



Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2014
(OR. en)

15732/14

Διοργανικός φάκελος:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588

Θέμα: **Σύνοδος του Συμβουλίου (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) της 3ης Δεκεμβρίου 2014**

Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση)

- Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Επιτροπή διαβίβασε την ως άνω πρόταση στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 12 Ιουνίου 2013. Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικών μεταφορών και, ιδίως, να αναπτυχθεί περαιτέρω η πρωτοβουλία Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (ΕΕΟ) μέσω της αναδιατύπωσης της υφιστάμενης νομοθετικής δέσμης μέτρων για τον ΕΕΟ και ορισμένων τροποποιήσεων του κανονισμού του EASA, που εκδόθηκε το 2009. Πιο συγκεκριμένα, η αναδιατύπωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (γνωστή με την συντομογραφία ΕΕΟ 2+(SES 2+)) αποσκοπεί στην εισαγωγή βελτιώσεων στην επιτήρηση των κανόνων, στον μηχανισμό επιδόσεων, στα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου (FAB), στην παροχή υπηρεσιών από τους παρόχους με βάση της ανάγκες των πελατών και στις συνολικές επιδόσεις.

Επιπλέον, με τη δέσμη EEO 2+ θα απλουστευθεί η νομοθεσία διότι θα εξαλειφθούν ορισμένες αλληλεπικαλύψεις στις κείμενες νομικές πράξεις. Τα βασικά προβλήματα που επιχειρεί να αντιμετωπίσει η πρόταση είναι η ανεπαρκής απόδοση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ο κατακερματισμός του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM).

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η Επιτροπή υπέβαλε την παρούσα πρόταση και την αξιολόγηση του αντικτύπου της στην Ομάδα «Αεροπορικές μεταφορές» (στο εξής η «Ομάδα») στις 2 Σεπτεμβρίου 2013, κατά τη διάρκεια της λιθουανικής Προεδρίας, την οποία ακολούθησε ανταλλαγή απόψεων. Αυτή η πρώτη παρουσίαση της πρότασης ήταν ένα βήμα για την άτυπη σύνοδο των Υπουργών Μεταφορών της ΕΕ «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός - Με το βλέμμα προς το μέλλον: Όραμα 20XX» (Βίλνιους, 15-16 Σεπτεμβρίου 2013). Η ανταλλαγή απόψεων στην Ομάδα συνεχίστηκε υπό την ελληνική Προεδρία στις 20 Ιουνίου 2014.

Η πρόταση συνδέεται στενά με την άλλη πρόταση της προαναφερθείσας νομοθετικής δέσμης, τον κανονισμό για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (στο εξής «κανονισμός EASA»). Για τον κανονισμό EASA, η προσέγγιση που επέλεξε η Προεδρία ήταν να εξετάσει μόνον τα άρθρα που συνδέονται άμεσα με την πρόταση αναδιατύπωσης του EEO 2+. Η λύση αυτή επιλέχθηκε λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι αναμένεται από την Επιτροπή να υποβάλει χωριστή πρόταση σχετικά με τη γενική αναθεώρηση του κανονισμού EASA στο σύνολό του εντός του 2015.

Η κατ' άρθρο εξέταση της αναδιατυπωμένης πρότασης του EEO 2+ από την Ομάδα ξεκίνησε υπό την ιταλική Προεδρία στις 4 Ιουλίου και συνεχίστηκε με εντατικούς ρυθμούς τον Σεπτέμβριο, τον Οκτώβριο και το Νοέμβριο του 2014.

Στις 26 Νοεμβρίου 2014, υποβλήθηκε στην Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων (EMA) το σχέδιο γενικής προσέγγισης. Κατά τη διάρκεια αυτής της συνεδρίασης ορισμένες αντιπροσωπίες δήλωσαν ότι υποστηρίζουν γενικά το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας, ενώ άλλες επανέλαβαν τις ανησυχίες τους για ορισμένα ζητήματα και παρουσίασαν νέες προτάσεις διατύπωσης. Η Προεδρία έλαβε υπό σημείωση τις ανησυχίες των αντιπροσωπιών και, προκειμένου να επιλύσει ορισμένα εκκρεμή ζητήματα και να διευκολύνει την επίτευξη γενικής προσέγγισης, δέχθηκε ορισμένες από τις προτάσεις των αντιπροσωπιών.

Το μόνο ζήτημα που παραμένει σε εκκρεμότητα και πρέπει να συζητηθεί αφορά την εφαρμογή της πρότασης αναδιατύπωσης του ΕΕΟ 2+ στο αεροδρόμιο του Γιβραλτάρ.

Οι αλλαγές στο Παράρτημα της παρούσας έκθεσης σε σχέση με το Παράρτημα της έκθεσης προς την ΕΜΑ εμφανίζονται με **παχείς** χαρακτήρες και [...]. Όλες οι αντιπροσωπίες διατύπωσαν επιφύλαξη εξέτασης για τις νέες αλλαγές που εισήχθησαν μετά από τη συνεδρίαση της ΕΜΑ.

Επιπλέον, η Επιτροπή επιφυλάσσεται να λάβει οιαδήποτε θέση εφ' όλης της συμβιβαστικής πρότασης όσο εκκρεμούν οι διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Άλλες ανησυχίες και επιφυλάξεις της Επιτροπής περιλαμβάνονται στις υποσημειώσεις του Παραρτήματος της παρούσας έκθεσης.

Το ΗΒ διατύπωσε επιφύλαξη κοινοβουλευτικής εξέτασης.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όρισε τον κ. Marian-Jean Marinescu (ΕΛΚ, ΡΜ) εισηγητή για τον φάκελο αυτό. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε σχετικά με την εν λόγω πρόταση σε πρώτη ανάγνωση στις 12 Μαρτίου 2014.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Με βάση τα ανωτέρω, καλείται το Συμβούλιο να εξετάσει το κείμενο ως έχει στο Παράρτημα της ανά χειράς έκθεσης, να επιλύσει τα τελευταία εκκρεμή ζητήματα και να εγκρίνει γενική προσέγγιση κατά τη σύνοδό του στις 3 Δεκεμβρίου 2014.

2013/0186 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού¹
(Αναδιατύπωση)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για τη δημιουργία και την αποτελεσματική λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ώστε να διασφαλισθούν τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας, να ενισχυθεί η βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και να βελτιωθεί η συνολική επίδοση των υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και αεροναυτιλίας (ATM/ANS) για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη, προκειμένου να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις όλων των χρηστών του εναέριου χώρου. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός περιλαμβάνει ένα συνεκτικό πανευρωπαϊκό δίκτυο αεροδιαδρόμων, έναν σταδιακά ενοποιούμενο εναέριο χώρο², συστήματα διαχείρισης δικτύου και συστήματα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας που βασίζονται στην ασφάλεια, την αποδοτικότητα και τη διαλειτουργικότητα, προς όφελος όλων των χρηστών του εναέριου χώρου.

¹ Για την ΕΕ: «Ο κανονισμός αυτός θα δημοσιευθεί μαζί με τον κανονισμό EASA (ΕΚ) [αριθ. XXXXX]. Αυτό θα εξασφαλίσει ότι και οι δύο κανονισμοί θα τεθούν σε ισχύ ταυτόχρονα.»

² Η Προεδρία προτείνει να διευκρινιστεί η έννοια του ολοκληρωμένου εναέριου χώρου σε αιτιολογική παράγραφο ως εξής: «Ενώ στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας παρέχονται από περισσότερους από έναν πάροχο, που ορίζονται από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη να επιχειρούν σε αποκλειστική βάση, όπου έκαστος φέρει τη δική του ευθύνη για τις υπηρεσίες του, οι εν λόγω υπηρεσίες πρέπει να παρέχονται στη μέγιστη δυνατή έκταση βάσει της ίδιας αντίληψης λειτουργίας, των ίδιων επιχειρησιακών διαδικασιών και διαδικασιών στήριξης.»

2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού δεν θίγει την κυριαρχία των κρατών μελών επί του εναέριου χώρου τους και τις απαιτήσεις των κρατών μελών σε θέματα δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφάλειας και άμυνας, όπως ορίζεται στο άρθρο 35. Ο παρών κανονισμός δεν καλύπτει τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και τη στρατιωτική εκπαίδευση.
3. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («Σύμβαση του Σικάγου»). Στο πλαίσιο αυτό, με τον παρόντα κανονισμό επιδιώκεται η υποστήριξη των κρατών μελών στους καλυπτόμενους τομείς, όσον αφορά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους δυνάμει της Σύμβασης του Σικάγου, παρέχοντας μια βάση για κοινή ερμηνεία και ενιαία εφαρμογή των διατάξεών της και διασφαλίζοντας τη δέουσα συνεκτίμησή τους στον παρόντα κανονισμό και στους κανόνες που καταρτίζονται για την εφαρμογή του.
4. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εναέριο χώρο εντός της περιοχής ΔΟΠΑ EUR³, στην οποία τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στον υπ' ευθύνη τους εναέριο χώρο που εντάσσεται σε άλλες περιοχές ΔΟΠΑ, υπό την προϋπόθεση ότι ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη.
5. [...].^{4 5}

³ Η Επιτροπή διαφωνεί με τη διαγραφή της παραπομπής στην περιοχή του Βορείου Ατλαντικού (NAT).

⁴ Το ΗΒ δεν μπορεί να δεχτεί την προσθήκη του κειμένου που πρότεινε η Ισπανία στην υποσημείωση 5, δεδομένου ότι η ΣΛΕΕ είναι σαφής ότι η νομοθεσία της ΕΕ για τις αερομεταφορές εφαρμόζεται στο Γιβραλτάρ. Το Γιβραλτάρ περιλαμβάνεται ήδη στην ισχύουσα νομοθεσία για τον ΕΕΟ και δεν υπάρχει λόγος να πάψει να συμμετέχει σε αυτά τα μέτρα.

⁵ Η ΙΣ αντιτίθεται στη διαγραφή της παραγράφου 5 και προτείνει να προστεθεί η ακόλουθη παράγραφος: «*Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στο αεροδρόμιο του Γιβραλτάρ αναστέλλεται, μέχρις ότου τεθούν σε εφαρμογή οι ρυθμίσεις 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 ενημερώνουν το Συμβούλιο για αυτή την ημερομηνία θέσης σε ισχύ*».

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC)»: 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 τη διατήρηση της τακτικής ροής της εναέριας κυκλοφορίας·
2. «υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου»: υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κυκλοφορία εντός του αεροδρομίου·
3. «υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών»: υπηρεσία εγκατεστημένη εντός της καθορισμένης περιοχής κάλυψης, υπεύθυνη για την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών και δεδομένων αναγκαίων για την ασφάλεια, την κανονικότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας·
4. «υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)»: υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS), μετεωρολογικές υπηρεσίες που προορίζονται για την αεροναυτιλία (MET) και υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών (AIS)·
5. «πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας»: οιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία·

6. «τμήμα εναέριου χώρου»: εναέριος χώρος καθορισμένων χωροχρονικών διαστάσεων, εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας·
7. «διαχείριση εναέριου χώρου»: λειτουργία ή υπηρεσία 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 βάσει βραχυπρόθεσμων αναγκών·
8. «χρήστες εναέριου χώρου»: οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών που λειτουργούν στο πλαίσιο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας·
9. «διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας»: λειτουργία ή υπηρεσία που καθιερώνεται με σκοπό τη συμβολή στην ασφαλή, τακτική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας, διασφαλίζοντας ότι οι δυνατότητες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (ATC) αξιοποιούνται στο έπακρο και ότι ο όγκος της κυκλοφορίας συνάδει με τις χωρητικότητες που δηλώνονται από τους ενδεδειγμένους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
10. «διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM)»: το σύνολο των εναέριων και επίγειων λειτουργιών ή υπηρεσιών (υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, διαχείριση εναέριου χώρου και διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας) που απαιτούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των αεροσκαφών σε όλες τις φάσεις των πτητικών υπηρεσιών·
11. «υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας»: διάφορες υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, υπηρεσίες συνέγερσης, συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες ATC (υπηρεσίες ελέγχου περιοχής, προσέγγισης και αεροδρομίου)·
12. «υπηρεσία ελέγχου περιοχής»: υπηρεσία ATC για ελεγχόμενες πτήσεις σε περιοχές ελέγχου·
- 12α. «περιοχή ελέγχου»: ελεγχόμενος εναέριος χώρος επεκτεινόμενος ανοδικά από ένα συγκεκριμένο όριο πάνω από την επιφάνεια της γης·

13. «υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης»: υπηρεσία ATC για τις αφίξεις ή τις αναχωρήσεις ελεγχόμενων πτήσεων·
14. «γενικό πρόγραμμα ATM»: το πρόγραμμα που εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/EK του Συμβουλίου⁶, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2007, για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)⁷.
15. «κρίση δικτύου»: κατάσταση αδυναμίας παροχής υπηρεσιών ATM/ANS στο απαιτούμενο επίπεδο, η οποία οδηγεί σε σημαντική απώλεια χωρητικότητας του δικτύου ή σε σημαντική δυσαναλογία μεταξύ χωρητικότητας δικτύου και ζήτησης ή σε σημαντική αδυναμία ροής πληροφοριών σε ένα ή περισσότερα μέρη του δικτύου μετά από ασυνήθη και απρόβλεπτη κατάσταση·
16. «δέσμη υπηρεσιών»: δύο ή περισσότερες υπηρεσίες αεροναυτιλίας·
17. «πιστοποιητικό»: έγγραφο που εκδίδεται από τον Αεροπορικό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) ή από εθνική εποπτική αρχή σε οιαδήποτε μορφή συμβατή με το ισχύον δίκαιο, με το οποίο πιστοποιείται ότι συγκεκριμένος πάροχος υπηρεσιών ATM/ANS πληροί τις προϋποθέσεις παροχής συγκεκριμένης υπηρεσίας·
18. «υπηρεσίες επικοινωνίας»: σταθερές και κινητές αεροναυτικές υπηρεσίες που καθιστούν δυνατή την επικοινωνία εδάφους/εδάφους, αέρος/εδάφους και αέρος/αέρος στο πλαίσιο του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·
- 18α. «ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας» (EATMN): το σύνολο των συστημάτων που απαριθμούνται στο παράρτημα Vβ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008 ... τα οποία καθιστούν δυνατή την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών στα σύνορα με τρίτες χώρες·

⁶ EE L 95, 9.4.2009, σ. 41.

⁷ EE L 64, 2.3.2007, σ. 1., όπως τροποποιήθηκε από τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1361/2008 και αριθ. 219/2014 (EE L 352, 31.12.2008 και EE L 192, 1.7.2014).

19. «συστατικά στοιχεία»: τόσο τα υλικά αντικείμενα, όπως το υλικό, όσο και τα άυλα στοιχεία, όπως το λογισμικό, στα οποία βασίζεται η διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (EATMN)·
20. «δήλωση»: για υπηρεσίες ATM/ANS, δήλωση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 (εα) του κανονισμού (ΕΚ) 216/2008·
- 20α. «Eurocontrol»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, ο οποίος συστάθηκε με τη διεθνή σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960 περί συνεργασίας για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας·
21. «ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου»: δόγμα διαχείρισης του εναέριου χώρου το οποίο βασίζεται στη θεμελιώδη αρχή ότι ο εναέριος χώρος δεν πρέπει να προσδιορίζεται ως αμιγώς πολιτικός ή στρατιωτικός εναέριος χώρος, αλλά ως συνεχής χώρος στον οποίο όλες οι απαιτήσεις των χρηστών πρέπει να εξυπηρετούνται κατά το δυνατόν·
22. «υπηρεσία πληροφοριών πτήσης»: υπηρεσία παροχής συμβουλών και χρήσιμων πληροφοριών για την ασφαλή και αποτελεσματική διενέργεια των πτήσεων·
23. «υπηρεσία συνέγερσης»: υπηρεσία ειδοποίησης των αρμόδιων οργανισμών σχετικά με αεροσκάφη που χρήζουν έρευνας και διάσωσης, καθώς και προσήκουσας συνδρομής των οργανισμών αυτών·
24. «λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου»: τμήμα του εναέριου χώρου που βασίζεται σε επιχειρησιακές απαιτήσεις και καθορίζεται ανεξαρτήτως κρατικών συνόρων, εντός του οποίου η παροχή υπηρεσιών ATM/ANS και συναφών λειτουργιών βασίζεται στις επιδόσεις και βελτιστοποιείται με στόχο την καθιέρωση, σε κάθε λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ παρόχων υπηρεσιών ATM/ANS ή, κατά περίπτωση, ολοκληρωμένου παρόχου·

25. «γενική εναέρια κυκλοφορία»: το σύνολο των κινήσεων των πολιτικών αεροσκαφών και το σύνολο των κινήσεων των κρατικών αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, τελωνειακών και αστυνομικών), όταν οι κινήσεις αυτές διεξάγονται σύμφωνα με τις διαδικασίες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), ο οποίος συστάθηκε με τη Σύμβαση του Σικάγου του 1944 περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας·
26. «διαλειτουργικότητα»: σύνολο λειτουργικών, τεχνικών και επιχειρησιακών ιδιοτήτων που απαιτείται να έχουν τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία του EATMN και οι διαδικασίες λειτουργίας του ώστε να μπορεί να λειτουργεί με ασφάλεια, ομοιογενώς και αποτελεσματικά. Η διαλειτουργικότητα επιτυγχάνεται με τη συμμόρφωση των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων με τις βασικές απαιτήσεις·
27. «μετεωρολογικές υπηρεσίες»: εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν στα αεροσκάφη μετεωρολογικές προγνώσεις, προειδοποιήσεις, ενημερώσεις και παρατηρήσεις, καθώς και οιοσδήποτε άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες και στοιχεία παρέχουν τα κράτη προς αεροναυτική χρήση·
28. «υπηρεσίες πλοήγησης»: εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν πληροφορίες θέσης και χρονισμού στα αεροσκάφη·
29. «επιχειρησιακά δεδομένα»: πληροφορίες σχετικά με όλες τις φάσεις μιας πτήσης, οι οποίες απαιτούνται για τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και άλλους ενεχόμενους φορείς·
30. «θέση σε λειτουργία»: η πρώτη επιχειρησιακή χρήση μετά από την αρχική εγκατάσταση ή την αναβάθμιση συστήματος·
31. «δίκτυο αεροδιαδρόμων»: δίκτυο συγκεκριμένων αεροδιαδρόμων για τη διοχέτευση της ροής της γενικής εναέριας κυκλοφορίας κατά το δέον, για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·
32. «υπηρεσίες επιτήρησης»: εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που χρησιμοποιούνται προκειμένου να προσδιορίζονται οι αντίστοιχες θέσεις των αεροσκαφών, ώστε να εξασφαλίζεται ο ασφαλής διαχωρισμός τους·

33. «σύστημα»: το σύνολο των φερομένων επί αεροσκαφών και επίγειων συστατικών στοιχείων, καθώς και ο διαστημικός εξοπλισμός, που χρησιμοποιούνται προς υποστήριξη των υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε όλες τις φάσεις της πτήσης·
34. «αναβάθμιση»: κάθε τροποποίηση που αλλάζει τα χαρακτηριστικά λειτουργίας ενός συστήματος·
35. «διασυννοριακές υπηρεσίες»: οιαδήποτε κατάσταση κατά την οποία οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας παρέχονται σε ένα κράτος μέλος από πάροχο πιστοποιημένο σε άλλο κράτος μέλος. ·
36. «εθνική εποπτική αρχή»: ο εθνικός φορέας ή φορείς στους οποίους κράτος μέλος έχει αναθέσει καθήκοντα δυνάμει του τον παρόντος κανονισμού και σύμφωνα με τα άρθρα 8β και 8γ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·
37. «υποστηρικτικές υπηρεσίες»: υπηρεσίες CNS (επικοινωνιών, αεροναυτιλίας και εποπτείας), MET (μετεωρολογίας)⁸ και AIS (αεροναυτικών πληροφοριών).
- 37α. «σχέδιο επιδόσεων»: τα διάφορα σχέδια που θεσπίζονται σε επίπεδο εθνικό, λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου ή δικτύου για τη βελτίωση της επίδοσης των παρόχων υπηρεσιών ATM/ANS.
38. «τοπικοί στόχοι επιδόσεων»: στόχοι επιδόσεων που καθορίζονται από τα κράτη μέλη σε τοπικό επίπεδο, ήτοι σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, εθνικό, ζώνης χρέωσης ή αερολιμένα.

⁸ Η Προεδρία προτείνει την ακόλουθη διευκρίνιση σε αιτιολογική παράγραφο: «σε περίπτωση που οι πάροχοι υπηρεσιών μετεωρολογίας έχουν ορισθεί από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 9α, οι υπηρεσίες μετεωρολογίας θα πρέπει να εξαιρούνται από τις κεντρικά παρεχόμενες υποστηρικτικές υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 10, παράγραφος 5.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΕΘΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 3

Εθνικές εποπτικές αρχές

1. Τα κράτη μέλη διορίζουν ή ιδρύουν, από κοινού ή μεμονωμένα, έναν ή περισσότερους φορείς ως εθνική εποπτική αρχή τους, για να εκτελεί τα καθήκοντα που της ανατίθενται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.
- 1α. Οι εθνικές εποπτικές αρχές ασκούν τις εξουσίες τους κατά τρόπο αμερόληπτο, ανεξάρτητο και διαφανή. Συγκεκριμένα, η οργάνωση, η στελέχωση, η διαχείριση και η χρηματοδότησή τους καθιστούν δυνατή την άσκηση των εξουσιών τους κατ' αυτόν τον τρόπο. (μεταφέρθηκε από την παράγραφο 5)
2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι ανεξάρτητες από οιονδήποτε πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ιδιαίτερα σε θέματα οργάνωσης, ιεραρχίας και λήψης αποφάσεων. Η ανεξαρτησία αυτή δεν εμποδίζει τις εν λόγω οντότητες να ασκούν τα καθήκοντά τους εντός κοινού διοικητικού πλαισίου.

2α. Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι νομικά ή λειτουργικά ανεξάρτητες από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας.^{9 10}

2β. Στην περίπτωση που οι εθνικές εποπτικές αρχές δεν είναι νομικά διαχωρισμένες από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τα οικεία κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν για να εξασφαλίσουν ότι ανταποκρίθηκαν στις απαιτήσεις της παραγράφου 2 και τεκμηριώνουν τον τρόπο με τον οποίον υλοποιήθηκε αυτός ο διαχωρισμός, αποδεικνύοντας την αποτελεσματικότητα της ανεξαρτησίας των αρχών. Προς τούτο, σε περίπτωση που η εθνική εποπτική αρχή και ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας αποτελούν μέρος της ίδιας διοίκησης, η εθνική εποπτική αρχή δεν ζητεί ούτε δέχεται οδηγίες από ένα ιεραρχικό¹¹ επίπεδο αυτής της διοίκησης που έχει εξουσίες έναντι των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στο βαθμό που πρόκειται για τα καθήκοντά της όπως προβλέπονται στο άρθρο 4 και για συναφείς αποφάσεις. Ακόμη, ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν έχει εξουσία λήψεως αποφάσεων σχετικά με την κατανομή του προϋπολογισμού της εθνικής εποπτικής αρχής.

⁹ Η Προεδρία προτείνει να επεξηγηθεί η ερμηνεία αυτής της διάταξης στην αιτιολογική παράγραφο 10: «Για να εξασφαλισθεί συνεπής και σταθερή εποπτεία της παροχής υπηρεσιών ανά την Ευρώπη, οι εθνικές εποπτικές αρχές πρέπει να διαθέτουν επαρκή ανεξαρτησία και πόρους. Παρά τον συνολικό πολιτικό έλεγχο από το αρμόδιο υπουργείο, αυτή η ανεξαρτησία πρέπει να επιτευχθεί μεταξύ άλλων με το διαχωρισμό των [...] ιεραρχικών δομών των Εθνικών Αρχών Ασφαλείας (ΕΕΑ) και των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ΦΠΥΝ). Προς το σκοπό αυτό οι εν λόγω οντότητες πρέπει να ασκούν τα καθήκοντά τους χωρίς να παρεμβαίνει η μια στη λειτουργία και στη διαδικασία λήψεως αποφάσεων της άλλης».

¹⁰ Η Προεδρία προτείνει την εξής νέα αιτιολογική παράγραφο για να διευκρινιστεί η έννοια του χωρισμού για αυτές τις ΕΕΑ που δεν είναι νομικά διαχωρισμένες από τους ΦΠΥΝ: «Είναι σημαντικό οι εθνικές εποπτικές αρχές να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με ομοιόμορφο τρόπο, ακόμα και όταν δεν πρόκειται για νομικά διαχωρισμένους φορείς. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι ικανές να ασκούν τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί ως λειτουργικά διαχωρισμένοι φορείς, δηλαδή με τη δέουσα ανεξαρτησία και αυτονομία, ιδίως έναντι των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, προκειμένου να αποφεύγονται τυχόν συγκρούσεις συμφερόντων. Προς τούτο οι ΕΕΑ και το προσωπικό που τελεί υπό τον έλεγχό τους πρέπει να ασκούν τα καθήκοντά τους κατά τρόπο που να εξασφαλίζει την αυτονομία και ανεξαρτησία τους έναντι των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με τον κατάλληλο, απτό και αποτελεσματικό καταμερισμό εργασιών»

¹¹ Η Προεδρία προτείνει την ακόλουθη νέα αιτιολογική παράγραφο: «Πρέπει να θεσπιστούν ειδικές προϋποθέσεις για να εξασφαλιστεί η ανεξαρτησία με όρους ιεραρχίας μεταξύ της εθνικής εποπτικής αρχής και του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, που σημαίνει ότι τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 4 και οι σχετικές αποφάσεις της εθνικής εποπτικής αρχής δεν επηρεάζονται από οιοδήποτε πρόσωπο που έχει ιεραρχική εξουσία έναντι του συγκεκριμένου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας».

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να διασυνδέονται σε οργανωτικό επίπεδο με άλλους ρυθμιστικούς φορείς ή/και αρχές ασφαλείας.
4. [...]
5. [...]
6. Το προσωπικό των εθνικών εποπτικών αρχών:
- α) προσλαμβάνεται με σαφείς και διαφανείς διαδικασίες που εγγυώνται την ανεξαρτησία του,
 - β) επιλέγεται βάσει ειδικών προσόντων, συμπεριλαμβανομένων των κατάλληλων ικανοτήτων και της σχετικής εμπειρίας ή υπόκειται σε κατάλληλη εκπαίδευση,
 - γ) ενεργεί με ανεξαρτησία, ιδίως αποφεύγοντας σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της άσκησης των καθηκόντων του,
- 6α. ¹²Πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις θα πρέπει να απέχουν από κάθε άμεσο ή έμμεσο συμφέρον που θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι θίγει την ανεξαρτησία τους και το οποίο θα μπορούσε να επηρεάσει την άσκηση των καθηκόντων τους. Προς τούτο, υποβάλλουν ετήσια δήλωση δεσμεύσεων και δήλωση συμφερόντων, στην οποία αναφέρουν κάθε άμεσο ή έμμεσο συμφέρον.
7. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές διαθέτουν τους απαιτούμενους πόρους και τις απαιτούμενες ικανότητες προκειμένου να εκτελούν αποτελεσματικά και έγκαιρα τα καθήκοντα που τους ανατίθενται βάσει του παρόντος κανονισμού. Οι εθνικές εποπτικές αρχές διοικούν το προσωπικό τους βάσει των πιστώσεών τους, οι οποίες διαμορφώνονται κατ' αναλογία προς τα καθήκοντα που εκπληρώνει η αρχή σύμφωνα με το άρθρο 4.

¹² Η Προεδρία προτείνει να προστεθεί η ακόλουθη αιτιολογική παράγραφος για να διευκρινιστεί η έννοια των προσώπων που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις:
«Εξυπακούεται ότι η έννοια των προσώπων που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις αφορά μόνο έναν πολύ περιορισμένο αριθμό υψηλόβαθμων υπαλλήλων, με την ιδιότητά τους ως ανώτατων διευθυντικών στελεχών.»

8. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των εθνικών εποπτικών αρχών, περιλαμβανομένων τυχόν μεταβολών τους, καθώς και τα ληφθέντα μέτρα προς συμμόρφωση με το παρόν άρθρο.
9. *[Διαγράφηκε. Η ιδέα απηχείται στην μνεία των βέλτιστων πρακτικών στο άρθρο 5 παράγραφος 1)]*

Άρθρο 4

Καθήκοντα των εθνικών εποπτικών αρχών

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 3 αναλαμβάνουν κυρίως:
- α) να εξασφαλίζουν την εποπτεία της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες που σχετίζονται με τον εναέριο χώρο ο οποίος τελεί υπό την ευθύνη του κράτους μέλους που όρισε ή συγκρότησε τη σχετική αρχή,
 - β) να χορηγούν πιστοποιητικά στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με το άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και να εποπτεύουν την εφαρμογή των όρων βάσει των οποίων τα χορήγησαν,
 - γ) να εκδίδουν άδειες, ειδικότητες, εξουσιοδοτήσεις και πιστοποιητικά στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 8γ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και να εποπτεύουν την εφαρμογή των όρων βάσει των οποίων τα εξέδωσαν,
 - δ) να καταρτίζουν σχέδια επιδόσεων και να παρακολουθούν την υλοποίησή τους σύμφωνα με το άρθρο 11,
 - ε) να παρακολουθούν την εφαρμογή των συστημάτων χρέωσης σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13,

στ) να εγκρίνουν τους όρους πρόσβασης σε επιχειρησιακά δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 22, ως ενδέχεται να απαιτηθεί, και

ζ) να ελέγχουν τις δηλώσεις και την έναρξη λειτουργίας των συστημάτων.

η) να επιβλέπουν την εφαρμογή των προϋποθέσεων υπό τις οποίες δηλώνεται η συμμόρφωση και να επιβλέπουν τη συνεχή συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις.

2. Κάθε εθνική εποπτική αρχή διενεργεί τις προσήκουσες επιθεωρήσεις και μελέτες προκειμένου να ελέγχει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ο ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διευκολύνει το έργο αυτό.

Συνεργασία εθνικών εποπτικών αρχών

1. **Εφόσον συντρέχει περίπτωση, οι** εθνικές εποπτικές αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες για το έργο τους και τις βασικές αρχές λήψης αποφάσεων, τις βέλτιστες πρακτικές και διαδικασίες, καθώς και για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Προς το σκοπό αυτό οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να συμμετέχουν και να εργάζονται από κοινού σε δίκτυο που συγκαλείται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Η Επιτροπή και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας (εφεξής «EASA») συμμετέχουν, συντονίζουν και υποστηρίζουν το έργο του δικτύου και προβαίνουν σε συστάσεις προς το δίκτυο, κατά το δέον.

Βάσει των κανόνων προστασίας δεδομένων κατά το άρθρο 22 του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001, η Επιτροπή και ο EASA υποστηρίζουν την ανταλλαγή των πληροφοριών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου μεταξύ των μελών του δικτύου, κατά το δυνατόν με ηλεκτρονικά μέσα, τηρουμένης της εμπιστευτικότητας του επιχειρηματικού απορρήτου των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές συνεργάζονται, κατά περίπτωση, προβαίνοντας επίσης σε εργασιακές ρυθμίσεις, με σκοπό την αμοιβαία συνδρομή κατά την άσκηση των καθηκόντων παρακολούθησης και τη διαχείριση των ερευνών και μελετών. Προς το σκοπό αυτό οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να συνεισφέρουν σε ομάδα εμπειρογνομόνων που θα συστήσει ο EASA για την ανταλλαγή και παροχή εμπειρογνωμοσύνης σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 σημείο στ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

3. Όσον αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου που εκτείνονται σε εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία περισσότερων του ενός κρατών μελών, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνάπτουν συμφωνία για την εποπτεία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο όσον αφορά τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες σχετιζόμενες με τα τμήματα αυτά. Οι ενδιαφερόμενες εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να καταρτίζουν σχέδιο στο οποίο διευκρινίζεται η υλοποίηση της συνεργασίας τους, με σκοπό την εκτέλεση της εν λόγω συμφωνίας.
4. Οι εθνικές εποπτικές αρχές συνεργάζονται στενά προκειμένου να διασφαλίζουν την επαρκή εποπτεία των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι διαθέτουν έγκυρο πιστοποιητικό από κράτος μέλος και παρέχουν επίσης υπηρεσίες που αφορούν τον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην ευθύνη άλλου κράτους μέλους. Η συνεργασία αυτή περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τον χειρισμό περιπτώσεων μη συμμόρφωσης προς τον παρόντα κανονισμό και προς τις εφαρμοζόμενες κοινές απαιτήσεις που εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 8β παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
5. Στην περίπτωση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε εναέριο χώρο που εμπίπτει στην αρμοδιότητα άλλου κράτους μέλους, οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 4 περιλαμβάνουν συμφωνία σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση των εποπτικών καθηκόντων που περιγράφονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 2 και των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών. Η εν λόγω αμοιβαία αναγνώριση ισχύει και όταν θεσπίζονται ρυθμίσεις αναγνώρισης μεταξύ εθνικών εποπτικών αρχών για τη διαδικασία πιστοποίησης των παρόχων υπηρεσιών.
6. Εφόσον το επιτρέπει η εθνική νομοθεσία και στην προοπτική της περιφερειακής συνεργασίας, οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν επίσης να συνάπτουν συμφωνίες σχετικά με την κατανομή αρμοδιοτήτων όσον αφορά τα εποπτικά καθήκοντα.

Άρθρο 6

Ειδικευμένοι φορείς

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέτουν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει σε ειδικευμένους φορείς οι οποίοι πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, τις επιθεωρήσεις και μελέτες που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2. Επιπλέον, μπορούν να αναθέτουν σε ειδικευμένους φορείς συγκεκριμένο καθήκον πιστοποίησης ή επιτήρησης σύμφωνα με το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού.
2. Η ανάθεση αυτή, η οποία πραγματοποιείται από εθνική εποπτική αρχή, ισχύει εντός της Ένωσης για ανανεώσιμη περίοδο τριών ετών. Οι εθνικές εποπτικές αρχές δύνανται να αναθέτουν σε οποιονδήποτε ειδικευμένο φορέα που βρίσκεται στην Ένωση την εκτέλεση των εν λόγω επιθεωρήσεων και μελετών.
3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, τον EASA και στα άλλα κράτη μέλη τους ειδικευμένους φορείς στους οποίους έχουν ανατεθεί καθήκοντα σύμφωνα με την παράγραφο 1, αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας και τον αναγνωριστικό αριθμό κάθε φορέα καθώς και τυχόν σχετικές αλλαγές. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* τον κατάλογο των ειδικευμένων φορέων με τον αναγνωριστικό αριθμό και τους τομείς αρμοδιότητάς τους και διασφαλίζει την επικαιροποίησή του.
4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι αποσύρεται η ανάθεση καθηκόντων σε ειδικευμένο οργανισμό εφόσον αυτός δεν πληροί πλέον τα κριτήρια που προβλέπονται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή, τον EASA και τα άλλα κράτη μέλη.
5. Φορείς που έχουν οριστεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού ως κοινοποιημένοι οργανισμοί κατά το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, θεωρούνται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ειδικευμένοι φορείς.

Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

1. Τα κράτη μέλη και οι εθνικές εποπτικές αρχές καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης για τη δέουσα συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων, στο πλαίσιο της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ιδίως για την άσκηση των καθηκόντων τους όπως προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ).
2. Στους ενδιαφερόμενους φορείς μπορεί να περιλαμβάνονται:
 - πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή συναφείς όμιλοι που τους αντιπροσωπεύουν,
 - φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή συναφείς όμιλοι που τους αντιπροσωπεύουν,
 - χρήστες του εναέριου χώρου ή συναφείς όμιλοι που τους αντιπροσωπεύουν,
 - ο στρατός,
 - οι κατασκευαστικές βιομηχανίες,
 - επαγγελματικές οργανώσεις εκπροσώπησης του προσωπικού, και
 - εθνικοί συντονιστές αερολιμένων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 8

Πιστοποίηση παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Η παροχή του συνόλου των υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Ένωσης υπόκειται σε πιστοποίηση από τις εθνικές εποπτικές αρχές ή τον EASA, σύμφωνα με το άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
2. Κατά τη διαδικασία πιστοποίησης διασφαλίζεται επίσης ότι οι αιτούντες μπορούν να αποδείξουν επαρκή οικονομική ευρωστία και ότι διαθέτουν την προσήκουσα κάλυψη ευθύνης και ασφάλιση, εφόσον αυτό δεν το εγγυάται το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.
3. Στο πιστοποιητικό προβλέπεται η άνευ διακρίσεων πρόσβαση των χρηστών του εναέριου χώρου στις υπηρεσίες, ιδίως σε ό,τι αφορά την ασφάλεια πτήσεων. Η πιστοποίηση υπόκειται στους όρους του παραρτήματος ΙΙ.
4. Με την έκδοση πιστοποιητικών δίδεται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας η δυνατότητα να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε κράτη μέλη, άλλους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρήστες εναέριου χώρου και αερολιμένες εντός της Ένωσης.

5. ¹³Παρά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε ολόκληρο τον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ή σε μέρος του χωρίς πιστοποίηση, σε περιπτώσεις που ο πάροχος αυτών των υπηρεσιών τις προσφέρει κατά προτεραιότητα σε κινήσεις αεροσκαφών εκτός της γενικής εναέριας κυκλοφορίας. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για την απόφασή του και για τα μέτρα που λαμβάνει προκειμένου να εξασφαλίσει τη μέγιστη δυνατή συμμόρφωση προς τις κοινές απαιτήσεις και να προσφέρει, εφόσον είναι δυνατό, ένα επίπεδο ασφάλειας το ίδιο αποτελεσματικό όπως τουλάχιστον εκείνο που προβλέπεται από τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στα παραρτήματα Va και Vb του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
6. Το παρόν άρθρο δεν θίγει τη δυνατότητα υποβολής δήλωσης κατ' εφαρμογή του άρθρου 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Άρθρο 9

Ορισμός παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποκλειστική παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εντός συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου στον εναέριο χώρο της δικαιοδοσίας τους. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη ορίζουν έναν πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που κατέχει έγκυρο πιστοποιητικό ή δήλωση στην Ένωση.

¹³ Οι παλιές αιτιολογικές παράγραφοι 15 και 16 του κανονισμού 550/2004, οι αιτιολογικές παράγραφοι 6, 14, 16, 17 του κανονισμού 551/2004, καθώς και οι αιτιολογικές παράγραφοι 7 και 22 του κανονισμού 549/2004 θα περιληφθούν εκ νέου. Θα προστεθεί η ακόλουθη τροποποίηση στην αιτιολογική παράγραφο 17: «Οι στρατιωτικές επιχειρήσεις και η στρατιωτική εκπαίδευση θα πρέπει να προστατεύονται όταν η εφαρμογή των κοινών αρχών και κριτηρίων θίγει την ασφαλή και αποτελεσματική τους διεξαγωγή. Στις περιπτώσεις αυτές, δεν θα πρέπει να θεωρούνται πηγή αναποτελεσματικότητας, υπό την προϋπόθεση ότι η έννοια της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου εφαρμόζεται αποτελεσματικά.»

2. Για την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και του άρθρου 18 παράγραφος 3 δεν παρεμποδίζεται από την απαίτηση των εθνικών νομικών συστημάτων τους να πληρούν οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχουν υπηρεσίες στον εναέριο χώρο ο οποίος τελεί υπό τη δικαιοδοσία του κράτους μέλους, μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- (α) να είναι υπό την άμεση ή κατά πλειοψηφία κυριότητα αυτού του κράτους μέλους ή υπηκόων του,
 - (β) να έχουν τον κύριο τόπο δραστηριότητάς τους ή την καταστατική έδρα τους στο έδαφος αυτού του κράτους μέλους,
 - (γ) να χρησιμοποιούν μόνον εγκαταστάσεις σε αυτό το κράτος μέλος.
3. Τα κράτη μέλη ορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που πρέπει να τηρούν οι οριζόμενοι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Στις υποχρεώσεις αυτές μπορούν να συμπεριλαμβάνονται όροι για την έγκαιρη παροχή κατάλληλων πληροφοριών για τον εντοπισμό όλων των κινήσεων αεροσκαφών στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο. Στην περίπτωση της παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών **με από κοινού ορισμό**, τα κράτη μέλη συμφωνούν σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που πρέπει να τηρούν οι οριζόμενοι πάροχοι υπηρεσιών, καθώς και για τα σχετικά ζητήματα ευθύνης και την εποπτεία.
4. Τα κράτη μέλη έχουν τη διακριτική ευχέρεια να επιλέγουν τον πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, υπό τον όρο ότι αυτός έχει πιστοποιηθεί ή δηλωθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

5. Σε ό,τι αφορά λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου που έχουν καθοριστεί σύμφωνα με το άρθρο 16 και εκτείνονται σε εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία περισσότερων του ενός κρατών μελών, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ορίζουν από κοινού, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τουλάχιστον ένα μήνα πριν από την εφαρμογή του τμήματος εναέριου χώρου. Ο από κοινού ορισμός επιτρέπει στους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να παρέχουν διασυννοριακές υπηρεσίες εντός του λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου. *(μεταφέρθηκε από το άρθρο 16.6)*
6. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τυχόν αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου και αφορούν τον ορισμό παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα τμήματα εναέριου χώρου όσον αφορά τον εναέριο χώρο που τελεί υπό την ευθύνη τους.

Άρθρο 9α

Ορισμός των παρόχων μετεωρολογικών υπηρεσιών¹⁴

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να ορίζουν πάροχο μετεωρολογικών υπηρεσιών που θα παρέχει όλα τα μετεωρολογικά δεδομένα ή μέρος τους σε αποκλειστική βάση σε όλο τον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ή μέρος του χώρου αυτού, λαμβάνοντας υπόψη μελήματα ασφάλειας.
2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για κάθε απόφαση που λαμβάνεται στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου όσον αφορά τον ορισμό παρόχου μετεωρολογικών υπηρεσιών.

¹⁴ Η Προεδρία προτείνει να περιληφθεί εκ νέου η αιτιολογική παράγραφος 15 του κανονισμού 550/2004: «Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση, αφού αναλύσουν τα σχετικά μελήματα ασφάλειας, να ορίζουν έναν ή περισσότερους παρόχους μετεωρολογικών υπηρεσιών ως προς το σύνολο ή μέρος του υπό την ευθύνη τους εναέριου χώρου, χωρίς να απαιτείται πρόσκληση προς υποβολή προσφορών».

Παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν μια ανταγωνιστική προσέγγιση για την παροχή μιας ή περισσότερων υπηρεσιών υποστήριξης, ιδίως στη βάση δίκαιης ανταγωνιστικής διαδικασίας σύναψης συμβάσεων και σύμφωνα με δίκαιο της Ένωσης.
- 1α. Με την επιφύλαξη της δυνατότητας για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας να προσφέρουν δέσμη υπηρεσιών, εκείνα τα κράτη μέλη που εφάρμοσαν την ανταγωνιστική προσέγγιση που προβλέπεται στην παράγραφο 1, λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι δεν υφίστανται κανονιστικά ή ρυθμιστικά κωλύματα για τους παρόχους υποστηρικτικών υπηρεσιών τα οποία θα παρεμπόδιζαν την ικανότητά τους να ανταγωνίζονται ο ένας τον άλλο με ισότιμους όρους που δεν επιφέρουν διακρίσεις.
- 1β. [...] ¹⁵ (πρώην τελευταία φράση της παραγράφου 1)
2. ¹⁶
3. [...]
4. [...]
- 5 (α) Η Επιτροπή διενεργεί ανεξάρτητη μελέτη για την αξιολόγηση της σκοπιμότητας παροχής υποστηρικτικών υπηρεσιών σε κεντρικό επίπεδο, όταν αυτές αφορούν τη λειτουργία του ΕΔΔΕΚ και ενημερώνει σχετικά την επιτροπή. Η μελέτη πρέπει να καλύπτει το συνολικό εκτιμώμενο κόστος και όφελος της παροχής ειδικών υπηρεσιών υποστήριξης ή μέρος αυτής,

¹⁵ Η Προεδρία προτείνει να προστεθεί η ακόλουθη αιτιολογική παράγραφος: «Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να οργανώσουν την παροχή μιας ή περισσότερων υποστηρικτικών υπηρεσιών σύμφωνα με τους όρους της αγοράς. Σε αυτή την περίπτωση, οι εθνικοί κανόνες θα πρέπει να συνεχίσουν να εφαρμόζονται, καθώς και η δυνατότητα και οι λεπτομέρειες του περιορισμού της πρόσβασης στην αγορά, σύμφωνα με τις σχετικές αρχές του δικαίου της Ένωσης.»

¹⁶ Η Προεδρία προτείνει να αντικατασταθεί η παράγραφος αυτή από την ακόλουθη αιτιολογική παράγραφο: «Κάθε εξέταση πιθανής εναρμόνισης της ανταγωνιστικής παροχής υποστηρικτικών υπηρεσιών θα πρέπει να βασίζεται σε ανάλυση κόστους-οφέλους που θα καλύπτει τουλάχιστον τα εξής: τον αντίκτυπο του ανταγωνισμού για την παροχή υπηρεσιών, τη σχέση κόστους - απόδοσης και την ποιότητα της παροχής υπηρεσιών, την ασφάλεια της παροχής υπηρεσιών, την ικανότητα των κρατών μελών να ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις που υπέχουν δυνάμει του ΔΟΠΑ καθώς και πτυχές διακυβέρνησης και κοινωνικές πτυχές.»

σε διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τους επιχειρησιακούς φορείς¹⁷, ιδίως τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Περιλαμβάνει επίσης πτυχές της διακυβέρνησης, την επίπτωση σχετικά με τη διαχείριση περιουσιακών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων, των απαιτήσεων ασφάλειας και άμυνας, και την προστιθέμενη αξία των επιδόσεων του δικτύου ATM και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας που παρέχονται σε εθνικό επίπεδο.

¹⁷ Η Προεδρία προτείνει να περιληφθεί στο άρθρο 2 ο ακόλουθος ορισμός των ενδιαφερόμενων επιχειρησιακών φορέων με βάση τον κανονισμό (ΕΕ) 677/2011: *ως «ενδιαφερόμενοι επιχειρησιακοί φορείς» νοούνται οι πολιτικοί και στρατιωτικοί χρήστες του εναέριου χώρου, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, οι συντονιστές και οι οργανισμοί εκμετάλλευσης χρονοθυρίδων αερολιμένων καθώς και οποιοσδήποτε άλλος όμιλος ενδιαφερομένων που θεωρείται ότι σχετίζεται με τις επιμέρους λειτουργίες και υπηρεσίες».*

(β) Σε περίπτωση θετικού αποτελέσματος της μελέτης και με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων για την παροχή κοινών υπηρεσιών υποστήριξης στο πλαίσιο του άρθρου 16α, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει, σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 3, ότι μια ή περισσότερες υποστηρικτικές υπηρεσίες ή τα μέρη τους που σχετίζονται με τη λειτουργία του ΕΔΔΕΚ, μπορούν να παρέχονται σε κεντρικό επίπεδο από τον διαχειριστή δικτύου ή από όμιλο παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ενεργώντας προς όφελος των επιχειρησιακών φορέων, ιδίως των ενδιαφερόμενων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας¹⁸. Οι εν λόγω υποστηρικτικές υπηρεσίες ή τα μέρη τους δεν καλύπτουν τους παρόχους μετεωρολογικών υπηρεσιών, όταν έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 9. Η παροχή των υποστηρικτικών υπηρεσιών σε κεντρικό επίπεδο δεν συνεπάγεται καμία υποχρέωση για τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν ανταγωνιστική προσέγγιση για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, ούτε συνεπάγεται την παύση της παροχής αυτών των υπηρεσιών σε τοπικό και εθνικό επίπεδο. Η υπόθεση αυτή δεν πρέπει να οδηγεί σε διπλή φορολόγηση για τους χρήστες του εναέριου χώρου. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τους επιχειρησιακούς φορείς, ιδίως τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και [...]στηρίζει την απόφασή της, στο μέτρο του δυνατού, [...] βάσει της αμοιβαίας συμφωνίας, και σύμφωνα με τις απαιτήσεις ασφάλειας και άμυνας. Η Επιτροπή αποσαφηνίζει επίσης τους λεπτομερείς όρους για τη λειτουργία των υπηρεσιών και την επιλογή των παρόχων, με βάση την ικανότητά τους να παρέχουν υπηρεσίες με αμερόληπτο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο, **χωρίς διακρίσεις, εξασφαλίζοντας ίση πρόσβαση σε υπηρεσίες για όλους τους εμπλεκόμενους επιχειρησιακούς φορείς**, και διορίζει τους παρόχους. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 3.

¹⁸ Η Προεδρία προτείνει να προστεθεί η ακόλουθη αιτιολογική παράγραφος: «*Η παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών από όμιλο παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε κεντρικό επίπεδο θα πρέπει να έχει ως στόχο την ισόρροπη γεωγραφική συμμετοχή των φορέων αυτών.*»

Μηχανισμός επιδόσεων

1. Για να βελτιωθούν οι επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών και υπηρεσιών δικτύου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, δημιουργείται μηχανισμός επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών και υπηρεσιών δικτύου. Περιλαμβάνει δε τα εξής στοιχεία:
 - (α) ενωσιακούς στόχους για τις επιδόσεις στα καίρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης·
 - (β) σχέδια επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων στόχων επιδόσεων, τα οποία εξασφαλίζουν επαρκή συμβολή στους ενωσιακούς στόχους για τις επιδόσεις· και
 - (γ) περιοδική επανεξέταση, παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών και υπηρεσιών δικτύου.
2. Κατ' εφαρμογή της διαδικασίας εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3, η Επιτροπή ορίζει ανεξάρτητο, αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα που θα ενεργεί ως «φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων» και επιλέγει και διορίζει τον Πρόεδρο και τα μέλη του. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων έχει ως ρόλο να επικουρεί την Επιτροπή, σε συντονισμό με τις εθνικές εποπτικές αρχές, και να επικουρεί τις εθνικές εποπτικές αρχές, εφόσον του ζητηθεί, στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και του συστήματος χρέωσης που αναφέρεται στο άρθρο 13. Ο EASA, ο Eurocontrol ή άλλος αρμόδιος φορέας μπορεί να παρέχει τεχνική συνδρομή στον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων.

- 2α. Η Επιτροπή καθορίζει τις αναγκαίες απαιτήσεις σχετικά με τις αρμοδιότητες, την εμπειρία και την ανεξαρτησία του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων. Επίσης καθορίζει το καταστατικό και τον εσωτερικό κανονισμό βάσει των οποίων ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων διεξάγει τις δραστηριότητές του σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.
3. Η Επιτροπή καθορίζει ενωσιακούς στόχους επιδόσεων για το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Σε περίπτωση που, στη διάρκεια της περιόδου αναφοράς που προβλέπεται στην παράγραφο 7 στοιχείο ι), η Επιτροπή διαπιστώσει ότι τα αρχικά δεδομένα και οι παραδοχές, βάσει των οποίων καθορίστηκαν οι ενωσιακοί στόχοι επιδόσεων, έχουν πάψει να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, λόγω ενεργοποίησης των ορίων συναγερμού ή της εισαγωγής υποστηρικτικών υπηρεσιών σε κεντρικό επίπεδο όπως αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 5, ανάλογα με την περίπτωση, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει την αναθεώρηση των στόχων αυτών σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.
- 3α. Οι ενωσιακοί στόχοι επιδόσεων καθορίζονται βάσει ανάλυσης που πραγματοποιεί ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές συμβολές των κρατών μελών και των εθνικών εποπτικών αρχών σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου.
- 3αα. [...] (μεταφέρθηκε στην παράγραφο 3)
- 3β. Πριν από τον καθορισμό των ενωσιακών στόχων επιδόσεων, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων θέτει στη διάθεση των εθνικών εποπτικών αρχών τη μεθοδολογία και τη διαδικασία για την αξιολόγηση των σχεδίων επιδόσεων. (μεταφέρθηκε από την παράγραφο 4)
- 3γ. Τα σχέδια επιδόσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 καταρτίζονται από τις εθνικές εποπτικές αρχές και εγκρίνονται από το ή τα κράτη μέλη. Τα σχέδια αυτά περιλαμβάνουν δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο και μηχανισμούς παροχής κινήτρων υπό τη μορφή που εγκρίνεται από το ή τα κράτη μέλη. Τα προκαταρκτικά σχέδια υπόκεινται σε διαβούλευση με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, τους εκπροσώπους του επαγγελματικού προσωπικού, τις στρατιωτικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων.

- 3δ. Όταν ένα εθνικό σχέδιο ή σχέδιο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου στηρίζεται από κοινού από τους εκπροσώπους των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης και συντονιστές αερολιμένων, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τη γραπτή επιβεβαίωση της εν λόγω στήριξης κατά την αξιολόγηση των σχεδίων επιδόσεων.
4. Η συμβολή των τοπικών στόχων επιδόσεων στους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων αξιολογείται από την Επιτροπή **που επικουρείται από** τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων. Για το σκοπό αυτό, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων υποβάλλει τα προκαταρκτικά του πορίσματα στις εθνικές εποπτικές αρχές προτού διαβιβάσει τις τελικές του συστάσεις στην Επιτροπή.
- 4α. Σε περίπτωση που η Επιτροπή διαπιστώσει ότι τα σχέδια επιδόσεων ή οι τοπικοί στόχοι δεν συμβάλλουν επαρκώς στην επίτευξη των ενωσιακών στόχων, μπορεί να ζητήσει από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.
5. Η περίοδος αναφοράς για το μηχανισμό των επιδόσεων κατά την παράγραφο 1 καλύπτει τρία έτη τουλάχιστον χωρίς να υπερβαίνει το όριο των πέντε ετών.
6. Η Επιτροπή διενεργεί τακτικές αξιολογήσεις της επίτευξης των ενωσιακών και των τοπικών στόχων επιδόσεων και ενημερώνει σχετικά την επιτροπή.
7. Ο μηχανισμός επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1 βασίζεται στα εξής:
- (α) συλλογή, επικύρωση, εξέταση, αξιολόγηση και διάδοση δεδομένων που σχετίζονται με τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών και υπηρεσιών δικτύου από όλα τα σχετικά μέρη, στα οποία περιλαμβάνονται πάροχοι ATM/ANS, χρήστες του εναέριου χώρου, φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, εθνικές εποπτικές αρχές, τα κράτη μέλη, ο διαχειριστής δικτύου και ο Eurocontrol·

- (β) επιλογή ενδεδειγμένων καίριων πεδίων επιδόσεων με βάση το έγγραφο του ΔΟΠΑ αριθ. 9854 με τίτλο «Γενική επιχειρησιακή έννοια της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας» (Global Air Traffic Management Operational Concept), και συνεπών προς αυτά που προσδιορίζονται στο πλαίσιο επιδόσεων του γενικού προγράμματος ATM, όπου περιλαμβάνονται τομείς ασφαλείας, περιβάλλοντος, χωρητικότητας και οικονομικής απόδοσης, προσαρμοσμένων, όπου απαιτείται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι στόχοι του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού για τους συγκεκριμένους τομείς και ορισμός περιορισμένου αριθμού καίριων δεικτών επιδόσεων για τη μέτρηση των επιδόσεων·
- (γ) καθορισμός και αναθεώρηση των ενωσιακών και των τοπικών στόχων επιδόσεων,
- (δ) κριτήρια για τον καθορισμό των σχεδίων επιδόσεων από τις εθνικές εποπτικές αρχές. Τα κριτήρια αυτά εξασφαλίζουν ότι τα σχέδια επιδόσεων:
- (i) λαμβάνουν υπόψη τα επιχειρηματικά σχέδια των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθώς και κλαδικές συμπράξεις και τα επιχειρηματικά σχέδια που προβλέπονται στο άρθρο 16 παράγραφος 10, εφόσον υπάρχουν,
 - (ii) πραγματεύονται όλα τα στοιχεία κόστους της εθνικής βάσης κόστους ή της βάσης κόστους λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου,
 - (iii) περιλαμβάνουν δεσμευτικούς τοπικούς στόχους επιδόσεων που συμβάλλουν επαρκώς στους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων,
 - (iv) περιλαμβάνουν τους κατάλληλους μηχανισμούς παροχής κινήτρων (*μεταφέρθηκε από την εισαγωγική φράση του εδαφίου*),
 - (v) λαμβάνουν υπόψη το σύνδεσμο ανάμεσα στις απαιτήσεις ασφάλειας και άμυνας και τη χρήση του εναέριου χώρου,
 - (vi) λαμβάνουν υπόψη τον αντίκτυπο, ιδίως σε τοπικό ή εθνικό επίπεδο, των υπηρεσιών που παρέχονται σε κεντρικό επίπεδο, ανάλογα με την περίπτωση.
- (ε) αξιολόγηση και, όπου κρίνεται απαραίτητο, αναθεώρηση των τοπικών στόχων επιδόσεων με βάση το σχέδιο επιδόσεων·
- (στ) παρακολούθηση της υλοποίησης των σχεδίων επιδόσεων, περιλαμβανομένων των ενδεδειγμένων μηχανισμών συναγερμού·

- (ζ) κριτήρια για την αξιολόγηση του κατά πόσον οι τοπικοί στόχοι επιδόσεων συμβάλλουν επαρκώς στους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων στη διάρκεια της περιόδου αναφοράς και στην υποστήριξη των μηχανισμών συναγερμού·
- (η) γενικές αρχές για τον καθορισμό από τα κράτη μέλη του μηχανισμού παροχής κινήτρων·
- (θ) [...],
- (ι) ενδεδειγμένες περιόδους αναφοράς και διαστήματα για την αποτίμηση της επίτευξης των στόχων επιδόσεων και τον καθορισμό νέων στόχων·
- (ια) τα σχετικά αναγκαία χρονοδιαγράμματα.

Η Επιτροπή καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για την ομαλή λειτουργία του μηχανισμού επιδόσεων σύμφωνα με τα σημεία της παρούσας παραγράφου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.¹⁹

- 8. Κατά τον καθορισμό του μηχανισμού επιδόσεων λαμβάνεται υπόψη ότι οι υπηρεσίες κατά τη διαδρομή, οι τερματικές υπηρεσίες και οι λειτουργίες και υπηρεσίες δικτύου είναι διαφορετικές και θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ανάλογα, εάν είναι απαραίτητο και για τους σκοπούς μέτρησης των επιδόσεων.
- 9. Εντός δύο ετών από τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή διεξάγει μελέτη με θέμα τον αντίκτυπο των δραστηριοτήτων των εμπλεκόμενων, εκτός των παρόχων ATM/ANS, στην αποτελεσματική λειτουργία του ευρωπαϊκού δικτύου ATM και δημοσιεύει τα αποτελέσματα. Η μελέτη έχει ως στόχο να εντοπίσει τυχόν πρόσθετο καίριο πεδίο επιδόσεων ή/και δείκτη που να είναι σε θέση να αποτυπώσει ουσιαστικά το αποτέλεσμα των πράξεων αυτών για τις επόμενες περιόδους αναφοράς.

¹⁹ Η Επιτροπή προτείνει τη διαγραφή των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Άρθρο 12

Γενικές διατάξεις για το σύστημα χρέωσης

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 13 και 14, το σύστημα χρέωσης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας συμβάλλει στην επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας στον καθορισμό, την επιβολή και την εφαρμογή των τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου και στην οικονομική απόδοση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και την αποτελεσματικότητα των πτήσεων, διατηρώντας ταυτόχρονα ένα βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας. Το σύστημα πρέπει επίσης να είναι σύμφωνο με το άρθρο 15 της Σύμβασης του Σικάγου του 1944 περί της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας και με το σύστημα χρέωσης των τελών διαδρομής του Eurocontrol.

Άρθρο 13

Αρχές του συστήματος χρέωσης

1. Το σύστημα χρέωσης βασίζεται στο λογαριασμό κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας ο οποίος βαρύνει τους παρόχους υπηρεσιών υπέρ των χρηστών του εναέριου χώρου. Το σύστημα κατανέμει το κόστος αυτό μεταξύ των κατηγοριών χρηστών.
2. Κατά τον καθορισμό της βάσης κόστους των τελών, εφαρμόζονται οι αρχές που καθορίζονται στις παραγράφους 3 έως 8.

3. Το κόστος που επιμερίζεται μεταξύ των χρηστών του εναέριου χώρου πρέπει να είναι το πλήρες κόστος της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των προβλεπόμενων τόκων για τις επενδύσεις κεφαλαίου και τις αποσβέσεις περιουσιακών στοιχείων, καθώς και των δαπανών συντήρησης, εκμετάλλευσης, διαχείρισης και διοίκησης. Καθορισμένο κόστος είναι το κόστος που καθορίζεται από το κράτος μέλος στο επίπεδο ζώνης χρέωσης ή σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, είτε κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς για κάθε ημερολογιακό έτος της περιόδου αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 5, είτε στη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, έπειτα από κατάλληλες προσαρμογές για την εφαρμογή των μηχανισμών συναγερμού που ορίζονται στο άρθρο 11.
4. Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη εν προκειμένω είναι αυτό που υπολογίζεται με βάση τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες που προβλέπονται και εφαρμόζονται δυνάμει του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ, Ευρωπαϊκή Περιφέρεια. Κατ' εφαρμογή των απαιτήσεων του άρθρου 3 παράγραφος 7, περιλαμβάνονται επίσης δαπάνες ή τμήματα αυτών που βαρύνουν τις εθνικές εποπτικές αρχές ή/και τους ειδικευμένους φορείς, ή χρησιμοποιούνται οι οικονομικοί τους πόροι για την κάλυψη αυτών των δαπανών. Μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν άλλες δαπάνες του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους και παρόχου υπηρεσιών σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Δεν περιλαμβάνονται δαπάνες λόγω κυρώσεων επιβαλλόμενων από κράτη μέλη που αναφέρονται στο άρθρο 33 ούτε δαπάνες τυχόν διορθωτικών μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 4α.
5. Σε ό,τι αφορά τα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου και στο πλαίσιο των οικείων συμφωνιών-πλαίσιων, τα κράτη μέλη καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες για να συμφωνήσουν σε κοινές αρχές σχετικά με την πολιτική χρέωσης.

6. Το κόστος των διαφόρων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσδιορίζεται χωριστά, όπως προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 3.
7. Δεν επιτρέπεται η αλληλεπιδότηση μεταξύ υπηρεσιών διαδρομών και τερματικών υπηρεσιών. Το κόστος που συνδέεται τόσο με τις τερματικές υπηρεσίες όσο και τις υπηρεσίες διαδρομών κατανέμεται αναλογικά μεταξύ των υπηρεσιών διαδρομών και των τερματικών υπηρεσιών με βάση διαφανή μεθοδολογία. Η αλληλεπιδότηση επιτρέπεται μεταξύ διαφορετικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας μίας εκ των δύο αυτών κατηγοριών μόνον εφόσον αιτιολογηθεί αντικειμενικά και περιγραφεί με σαφήνεια. Δεν επιτρέπεται η αλληλεπιδότηση μεταξύ υπηρεσιών αεροναυτιλίας και εκείνων των υποστηρικτικών υπηρεσιών που παρέχονται σε ανταγωνιστική βάση σύμφωνα με το άρθρο 10.
8. Διασφαλίζεται η διαφάνεια της βάσης κόστους για τα τέλη. Θεσπίζονται εκτελεστικοί κανόνες για την παροχή πληροφοριών από τους παρόχους υπηρεσιών ώστε να είναι δυνατόν να ελέγχονται οι προβλέψεις, οι πραγματικές δαπάνες και τα έσοδα του παρόχου. Ανταλλάσσονται τακτικά πληροφορίες μεταξύ εθνικών εποπτικών αρχών, παρόχων υπηρεσιών, χρηστών του εναέριου χώρου, της Επιτροπής και του Eurocontrol.
9. Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται προς τις ακόλουθες αρχές όταν καθορίζουν τέλη σύμφωνα με τις παραγράφους 3 έως 8:
 - (α) τα τέλη για τη διάθεση υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθορίζονται χωρίς διακρίσεις κατά την επιβολή τελών σε διάφορους χρήστες του εναέριου χώρου για τη χρήση της ίδιας υπηρεσίας, δεν γίνεται διάκριση λόγω ιθαγένειας ή κατηγορίας του χρήστη·
 - (β) μπορεί να επιτρέπεται απαλλαγή ορισμένων χρηστών, ιδίως ελαφρών αεροσκαφών και κρατικών αεροσκαφών, υπό τον όρο ότι το κόστος αυτής της απαλλαγής δεν μετακυλίεται σε άλλους χρήστες·

- (γ) τα τέλη καθορίζονται ανά ημερολογιακό έτος με βάση το καθορισμένο κόστος, ή μπορούν να καθορίζονται για ολόκληρη περίοδο αναφοράς με βάση το καθορισμένο κόστος ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα συνολικά έσοδα κατά την συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς δεν υπερβαίνουν το άθροισμα των εσόδων στην περίπτωση που τα τέλη έχουν καθοριστεί ανά ημερολογιακό έτος κατά την ίδια περίοδο αναφοράς·
- (δ) οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας είναι δυνατόν να παράγουν επαρκή έσοδα για εύλογη απόδοση του ενεργητικού για την απαραίτητη βελτίωση της διάρθρωσης του κεφαλαίου·
- (ε) τα τέλη αντικατοπτρίζουν το κόστος των υπηρεσιών και διευκολύνσεων αεροναυτιλίας που διατίθενται στους χρήστες, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών παραγωγικών ικανοτήτων των συγκεκριμένων διαφόρων τύπων αεροσκαφών·
- (στ) με τα τέλη ενθαρρύνεται η ασφαλής, αποτελεσματική, αποδοτική και βιώσιμη παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με σκοπό την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας και οικονομικής απόδοσης και την επίτευξη των στόχων επιδόσεων, προάγεται δε η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών με την παράλληλη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της αεροπορίας. Για τους σκοπούς του στοιχείου (στ) και σε σχέση με τα εθνικά σχέδια επιδόσεων ή τα σχέδια επιδόσεων των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου, οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να δημιουργούν μηχανισμούς, συμπεριλαμβανομένων κινήτρων που συνίστανται σε οικονομικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, ώστε να ενθαρρύνουν τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή/και τους χρήστες του εναέριου χώρου να στηρίζουν τις βελτιώσεις της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως η αύξηση της χωρητικότητας, η μείωση των καθυστερήσεων και η βιώσιμη ανάπτυξη, διατηρώντας ταυτόχρονα βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας.

10. Η Επιτροπή εγκρίνει μέτρα με τα οποία καθορίζονται οι λεπτομέρειες της διαδικασίας που πρέπει να ακολουθείται για την εφαρμογή των παραγράφων 1 έως 9. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Έλεγχος της συμμόρφωσης προς τα άρθρα 12 και 13

1. Η Επιτροπή μεριμνά για τον συνεχή έλεγχο της συμμόρφωσης προς τις αρχές και τους κανόνες που αναφέρονται στα άρθρα 12 και 13, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή επιδιώκει τη δημιουργία των αναγκαίων μηχανισμών για τη χρήση της εμπειρογνωμοσύνης του Eurocontrol και γνωστοποιεί τα αποτελέσματα του ελέγχου στα κράτη μέλη, στον Eurocontrol και στους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου.
2. Η Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος ενός ή περισσότερων κρατών μελών που κρίνουν ότι δεν έχουν εφαρμοσθεί ορθώς οι αρχές και κανόνες των άρθρων 12 και 13, ή με δική της πρωτοβουλία, ερευνά κάθε ισχυρισμό περί μη συμμόρφωσης ή μη εφαρμογής των σχετικών αρχών ή/και κανόνων. Με την επιφύλαξη του άρθρου 32 παράγραφος 1, η Επιτροπή γνωστοποιεί τα αποτελέσματα της έρευνάς της στα κράτη μέλη, στον Eurocontrol και στους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου. Εντός δύο μηνών από την παραλαβή αιτήματος, αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, η Επιτροπή αποφασίζει εάν τηρήθηκαν οι όροι των άρθρων 12 και 13 και επομένως εάν μπορεί να συνεχισθεί η εφαρμογή των μέτρων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2.

Κοινά έργα

1. Η εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM είναι δυνατόν να υποστηριχθεί με κοινά έργα. Τα έργα αυτά στηρίζουν τους στόχους του παρόντος κανονισμού για τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας και των ATM/ANS σε καίρια πεδία όπως η χωρητικότητα, η αποτελεσματικότητα των πτήσεων και η οικονομική απόδοση, καθώς και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα, στο πλαίσιο των πρωταρχικών στόχων για την ασφάλεια πτήσεων.
 - 1α. Η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει κοινά έργα για την εφαρμογή εκείνων των βασικών επιχειρησιακών αλλαγών που έχουν προσδιορισθεί στο γενικό πρόγραμμα ATM και έχουν αντίκτυπο σε ολόκληρο το δίκτυο. Τα κοινά έργα προσδιορίζουν λειτουργίες ATM που είναι ώριμες για ανάπτυξη, καθώς και το χρονοδιάγραμμα και τη γεωγραφική εμβέλεια της ανάπτυξης, πρέπει δε να αναπτυχθούν με έγκαιρο, συντονισμένο και συγχρονισμένο τρόπο.
2. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να εγκρίνει μέτρα για τη διαχείριση των κοινών έργων και τον προσδιορισμό κινήτρων για την ανάπτυξή τους. Τα μέτρα αυτά δεν επηρεάζουν τους μηχανισμούς για την ανάπτυξη των έργων που αφορούν λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου, όπως έχουν συμφωνηθεί από τα μέρη των εν λόγω τμημάτων.
3. Τα κοινά έργα μπορούν να θεωρηθούν επιλέξιμα για ενωσιακή χρηματοδότηση εντός του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Για τον σκοπό αυτό, και με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών να αποφασίσουν για τη χρήση των οικονομικών τους πόρων, η Επιτροπή πραγματοποιεί ανεξάρτητη ανάλυση κόστους-οφέλους και διεξάγει κατάλληλες διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς, σύμφωνα με το άρθρο 28, με σκοπό τη διερεύνηση όλων των κατάλληλων μέσων για τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης των κοινών έργων. Το επιλέξιμο κόστος της ανάπτυξης κοινών έργων ανακτάται σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας και της αμεροληψίας.
 - 3α. Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν τον καθορισμό και την εφαρμογή των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου προκειμένου να επιτευχθεί η απαιτούμενη χωρητικότητα και αποτελεσματικότητα του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας μέσα στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και μια προοδευτικά πιο ενοποιημένη²⁰ παροχή ATM/ANS, καθώς και να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας, να βελτιωθούν οι επιδόσεις του συστήματος αεροπορικών μεταφορών συνολικά και να μειωθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.
2. Τα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου καθορίζονται με βάση συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών και, εφόσον είναι επωφελές, υποστηρίζονται με κλαδικές συμπράξεις όπως ορίζεται στο άρθρο 16α.
3. Τα κράτη μέλη, οι εθνικές εποπτικές αρχές καθώς και οι πάροχοι ATM/ANS συνεργάζονται μεταξύ τους όσο το δυνατόν περισσότερο για να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωσή τους με το παρόν άρθρο. Όπου κρίνεται σκόπιμο, η συνεργασία μπορεί επίσης να περιλαμβάνει τις εθνικές εποπτικές αρχές και τους παρόχους ATM/ANS από τρίτες χώρες που λαμβάνουν μέρος σε λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου.

²⁰ Η ακόλουθη φράση θα προστεθεί στο τέλος της αιτιολογικής παραγράφου (25) για να διευκρινιστεί η προοδευτική ενοποίηση της παροχής ATM/ANS, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης του εναέριου χώρου. *«Η προοδευτική ενοποίηση της παροχής ATM/ANS μπορεί να επιτευχθεί μεταξύ άλλων μέσω ενός ενοποιημένου παρόχου υπηρεσιών ή μέσω ενοποιημένων εργασιακών ρυθμίσεων μεταξύ, κατά περίπτωση, δύο ή περισσότερων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.»*

4. Συγκεκριμένα, τα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου:

- α) υποστηρίζονται από μηχανισμούς ασφαλείας·
- β) σχεδιάζονται ώστε να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 11·
- γ) [...],
- δ) [...],
- ε) δικαιολογούνται από τη συνολική προστιθέμενη αξία τους, συμπεριλαμβανομένης της βέλτιστης χρήσης των τεχνικών και ανθρώπινων πόρων²¹ βάσει αναλύσεων κόστους-οφέλους·
- στ) εφόσον είναι δυνατόν, διασφαλίζουν ομαλή και ευέλικτη μεταβίβαση της ευθύνης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

²¹ Η Προεδρία προτείνει την εξής αιτιολογική παράγραφο ως διευκρίνιση: «Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι το λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου (FAB) στο οποίο συμμετέχουν έχει το δυναμικό να επιτυγχάνει προοδευτικά συνολική προστιθέμενη αξία, μεταξύ άλλων ως προς τη χρήση του εναέριου χώρου καθώς και ως προς τους τεχνικούς και ανθρώπινους πόρους. Η πλέον αποτελεσματική χρήση τεχνικών και ανθρώπινων πόρων σε ένα λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου θα μπορούσε να επιτευχθεί μεταξύ άλλων με:

- κοινή εκπαίδευση και κοινές υποδομές εκπαίδευσης του προσωπικού σε υπηρεσίες αεροναυτιλίας,
- συγχρονισμένους κύκλους ζωής τεχνικών συστημάτων ATM,
- εναρμονισμένα συστήματα και εργαλεία ATM,
- εξορθολογισμένες δαπάνες κεφαλαίου που αντιμετωπίζουν καταλλήλως όλες τις εξελίξεις που απαιτούνται για βιώσιμη ATM σε μακροπρόθεσμη βάση,
- συντονισμό επενδυτικών σχεδίων σε φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP),
- καθιέρωση κοινών κέντρων ελέγχου εφόσον αυτό είναι επωφελές,
- κοινή ανάπτυξη υποδομών επικοινωνίας, αεροπλοΐας και επιτήρησης (CNS),
- διασυννοριακή παροχή υπηρεσιών ή διασυννοριακή εκχώρηση υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS),
- συντονισμένη παροχή υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών (AIS),
- σύγκλιση δομών εποπτείας όπου συμμετέχουν ΕΑΑ,
- κοινές ρυθμίσεις έκτακτης ανάγκης».

ζ) [...],

η) συμμορφώνονται με τους όρους που απορρέουν από περιφερειακές συμφωνίες που συνάπτονται στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ·

θ) σέβονται τις περιφερειακές συμφωνίες που ισχύουν την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, ιδίως αυτές στις οποίες συμμετέχουν τρίτες ευρωπαϊκές χώρες.

4α. Επίσης τα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου τηρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις σε συντονισμό με τον διαχειριστή δικτύου όπως ορίζεται στο άρθρο 17:

- καθιστούν εφικτή την ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο που μπορεί να επιτευχθεί, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις εναέριας κυκλοφορίας των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναέριου χώρου·
- καθιστούν εφικτό τον πλέον αποτελεσματικό σχεδιασμό του εναέριου χώρου που μπορεί να επιτευχθεί·
- εξασφαλίζουν τη συνοχή με το ευρωπαϊκό δίκτυο αεροδιαδρόμων που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 17·
- διασφαλίζουν τη συμβατότητα μεταξύ των διαφόρων διαμορφώσεων του εναέριου χώρου.

5. Οι απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν άρθρο μπορούν να τηρηθούν με τη συμμετοχή των κρατών μελών, των εθνικών εποπτικών αρχών και των παρόχων ATM/ANS σε ένα ή περισσότερα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου.

6. [...] (μεταφέρθηκε στο άρθρο 9 παράγραφος 5)

7. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τον καθορισμό και την τυχόν τροποποίηση των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου, ιδίως τις συμφωνίες ανάμεσα στα κράτη μέλη και τις αποφάσεις σχετικά με τις κοινές υποδείξεις. Το ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, πριν κοινοποιήσουν στην Επιτροπή την καθιέρωση λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, παρέχουν στην Επιτροπή, στα άλλα κράτη μέλη και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη επαρκείς πληροφορίες και τους δίνουν τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.
- 7α. Η συμφωνία με την οποία καθορίζεται λειτουργικό τμήμα του εναέριου χώρου περιέχει τις αναγκαίες διατάξεις για τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να τροποποιηθεί το λειτουργικό τμήμα και για τον τρόπο με τον οποίο ένα κράτος μέλος μπορεί να αποσυρθεί από το τμήμα, συμπεριλαμβανομένων και μεταβατικών ρυθμίσεων.
8. Εφόσον ανακύψουν δυσκολίες μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών όσον αφορά λειτουργικό τμήμα του εναέριου χώρου το οποίο αφορά εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία τους, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να θέσουν από κοινού το θέμα στην επιτροπή για γνωμοδότηση. Η γνωμοδότηση απευθύνεται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 6, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη την εν λόγω γνωμοδότηση προκειμένου να εξευρεθεί λύση.
9. Αφού λάβει τις κοινοποιήσεις των κρατών μελών που αναφέρονται στην παράγραφο 7, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσο κάθε λειτουργικό τμήμα του εναέριου χώρου πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παραγράφους 4 και 4α και παρουσιάζει τα συμπεράσματα στα κράτη μέλη προς συζήτηση. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι ένα ή περισσότερα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου δεν πληρούν τις προϋποθέσεις, αρχίζει διάλογο με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη με στόχο την επίτευξη συναίνεσης όσον αφορά τα μέτρα που είναι αναγκαία για τη διόρθωση της κατάστασης.

10. Η εφαρμογή του λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου μπορεί να βασίζεται σε επιχειρησιακό σχέδιο που περιγράφει τις ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβούν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι εθνικές εποπτικές αρχές και άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς ώστε να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις των παραγράφων 4 και 4α. Το εν λόγω επιχειρησιακό σχέδιο κοινοποιείται στην Επιτροπή, εφόσον έχει καταρτιστεί. Πριν από την κατάρτιση του επιχειρησιακού σχεδίου, τα κράτη μέλη που συμμετέχουν σε λειτουργικό τμήμα του εναέριου χώρου διασφαλίζουν ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη διαθέτουν επαρκείς πληροφορίες και έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν παρατηρήσεις.
11. Η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει μέτρα σχετικά με τις αναφερόμενες στην παράγραφο 7 πληροφορίες που πρέπει να παρέχουν το ή τα κράτη μέλη. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.
12. Το παρόν άρθρο ισχύει υπό την επιφύλαξη τυχόν συμφωνίας σχετικά με λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου μεταξύ κρατών μελών η οποία υφίσταται κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.²²

Άρθρο 16α

Κλαδικές συμπράξεις

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS επιδιώκουν τη σύναψη κλαδικών συμπράξεων για τη στήριξη της εφαρμογής του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού δικτύου ATM. Οι κλαδικές συμπράξεις μπορούν να συνάπτονται είτε ανεξάρτητα από ένα ή περισσότερα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου ή μέρη τους είτε εντός αυτών.

²² Η Επιτροπή προτείνει να προστεθεί η εξής φράση: «και η οποία είναι σύμφωνη με τη νομοθεσία που ίσχυε κατά το χρόνο κατάρτισής της.»

2. Οι κλαδικές συμπράξεις είναι συμφωνίες συνεργασίας που συνάπτονται με σκοπό τη βελτίωση των επιδόσεων σε τουλάχιστον ένα από τα καίρια πεδία επιδόσεων του μηχανισμού επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 11. Οι κλαδικές συμπράξεις συνάπτονται από δύο ή περισσότερους εταίρους που συμβάλλουν στην παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Κλαδικές συμπράξεις μπορούν να περιλαμβάνουν άλλους κύκλους συμφερόντων εκτός από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
3. [...]
4. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS που συνάπτουν κλαδικές συμπράξεις ενημερώνουν τακτικά σχετικά με τις δραστηριότητές τους τα κράτη μέλη που έχουν αναλάβει να τους επιτηρούν.

Διαχείριση και σχεδιασμός του δικτύου

1. Οι λειτουργίες και υπηρεσίες του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) επιτρέπουν βέλτιστη χρήση του εναέριου χώρου και εξασφαλίζουν στους χρήστες του εναέριου χώρου τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν τις διαδρομές που προτιμούν και ταυτόχρονα να έχουν μέγιστη πρόσβαση στον εναέριο χώρο και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Αυτές οι λειτουργίες και υπηρεσίες του δικτύου αποσκοπούν στη στήριξη πρωτοβουλιών σε εθνικό επίπεδο και στο επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου και εκτελούνται με ταυτόχρονη τήρηση της αρχής του διαχωρισμού μεταξύ ρυθμιστικών και επιχειρησιακών καθηκόντων.²³
2. Για να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών όσον αφορά τους εθνικούς αεροδιαδρόμους και τις δομές του εναέριου χώρου, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι αναλαμβάνονται τα κάτωθι καθήκοντα υπό την ευθύνη του διαχειριστή δικτύου:
 - α) σχεδιασμός του ευρωπαϊκού δικτύου αεροδιαδρόμων και στήριξη για τη βελτιστοποίηση του σχεδιασμού του εναέριου χώρου σε συνεργασία με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τις αρχές των κρατών μελών και τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου κατά το άρθρο 16,
 - β) συντονισμός των εν ανεπαρκεία πόρων, εντός των συχνοτήτων που χρησιμοποιεί κατά κανόνα η εναέρια κυκλοφορία, ιδίως των ραδιοσυχνοτήτων, καθώς και συντονισμός των κωδικών αναμεταδοτών ραντάρ,
 - γ) κεντρική υπηρεσία διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας,
 - δ) διάθεση πύλης παροχής αεροναυτικών πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 23,

²³ Η Προεδρία προτείνει να συμπεριληφθεί η εξής διευκρίνιση σε μια αιτιολογική παράγραφο: «Οι λειτουργίες και υπηρεσίες του δικτύου πρέπει να αποσκοπούν τόσο στην παροχή οφέλους απόδοσης όσο και σε εξοικονομήσεις για το Ευρωπαϊκό δίκτυο Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας (EATMN), χωρίς επικαλύψεις ή συμπτώσεις ρόλων και αρμοδιοτήτων των ANSP, της κοινής επιχείρησης SESAR, του διαχειριστή ανάπτυξης ή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)».

ε) [...],

στ) κεντρική λειτουργία συντονισμού κρίσεων δικτύου,

ζ) υπηρεσία ή υπηρεσίες στήριξης ή τμήματα αυτών, υπό τον όρο των απαιτήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5).

Τα καθήκοντα που απαριθμούνται στην παρούσα παράγραφο δεν συνεπάγονται τη λήψη δεσμευτικών μέτρων γενικού χαρακτήρα ούτε διακριτική ευχέρεια πολιτικής φύσεως.

Λαμβάνουν υπόψη προτάσεις που έχουν αναπτυχθεί σε εθνικό επίπεδο και στο επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου. Εκτελούνται σε συντονισμό με τις στρατιωτικές αρχές βάσει συμφωνημένων διαδικασιών για την ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου.

Η Επιτροπή μπορεί, έπειτα από διαβούλευση με την επιτροπή και σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 4, μπορεί να ορίσει ότι ο Eurocontrol ή άλλος αμερόληπτος και αρμόδιος φορέας εκτελεί καθήκοντα διαχειριστή δικτύου. Τα καθήκοντα αυτά εκτελούνται με αμερόληπτο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο και πραγματοποιούνται εξ ονόματος των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων φορέων. Υπόκεινται σε κατάλληλη διαχείριση η οποία αναγνωρίζει τον διαχωρισμό των ευθυνών για την παροχή υπηρεσιών και τη ρύθμιση, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών του δικτύου ATM συνολικά και με την πλήρη συμμετοχή των χρηστών του εναέριου χώρου και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθώς και των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων.

3. Όσον αφορά τον κατάλογο που προβλέπεται στην παράγραφο 2, η Επιτροπή μπορεί να καθορίζει τα καθήκοντα, ιδίως σχετικά με τις υπηρεσίες στήριξης, εφόσον παρέχονται κεντρικά από τον διαχειριστή δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 5. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

4. Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς κανόνες για:

- α) τον συντονισμό και την εναρμόνιση μεθόδων και διαδικασιών για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης των αεροναυτικών συχνοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης αρχών και κριτηρίων,
- β) την κεντρική λειτουργία συντονισμού για τον έγκαιρο εντοπισμό και την κάλυψη των αναγκών σε συχνότητες στις ζώνες συχνοτήτων που διατίθενται στη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη με στόχο την υποστήριξη του σχεδιασμού και της λειτουργίας του ευρωπαϊκού δικτύου αερομεταφορών,
- γ) πρόσθετες λειτουργίες και υπηρεσίες του δικτύου και υπηρεσίες που ορίζονται στο γενικό πρόγραμμα ATM,
- δ) τη διαδικασία λήψεως αποφάσεων που βασίζεται στη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και του διαχειριστή του δικτύου για τα καθήκοντα που αναφέρονται στην παράγραφο 2,
- ε) τις ρυθμίσεις διαχείρισης ώστε ο διαχειριστής δικτύου να λειτουργεί ως ανεξάρτητος και οικονομικά αποδοτικός φορέας παροχής δικτύου που παρέχει λειτουργίες και υπηρεσίες, με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων επιχειρησιακών παραγόντων,
- στ) τις ρυθμίσεις για τη διαβούλευση των ενδιαφερομένων φορέων στο πλαίσιο της διαδικασίας λήψεως αποφάσεων τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, και

- ζ) εντός του ραδιοφάσματος που διατίθεται στη γενική εναέρια κυκλοφορία από τη Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιών, την κατανομή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων μεταξύ του διαχειριστή του δικτύου και των διαχειριστών συχνοτήτων των κρατών μελών, ενώ εξασφαλίζεται ότι οι λειτουργίες διαχείρισης συχνοτήτων των κρατών μελών εξακολουθούν να πραγματοποιούν τις εκχωρήσεις συχνοτήτων που δεν έχουν αντίκτυπο στο δίκτυο. Για τις περιπτώσεις εκείνες οι οποίες έχουν αντίκτυπο στο δίκτυο, οι διαχειριστές συχνοτήτων των κρατών μελών συνεργάζονται με τον διαχειριστή του δικτύου με στόχο τη βελτιστοποίηση της χρήσης των συχνοτήτων.
- η) στο πλαίσιο της στήριξης προς τον σχεδιασμό του εναέριου χώρου, την κατανομή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων μεταξύ του διαχειριστή του δικτύου, των κρατών μελών και των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως:
- i) ο διαχειριστής του δικτύου συνεργάζεται με τα κράτη μέλη και τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου ώστε να εντοπίσει και να αξιολογήσει τις ελλείψεις στο σχεδιασμό του εναερίου χώρου και τις ασυμβατότητες μεταξύ των διαφόρων διαμορφώσεων του εναερίου χώρου,
 - ii) τα κράτη μέλη και οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, σε διαβούλευση με τον διαχειριστή του δικτύου, καταρτίζουν διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που έχουν εντοπισθεί, ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες όλων των χρηστών του εναερίου χώρου και των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων στον μέγιστο δυνατό βαθμό,
 - iii) με την επιφύλαξη των σχετικών αποφάσεων των αρμόδιων αρχών σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου, οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εφαρμόζουν τα μέτρα αυτά, είτε ατομικά είτε από κοινού εντός των λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου, σε συντονισμό με τον διαχειριστή δικτύου.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

5. Οι πτυχές του σχεδιασμού του εναέριου χώρου, εκτός από εκείνες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και στην παράγραφο 4 στοιχεία γ) και η), αντιμετωπίζονται σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου. Αυτή η διαδικασία σχεδιασμού λαμβάνει υπόψη τη ζήτηση στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας, τον εποχικό της χαρακτήρα και την πολυπλοκότητά της, καθώς και τα σχέδια επιδόσεων και περιλαμβάνει πλήρη διαβούλευση με τους σχετικούς χρήστες του εναέριου χώρου ή με σχετικές ομάδες που εκπροσωπούν χρήστες του εναέριου χώρου και, κατά περίπτωση, με τις στρατιωτικές αρχές.

Άρθρο 18

Σχέσεις μεταξύ παρόχων υπηρεσιών

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να κάνουν χρήση των υπηρεσιών άλλων παρόχων υπηρεσιών που έχουν πιστοποιηθεί ή δηλωθεί στην Ένωση, καθώς και των παρόχων στρατιωτικών υπηρεσιών για λόγους συνέπειας προς το άρθρο 1 παράγραφος 3) του κανονισμού (ΕΚ) 216/2008.
2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας επισημοποιούν τις σχέσεις συνεργασίας τους με γραπτές συμφωνίες ή ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις με τις οποίες καθορίζονται τα συγκεκριμένα καθήκοντα και λειτουργίες που αναλαμβάνει κάθε πάροχος και επιτρέπεται η ανταλλαγή επιχειρησιακών δεδομένων μεταξύ όλων των παρόχων υπηρεσιών σε ό,τι αφορά τη γενική εναέρια κυκλοφορία. Οι ρυθμίσεις αυτές κοινοποιούνται στις οικείες εθνικές εποπτικές αρχές.
3. Σε περιπτώσεις που συνεπάγονται την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, απαιτείται η έγκριση των οικείων κρατών μελών. Σε περιπτώσεις που συνεπάγονται την παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών, απαιτείται η έγκριση των οικείων κρατών μελών, εφόσον έχουν ορίσει πάροχο σε αποκλειστική βάση σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1.

Άρθρο 19

Σχέσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης για να συμβουλευονται τις σχετικές ομάδες χρηστών του εναέριου χώρου και τους φορείς εκμετάλλευσης για όλα τα μείζονα θέματα που σχετίζονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, μεταξύ άλλων τις συναφείς αλλαγές διαμορφώσεων του εναέριου χώρου, ή τις στρατηγικές επενδύσεις με σημαντικό αντίκτυπο στην παροχή ATM/ANS και/ή τα τέλη. Οι διαβουλεύσεις διενεργούνται κατά τρόπο αναλογικό προς την εμβέλεια των παρεχομένων υπηρεσιών.

Άρθρο 20

Σχέσεις με τις στρατιωτικές αρχές

Τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι θεσπίζονται ή ανανεώνονται γραπτές συμφωνίες μεταξύ των αρμοδίων πολιτικών και στρατιωτικών αρχών ή ισότιμες νομικές ρυθμίσεις όσον αφορά τη διαχείριση συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου.

Διαφάνεια των λογαριασμών

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως του καθεστώτος ιδιοκτησίας ή της νομικής μορφής τους, συντάσσουν, υποβάλλουν σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο και δημοσιεύουν τους οικονομικούς λογαριασμούς τους. Οι λογαριασμοί αυτοί συμμορφώνονται με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα που υιοθετεί η Ένωση. Όταν, λόγω του νομικού καθεστώτος του παρόχου υπηρεσιών, είναι αδύνατη η πλήρης συμμόρφωση με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, ο πάροχος επιδιώκει να επιτύχει τη συμμόρφωση αυτή στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.
2. Σε κάθε περίπτωση, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας δημοσιεύουν ετήσια έκθεση και υπόκεινται τακτικά σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο.
3. Σε περίπτωση παροχής δέσμης υπηρεσιών, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσδιορίζουν και δημοσιοποιούν τις δαπάνες και τα έσοδα που απορρέουν από τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, κατανεμημένα σύμφωνα με το σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που αναφέρεται στα άρθρα 12 και 13 και κατά περίπτωση, τηρούν ενοποιημένους λογαριασμούς για άλλες μη αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως θα ήταν υποχρεωμένοι να τηρούν εάν τις υπηρεσίες αυτές παρείχαν ανεξάρτητες επιχειρήσεις.
4. Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρμόδιες αρχές οι οποίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους λογαριασμούς των παρόχων υπηρεσιών οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο.
5. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1606/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 2002 για την εφαρμογή διεθνών λογιστικών προτύπων²⁴ σε παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω κανονισμού.

²⁴ ΕΕ L 243 της 11.9.2002, σ. 1.

Πρόσβαση στα δεδομένα και προστασία τους

1. Όσον αφορά τη γενική εναέρια κυκλοφορία, τα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα ανταλλάσσονται σε πραγματικό χρόνο μεταξύ όλων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρηστών του εναέριου χώρου και αερολιμένων, ώστε να διευκολύνονται οι επιχειρησιακές τους ανάγκες. Τα δεδομένα χρησιμοποιούνται μόνον για επιχειρησιακούς σκοπούς.
2. Πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα παρέχεται στις κατάλληλες αρχές, τους πιστοποιημένους ή δηλωμένους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες εναέριου χώρου και τους αερολιμένες, χωρίς διακρίσεις, με την επιφύλαξη των συμφερόντων της πολιτικής ασφάλειας ή άμυνας.
3. Οι πιστοποιημένοι ή δηλωμένοι πάροχοι υπηρεσιών, οι χρήστες εναέριου χώρου και οι αερολιμένες θεσπίζουν τυποποιημένους όρους για την πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα τους, εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές εγκρίνουν τους τυποποιημένους όρους. Η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μέτρα σχετικά με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την ανταλλαγή δεδομένων και τον τύπο των σχετικών δεδομένων όσον αφορά τους όρους αυτούς και την έγκρισή τους. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ

Άρθρο 23

Ηλεκτρονικές αεροναυτικές πληροφορίες

1. Με την επιφύλαξη δημοσίευσης αεροναυτικών πληροφοριών από τα κράτη μέλη και με συνέπεια προς τη δημοσίευση αυτή, η Επιτροπή, εργαζόμενη σε συνεργασία με τον διαχειριστή δικτύου, εξασφαλίζει τη διάθεση ηλεκτρονικών αεροναυτικών πληροφοριών υψηλής ποιότητας, οι οποίες είναι εναρμονισμένες ως προς τη μορφή τους και εξυπηρετούν τις απαιτήσεις όλων των ενδιαφερόμενων χρηστών ως προς την ποιότητα και την επικαιρότητα των δεδομένων.
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η Επιτροπή εξασφαλίζει την ανάπτυξη υποδομής αεροναυτικών πληροφοριών σε επίπεδο Ένωσης υπό μορφή ηλεκτρονικής και ολοκληρωμένης πύλης ενημέρωσης με απεριόριστη πρόσβαση για τους ενδιαφερόμενους φορείς. Η υποδομή αυτή περιλαμβάνει την πρόσβαση στα ζητούμενα στοιχεία δεδομένων και την παροχή τους, τα οποία αφορούν όχι μόνον αεροναυτικές πληροφορίες αλλά και, π.χ., πληροφορίες του γραφείου αναφορών εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας (ARO), μετεωρολογικές πληροφορίες και πληροφορίες διαχείρισης της ροής.
3. Η Επιτροπή εγκρίνει μέτρα για τη δημιουργία και την εφαρμογή ηλεκτρονικής και ολοκληρωμένης πύλης ενημέρωσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Άρθρο 23α²⁵

Ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου

1. Τα κράτη μέλη, λαμβανομένης υπόψη της οργάνωσης των στρατιωτικών πτυχών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους, διασφαλίζουν την ομοιόμορφη εφαρμογή εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, όπως περιγράφεται από τον ICAO και όπως έχει αναπτυχθεί από το Eurocontrol, ώστε να διευκολύνονται η διαχείριση του εναέριου χώρου και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών και σε συνάφεια με το γενικό πρόγραμμα ATM.
2. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν ετησίως έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου όσον αφορά τον εναέριο χώρο που τελεί υπό την ευθύνη τους.
3. Όταν, ιδίως κατόπιν των εκθέσεων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη, καθίσταται απαραίτητο να ενισχυθεί και να εναρμονισθεί η εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η Επιτροπή θεσπίζει μέτρα στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

²⁵ Πρώην άρθρο 7 του κανονισμού 551/2004, που ευθυγραμμίστηκε με τη ΣΛΕΕ.

Τεχνολογική ανάπτυξη και διαλειτουργικότητα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

1. Η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για την προώθηση της τεχνολογικής ανάπτυξης και της διαλειτουργικότητας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που συνδέεται με την ανάπτυξη και την εγκατάσταση του γενικού προγράμματος ATM. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3, πριν από την εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM.
2. Όσον αφορά τους κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, εφαρμόζεται το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή ζητεί από τον EASA να συμπεριλάβει τους κανόνες αυτούς στο ετήσιο πρόγραμμα εργασιών του κατά το άρθρο 56 του εν λόγω κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 25

Προσαρμογή των παραρτημάτων

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 26 προκειμένου να τροποποιεί²⁶ τους όρους που πρέπει να συνοδεύουν τα πιστοποιητικά που χορηγούνται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που προβλέπονται στα σημεία 2 (β), (γ), (δ), (ε), (στ), (ζ), (η) του παραρτήματος II, ώστε να λαμβάνονται υπόψη η πείρα που αποκτούν οι εθνικές εποπτικές αρχές από την εφαρμογή των απαιτήσεων και των όρων αυτών ή η εξέλιξη του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας από άποψη διαλειτουργικότητας και ενοποιημένης παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

²⁶ Το παράρτημα I έχει τώρα συγχωνευθεί με το παράρτημα V στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 25 παρέχεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από [την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος κανονισμού]. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρά για διαστήματα ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο αντιταχθεί στην παράταση εντός τριών μηνών το αργότερο πριν από τη λήξη της εκάστοτε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 25 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην απόφαση αυτή. Τίθεται σε ισχύ την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Έχει ιδιαίτερη σημασία να διεξάγει διαβουλεύσεις η Επιτροπή, κατά τη συνήθη πρακτική της, με εμπειρογνώμονες, περιλαμβανομένων εμπειρογνομόνων από τα κράτη μέλη, πριν από την έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

²⁷ Η Επιτρ. έχει επιφύλαξη για τα άρθρα 26 και 27, και ιδίως το άρθρο 26, παράγραφος 4.

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 25 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 27

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. Η τελευταία αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Οσάκις γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Οσάκις γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
4. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Διαβούλευση της Επιτροπής με τα ενδιαφερόμενα μέρη

1. Η Επιτροπή θεσπίζει μηχανισμό σε επίπεδο Ένωσης για να διαβουλευέται σε θέματα που αφορούν την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού εφόσον χρειάζεται. Η ειδική επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί από την Επιτροπή βάσει της απόφασης 98/500/EK συμμετέχει στη διαβούλευση.
2. Στους ενδιαφερόμενους φορείς μπορεί να περιλαμβάνονται:
 - πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή συναφείς ομάδες που τους αντιπροσωπεύουν,
 - διαχειριστής δικτύου,
 - φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή συναφείς ομάδες που τους αντιπροσωπεύουν,
 - χρήστες του εναερίου χώρου ή συναφείς ομάδες που τους αντιπροσωπεύουν,
 - ο στρατός,
 - οι κατασκευαστικές βιομηχανίες,
 - επαγγελματικές οργανώσεις εκπροσώπησης του προσωπικού, και
 - εθνικοί συντονιστές αερολιμένων.
3. Η Επιτροπή θέτει στη διάθεση των κρατών μελών τα αποτελέσματα της διαβούλευσης.

Άρθρο 29

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, οι αερολιμένες, οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροδρομίων, η αεροναυπηγική βιομηχανία και τα όργανα εκπροσώπησης των εργαζομένων. Ο ρόλος του οργάνου αυτού είναι να συμβουλεύει την Επιτροπή σχετικά με την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Άρθρο 30

Σχέσεις με τρίτες χώρες

Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της έχουν ως στόχο και υποστηρίζουν την επέκταση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού σε χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τον σκοπό αυτό, επιδιώκουν, στο πλαίσιο συμφωνιών που συνάπτονται με όμορες τρίτες χώρες, να επεκτείνουν τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό στις χώρες αυτές. Επιπλέον, προσπαθούν να συνεργάζονται με τις εν λόγω χώρες είτε στο πλαίσιο λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου ή συμφωνιών λειτουργιών δικτύου είτε στο πλαίσιο της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Eurocontrol για τη διαμόρφωση γενικού πλαισίου ενισχυμένης συνεργασίας.

Άρθρο 31

Υποστήριξη από άλλους φορείς

Η Επιτροπή μπορεί να ζητεί υποστήριξη από άλλους φορείς για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά της βάσει του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων από τον Eurocontrol στο πλαίσιο της συμφωνίας EE-Eurocontrol.

Άρθρο 32

Εμπιστευτικότητα

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, και η Επιτροπή, ο διαχειριστής δικτύου και ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων δεν δημοσιοποιούν πληροφορίες εμπιστευτικού χαρακτήρα, ιδίως πληροφορίες σχετικά με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τις επιχειρηματικές τους σχέσεις ή τις πτυχές που αφορούν τις δαπάνες τους.
2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος των εθνικών εποπτικών αρχών ή της Επιτροπής να δημοσιοποιούν πληροφορίες όταν αυτό κρίνεται ουσιαστικό για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Στην περίπτωση αυτή, η δημοσιοποίηση χαρακτηρίζεται από αναλογικότητα και συνεκτιμώνται τα θεμιτά συμφέροντα των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας όσον αφορά στην προστασία των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών τους.
3. Οι πληροφορίες και τα στοιχεία που παρέχονται σύμφωνα με το σύστημα χρέωσης κατά το άρθρο 12 δημοσιοποιούνται.

Άρθρο 33

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες για την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση παραβιάσεων του παρόντος κανονισμού, ιδίως από τους χρήστες του εναέριου χώρου και τους παρόχους υπηρεσιών. Οι κυρώσεις που προβλέπονται είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 34

Επανεξέταση και μέθοδοι εκτίμησης των επιπτώσεων

1. Η Επιτροπή επανεξετάζει κατά περιόδους την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στο τέλος κάθε περιόδου αναφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 5 στοιχείο δ). Όταν αιτιολογείται για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί από τα κράτη μέλη πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού .
2. Οι εκθέσεις περιλαμβάνουν αξιολόγηση των αποτελεσμάτων που επιτυγχάνονται με δράσεις που αναλαμβάνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθώς και κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με τις εξελίξεις στον τομέα, ιδίως όσον αφορά τις οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές, εργασιακές και τεχνολογικές πτυχές, όπως και σχετικά με την ποιότητα εξυπηρέτησης, με βάση τους αρχικούς στόχους και τις μελλοντικές ανάγκες.

Άρθρο 35

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 είναι επιτακτικά:

- α) 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,
- β) σε περίπτωση σοβαρών εσωτερικών διαταραχών που θίγουν την τήρηση της έννομης τάξης,
- γ) σε περίπτωση πολέμου ή σοβαρής διεθνούς έντασης που αποτελεί απειλή πολέμου,
- δ) για την εκπλήρωση υποχρεώσεων των κρατών μελών που έχουν αναληφθεί σε διεθνές επίπεδο με σκοπό τη διατήρηση της ειρήνης και της διεθνούς ασφάλειας,
- ε) για τη διεξαγωγή στρατιωτικών επιχειρήσεων και στρατιωτικής εκπαίδευσης, καθώς και των αναγκαίων δυνατοτήτων διεξαγωγής ασκήσεων.

Άρθρο 36

[...]

Άρθρο 37

Κατάργηση

Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 549/2004, 550/2004 και 551/2004 καταργούνται.

Καταργείται ο κανονισμός (ΕΚ) 552/2004 εκτός από τα

- Άρθρα 5 και 6 και τα Παραρτήματα ΙΙΙ και ΙV αυτού του κανονισμού, τα οποία εξακολουθούν να ισχύουν για τους σκοπούς των δηλώσεων έως την έναρξη ισχύος των σχετικών εκτελεστικών μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 8β παράγραφος 6) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,
- Άρθρα 4 και 7 αυτού του κανονισμού, τα οποία εξακολουθούν να ισχύουν έως την έναρξη ισχύος των σχετικών εκτελεστικών μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 24 και στο άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Οι παραπομπές στους καταργούμενους κανονισμούς νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος ΙΙΙ.

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

Το άρθρο 3 εφαρμόζεται 18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, εκτός από την περίπτωση όπου κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, εντός 6 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, την απόφασή τους να θεσπίσουν εθνικές εποπτικές αρχές ως νομικά διαχωρισμένους φορείς. Στην περίπτωση αυτή, το άρθρο 3 εφαρμόζεται 48 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

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

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

*[απαλείφθηκε και ενσωματώθηκε στο παράρτημα V του κανονισμού για τον EASA (βλ. έγγρ.
15472/14)]*

ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΝΟΔΕΥΟΥΝ ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

1. Τα πιστοποιητικά αναφέρουν:
 - α) την εθνική εποπτική αρχή που εκδίδει το πιστοποιητικό·
 - β) το όνομα και τη διεύθυνση του αιτούντος·
 - γ) τις υπηρεσίες και, κατά περίπτωση τις λειτουργίες, για τις οποίες ο πάροχος είναι πιστοποιημένος·
 - δ) δήλωση συμμόρφωσης του αιτούντος προς τις κοινές απαιτήσεις, όπως ορίζεται στο άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008·
 - ε) την ημερομηνία έκδοσης και την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού.
2. Οι πρόσθετοι όροι που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά μπορούν, ανάλογα με την περίπτωση, να αφορούν:
 - α) την άνευ διακρίσεων πρόσβαση των χρηστών του εναερίου χώρου στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και το απαιτούμενο επίπεδο επιδόσεων των υπηρεσιών αυτών, συμπεριλαμβανομένων των επιπέδων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας·
 - β) τις λειτουργικές προδιαγραφές της ή των συγκεκριμένων υπηρεσιών·
 - γ) τον χρόνο κατά τον οποίο θα πρέπει να παρέχονται οι υπηρεσίες·
 - δ) τον λειτουργικό εξοπλισμό που θα χρησιμοποιείται στο πλαίσιο της ή των συγκεκριμένων υπηρεσιών·
 - ε) την οριοθέτηση ή τον περιορισμό άσκησης υπηρεσίας ή υπηρεσιών διαφορετικών από εκείνες που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
 - στ) συμβάσεις, συμφωνίες ή άλλες διευθετήσεις μεταξύ του παρόχου υπηρεσίας ή υπηρεσιών και τρίτου, τα οποία αφορούν την ή τις υπηρεσίες·

ζ) την παροχή των πληροφοριών που απαιτούνται ευλόγως για τον έλεγχο της συμμόρφωσης της ή των υπηρεσιών προς τις κοινές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων και των οικονομικών και επιχειρησιακών δεδομένων, καθώς και τις μείζονες μεταβολές του τύπου ή/και της εμβέλειας των παρεχόμενων υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

η) κάθε άλλο νομικό όρο ο οποίος δεν αφορά συγκεκριμένα τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, όπως όρους που σχετίζονται με την αναστολή ή την ανάκληση του πιστοποιητικού.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός 549/2004	Κανονισμός 550/2004	Κανονισμός 551/2004	Κανονισμός 552/2004	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1 παράγραφοι 1 έως 3				Άρθρο 1 παράγραφοι 1 έως 3
		Άρθρο 1 παράγραφος 3		Άρθρο 1 παράγραφος 4
Άρθρο 1 παράγραφος 4				Άρθρο 1 παράγραφος 5
	Άρθρο 1			-----
		Άρθρο 1 παράγραφοι 1, 2 και 4		-----
			Άρθρο 1	-----
Άρθρο 2 σημεία 1 έως 35				Άρθρο 2 σημεία 1 έως 35
				Άρθρο 2 σημεία 36 έως 38
Άρθρο 2 σημεία 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Άρθρο 3				-----
Άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 2				Άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 2

				Άρθρο 3 παράγραφοι 3 και 4
Άρθρο 4 παράγραφος 3				Άρθρο 3 παράγραφος 5
				Άρθρο 3 παράγραφος 6
Άρθρο 3 παράγραφοι 4 έως 5				Άρθρο 3 παράγραφοι 7 και 8
				Άρθρο 3 παράγραφος 9
	Άρθρο 2 παράγραφος 1			Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α)
				Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) έως ζ)
	Άρθρο 2 παράγραφος 2			Άρθρο 4 παράγραφος 2
				Άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2
	Άρθρο 2 παράγραφοι 3 έως 6			Άρθρο 5 παράγραφοι 3 έως 6
	Άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 2			Άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2
			Άρθρο 8 παράγραφοι 1 και 3	Άρθρο 6 παράγραφοι 3 και 4
				Άρθρο 6 παράγραφος 5

			Άρθρο 8 παράγραφοι 2 και 4	-----
	Άρθρο 6			----- -
Άρθρο 10 παράγραφος 1				Άρθρο 7 παράγραφος 1
				Άρθρο 7 παράγραφος 2
	Άρθρο 7 παράγραφος 1			Άρθρο 8 παράγραφος 1
				Άρθρο 8 παράγραφος 2
	Άρθρο 7 παράγραφοι 4 και 6			Άρθρο 8 παράγραφοι 3 και 4
	Άρθρο 7 παράγραφοι 2, 3, 5, 7 έως 9			-----
	Άρθρο 8			Άρθρο 9
				Άρθρο 10
	Άρθρο 9			-----
Άρθρο 11				Άρθρο 11
	Άρθρο 14			Άρθρο 12
	Άρθρο 15			Άρθρο 13
	Άρθρο 16			Άρθρο 14

	Άρθρο 15α			Άρθρο 15
	Άρθρο 9α παράγραφος 1			Άρθρο 16 παράγραφοι 1 και 3
				Άρθρο 16 παράγραφος 2
	Άρθρο 9α παράγραφος 2 σημείο (i)			-----
	Άρθρο 9α παράγραφος 2			Άρθρο 16 παράγραφος 4
				Άρθρο 16 παράγραφος 5
	Άρθρο 9α παράγραφοι 3 έως 9			Άρθρο 16 παράγραφοι 6 έως 12
	Άρθρο 9β			-----
		Άρθρο 6 παράγραφοι 1 έως 2 στοιχείο β)		Άρθρο 17 παράγραφοι 1 και 2 στοιχείο β)
				Άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχεία γ) έως ε)
		Άρθρο 6 παράγραφοι 3 - 4 στοιχείο δ)		Άρθρο 17 παράγραφοι 3 έως 4 στοιχείο δ)
				Άρθρο 17 παράγραφος 4 στοιχείο ε)
		Άρθρο 6 παράγραφος 4 στοιχεία ε) έως στ)		Άρθρο 17 παράγραφος 4 στοιχεία στ) και ζ)

		Άρθρο 6 παράγραφοι 5 και 7		Άρθρο 17 παράγραφοι 5 και 6
		Άρθρο 6 παράγραφοι 8 και 9		-----
	Άρθρο 10			Άρθρο 18
				Άρθρο 19
	Άρθρο 11			Άρθρο 20
	Άρθρο 12			Άρθρο 21
	Άρθρο 13			Άρθρο 22
		Άρθρο 3		-----
		Άρθρο 3α		Άρθρο 23
		Άρθρο 4		-----
		Άρθρο 7		-----
		Άρθρο 8		-----
			Άρθρο 3	Άρθρο 24 παράγραφοι 1 και 2
			[...]	-----
			Άρθρο 2 [...]	-----
			Άρθρο [...] παράγραφοι 4 έως 7	-----
	Άρθρο 17 παράγραφος 1			Άρθρο 25

				Άρθρο 26
Άρθρο 5 παράγραφοι 1 έως 3				Άρθρο 27 παράγραφοι 1 έως 3
Άρθρο 5 παράγραφοι 4 και 5				-----
Άρθρο 10 παράγραφοι 2 και 3				Άρθρο 28 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 6				Άρθρο 29
Άρθρο 7				Άρθρο 30
Άρθρο 8				Άρθρο 31
	Άρθρο 4			-----
			Άρθρο 9	-----
	Άρθρο 18			Άρθρο 32
Άρθρο 9				Άρθρο 33
Άρθρο 12 παράγραφοι 2 έως 4				Άρθρο 34 παράγραφοι 1 έως 3
Άρθρο 12 παράγραφος 1				-----
	Άρθρο 18α			-----
		Άρθρο 10		-----
Άρθρο 13				Άρθρο 35
Άρθρο 13α				Άρθρο 36

			Άρθρο 10	-----
			Άρθρο 11	Άρθρο 37
	Άρθρο 19 παράγραφος 1			Άρθρο 38
	Άρθρο 19 παράγραφος 2			-----
	Παράρτημα Ι		Παράρτημα V	[...]
			Παράρτημα Ι	-----
	Παράρτημα ΙΙ			Παράρτημα ΙΙ
			Παράρτημα ΙΙ	-----
				Παράρτημα ΙΙΙ
			Παράρτημα ΙΙΙ	-----
			Παράρτημα ΙV	-----
