδο πτήσης στο σημείο αυτό, τη διαδρομή και τον αερολιμένα προορισμού της συγκεκριμένης πτήσης.

*Άρθρο 4***Προδιαγραφές ασφάλειας**

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι πριν από κάθε αλλαγή στα υφιστάμενα σχέδια πτήσης κατά το στάδιο προ πτήσης ή εισαγωγή νέων σχεδίων τα εμπλεκόμενα μέρη διεξάγουν αξιολόγηση της ασφάλειας, η οποία περιλαμβάνει διαδικασίες εντοπισμού των κινδύνων, αξιολόγησης και μείωσης της επικινδυνότητας.

*Άρθρο 5***Άλλες απαιτήσεις**

1. Οι μονάδες ATS εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό τους που μετέχει στο σχεδιασμό πτήσεων έχει λάβει δεόντως γνώση του παρόντος κανονισμού και είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά του.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το επιχειρησιακό προσωπικό του IFPS που μετέχει στο σχεδιασμό πτήσεων έχει λάβει δεόντως γνώση των σχετικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού και είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά του.

3. Οι μονάδες ATS:

- α) εκπονούν και διατηρούν επιχειρησιακά εγχειρίδια, τα οποία περιέχουν τις αναγκαίες οδηγίες και πληροφορίες προς το επιχειρησιακό τους προσωπικό σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού·
- β) εξασφαλίζουν ότι τα εγχειρίδια που αναφέρονται στο στοιχείο α) είναι προσβάσιμα και επικαιροποιούνται και ότι η επικαιροποίησή τους και η διανομή τους υπόκειται σε κατάλληλη διαχείριση της ποιότητας και της μορφής της τεκμηρίωσης·
- γ) εξασφαλίζουν ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές διαδικασίες είναι σύμφωνες με τις οικείες διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι η κεντρική υπηρεσία επεξεργασίας και διανομής του σχεδιασμού πτήσεων:

- α) εκπονεί και διατηρεί επιχειρησιακά εγχειρίδια, τα οποία περιέχουν τις αναγκαίες οδηγίες και πληροφορίες προς το επιχειρησιακό της προσωπικό σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού·

**▼ B**

- β) εξασφαλίζει ότι τα εγχειρίδια που αναφέρονται στο στοιχείο α) είναι προσβάσιμα και επικαιροποιούνται και ότι η επικαιροποίησή τους και η διανομή τους υπόκειται σε κατάλληλη διαχείριση της ποιότητας και της μορφής της τεκμηρίωσης·
- γ) εξασφαλίζει ότι οι μέθοδοι εργασίας και οι επιχειρησιακές διαδικασίες είναι σύμφωνες με τις οικείες διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τον παρόντα κανονισμό.

*Άρθρο 6***Έναρξη ισχύος και εφαρμογή**

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2009.

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



**▼ B***ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ***▼ M3****Διατάξεις του ICAO που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1**

1. Κεφάλαιο 3 τμήμα 3.3 (σχέδια πτήσης) του παραρτήματος 2 του ΔΟΠΑ — Κανόνες αέρος (10η έκδοση του Ιουλίου 2005, η οποία περιλαμβάνει όλες τις τροποποιήσεις έως τον αριθ. 42).
2. Κεφάλαιο 4 τμήμα 4.4 (σχέδια πτήσης) και κεφάλαιο 11 παράγραφος 11.4.2.2 (μηνύματα κινήσεων) του εγγρ. 4444 PANS-ATM της ΔΟΠΑ (15η έκδοση του 2007, η οποία περιλαμβάνει όλες τις τροποποιήσεις έως τον αριθ. 4).
3. Κεφάλαιο 2 (σχέδια πτήσης) και κεφάλαιο 6 παράγραφος 6.12.3 (Εκτιμήσεις ορίων) των Συμπληρωματικών Περιφερειακών Διαδικασιών, έγγρ. 7030, Ευρωπαϊκές (EUR) Συμπληρωματικές Περιφερειακές Διαδικασίες (5η έκδοση του 2008, η οποία περιλαμβάνει όλες τις τροποποιήσεις έως τον αριθ. 7).