

Βρυξέλλες, 22 Ιουνίου 2021
(OR. en)

9616/21

Διοργανικοί φάκελοι:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Αντιπροσωπίες

αριθ. προηγ. εγγρ.: 9490/21 + COR 1-5

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20

Θέμα: Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση)

- Γενική προσέγγιση (3 Ιουνίου 2021)

Επισυνάπτεται στο προσάρτημα I για τις αντιπροσωπίες η γενική προσέγγιση του Συμβουλίου ως προς την ανωτέρω πρόταση και τα παραρτήματά της, την οποία υιοθέτησε το Συμβούλιο στην 3798η σύνοδό του στις 3 Ιουνίου 2021.

2013/0186 (COD)

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

¹ ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

² ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004³ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004⁴ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004⁵ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου έχουν τροποποιηθεί ουσιωδώς. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω κανονισμών.

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός-πλαίσιο) (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών) (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10).

⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός για τον εναέριο χώρο) (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).

- (2) Η έκδοση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της πρώτης νομοθετικής δέσμης για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, δηλαδή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004, και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶, διαμόρφωσαν σταθερή νομική βάση για ένα συνεχές, διαλειτουργικό και ασφαλές σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΑΤΜ). Η έκδοση της δεύτερης νομοθετικής δέσμης, δηλαδή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷, ενίσχυσε περαιτέρω την πρωτοβουλία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με την καθιέρωση του συστήματος επιδόσεων και του διαχειριστή δικτύου για να βελτιωθούν περισσότερο οι επιδόσεις του ευρωπαϊκού δικτύου ΑΤΜ. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004⁸ καταργήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δεδομένου ότι οι κανόνες που είναι απαραίτητοι για τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, συστατικών στοιχείων και διαδικασιών ΑΤΜ έχουν ενσωματωθεί στον εν λόγω κανονισμό.
- (3) Για να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις που έχουν επέλθει στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, είναι αναγκαίο να ευθυγραμμισθεί το περιεχόμενο του παρόντος κανονισμού με εκείνο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και, παράλληλα, να τροποποιηθεί ο τελευταίος.
- (4) Στο άρθρο 1 της σύμβασης του Σικάγου του 1944 για την πολιτική αεροπορία, τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν ότι «έκαστο κράτος έχει την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί της υπεράνω του εδάφους του ατμοσφαιρικής εκτάσεως». Στο πλαίσιο ακριβώς της εν λόγω κυριαρχίας, με επιφύλαξη της τήρησης των επιταγών των εφαρμοστέων διεθνών συμβάσεων, τα κράτη μέλη της Ένωσης ασκούν εξουσίες δημόσιας αρχής κατά τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας.

⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26).

⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 300, 14.11.2009, σ. 34).

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1)

- (4α) Ο παρών κανονισμός δεν επηρεάζει τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κρατών μελών δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου.
- (5) Η υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών απαιτεί αποτελεσματικό σύστημα αερομεταφορών, το οποίο επιτρέπει ασφαλή και βιώσιμη λειτουργία των αερομεταφορών, βελτιστοποιεί τη χρήση του εναέριου χώρου και τη χωρητικότητα, συμβάλλει στη βιωσιμότητα της αεροπορίας και διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών.
- (6) Η ταυτόχρονη επιδίωξη των στόχων της βελτίωσης των προτύπων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας και των συνολικών επιδόσεων της ATM και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS) για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη απαιτεί συνεκτίμηση του ανθρώπινου παράγοντα. Για τον λόγο αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει να καθιερώσουν αρχές «πνεύματος δικαιοσύνης». Οι γνωμοδοτήσεις και οι συστάσεις της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ανθρώπινη διάσταση⁹ του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού θα πρέπει να εξετάζονται και να λαμβάνονται υπόψη.
- (7) Επίσης, οι βελτιώσεις των περιβαλλοντικών επιδόσεων της ATM συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων που περιλαμβάνονται στη συμφωνία του Παρισιού, στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, στα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με τη στρατηγική της Επιτροπής για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα και στο ψηφιακό θεματολόγιο για την Ευρώπη, ιδίως με τη μείωση των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές.
- (7α) Ο εναέριος χώρος αποτελεί κοινό αγαθό για όλες τις κατηγορίες των χρηστών που πρέπει να χρησιμοποιείται με ευελιξία από όλους τους χρήστες ώστε να διασφαλίζεται ισότιμη μεταχείριση και διαφάνεια, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των κρατών μελών στους τομείς της ασφάλειας και της άμυνας καθώς και των δεσμεύσεών τους έναντι των διεθνών οργανισμών.
- (8) Το 2004, τα κράτη μέλη προέβησαν σε μία γενική δήλωση για τα στρατιωτικά θέματα που σχετίζονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό¹⁰, την οποία και επανέλαβαν. Σύμφωνα με αυτή τη δήλωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν τη συνεργασία τους τόσο σε μη στρατιωτικά όσο και σε στρατιωτικά ζητήματα και, εφόσον και στο βαθμό που θεωρείται αναγκαίο από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των ενόπλων δυνάμεών τους σε όλα τα ζητήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

⁹ C(2017) 7518 final

¹⁰ Βλ. ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 9.

- (9) Οι αποφάσεις που άπτονται του περιεχομένου, της εμβέλειας ή των όρων εκτέλεσης στρατιωτικών επιχειρήσεων και στρατιωτικής εκπαίδευσης δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Ένωσης βάσει του άρθρου 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (9α) τα κράτη μέλη, από κοινού με τρίτες χώρες, κατά περίπτωση, μπορούν να καθορίσουν λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου για την ανάπτυξη καλύτερης συνεργασίας και συντονισμού, με σκοπό την ενίσχυση των επιδόσεων του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- (10) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν εθνική εποπτική αρχή για να αναλάβει τα καθήκοντα που ανατίθενται σε μια τέτοια αρχή δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Για να εξασφαλισθεί συνεπής και σταθερή εποπτεία της παροχής υπηρεσιών ανά την Ευρώπη, οι εθνικές εποπτικές αρχές πρέπει να διαθέτουν επαρκή ανεξαρτησία και πόρους. Πιο συγκεκριμένα, η χρηματοδότηση των αρχών αυτών θα πρέπει να εξασφαλίζει την ανεξαρτησία τους και θα πρέπει να τους δίνει τη δυνατότητα να λειτουργούν σύμφωνα με τις αρχές της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της αμεροληψίας και της αναλογικότητας. Τα μέλη προσωπικού των εθνικών εποπτικών αρχών θα πρέπει να ενεργούν κατά τρόπο ανεξάρτητο, αποφεύγοντας ιδίως περιπτώσεις σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της εκτέλεσης των καθηκόντων τους. Αυτό δεν θα πρέπει να εμποδίζει μια εθνική εποπτική αρχή να αποτελεί μέρος ρυθμιστικής αρχής αρμόδιας για περισσότερους του ενός ρυθμιζόμενους τομείς, εάν η εν λόγω ρυθμιστική αρχή πληροί τις απαιτήσεις περί ανεξαρτησίας, ή να συμπράξει οργανωτικά ιδίως με την εθνική αρμόδια αρχή που έχει ορισθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή με την εθνική αρχή ανταγωνισμού.
- (11)
- (12) Οι εθνικές εποπτικές αρχές έχουν καίριο ρόλο στην εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και θα πρέπει, επομένως, να συνεργάζονται μεταξύ τους προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή πληροφοριών για τις εργασίες τους και τις αρχές της λήψης αποφάσεων, βέλτιστων πρακτικών και διαδικασιών, μεταξύ άλλων και για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, και να αναπτυχθεί μια κοινή προσέγγιση, μεταξύ άλλων μέσω της ενισχυμένης συνεργασίας σε περιφερειακό επίπεδο. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να έχει τακτικό χαρακτήρα.
- (13)

- (14) Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρουν υπηρεσίες στην Ένωση υπό όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις, εφόσον διαθέτουν πιστοποιητικό ή δήλωση σύμφωνα με το άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.
- (14α) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο εν λόγω κανονισμός, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων πιστοποίησης που καθορίζονται στο άρθρο 41, δεν εφαρμόζεται στις ATM/ANS που παρέχονται ή διατίθενται από τον στρατό. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν επίσης τη δυνατότητα να επιτρέπουν την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο σύνολο ή σε μέρος του εναέριου χώρου που τελεί υπό την ευθύνη τους, χωρίς πιστοποίηση και/ή εφαρμογή του συνόλου ή μέρους του παρόντος κανονισμού. Στις περιπτώσεις αυτές, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί συγκεκριμένα να ορίζει τους οικείους παρόχους στρατιωτικών υπηρεσιών για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή μετεωρολογικών υπηρεσιών (MET) σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
- (14β) Ο παρών κανονισμός δεν απαιτεί την πιστοποίηση των σημάτων που παρέχονται από παγκόσμια δορυφορικά συστήματα πλοήγησης (GNSS).
- (15) Δεν θα πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ χρηστών του εναέριου χώρου όσον αφορά την παροχή ισοδύναμων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (16) Οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει που παρέχονται σε αποκλειστική βάση. Οι πάροχοι των εν λόγω υπηρεσιών θα πρέπει να υπόκεινται σε απαιτήσεις ορισμού και δημόσιου συμφέροντος ιδίως για θέματα που αφορούν την εθνική ασφάλεια και άμυνα, καθώς και τον τόπο της κύριας εγκατάστασής τους και την ιδιοκτησία τους. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, συνδέεται με την άσκηση των εξουσιών δημόσιας αρχής οι οποίες δεν είναι οικονομικής φύσεως και ως εκ τούτου δεν υπόκεινται στην εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού της συνθήκης..
- (16α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο ορισμός παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δεν εμποδίζεται από το εθνικό τους δίκαιο με την αιτιολογία ότι είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος ή ότι ανήκει στην κυριότητα υπηκόων αυτού του κράτους μέλους σε περίπτωση που η εφαρμογή μιας τέτοιας εθνικής νομοθεσίας συνεπάγεται αδικαιολόγητο περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών ή της ελευθερίας εγκατάστασης, και θα πρέπει να αξιολογείται κατά περίπτωση υπό το πρίσμα όλων των σχετικών περιστάσεων.

- (16β) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση, αφού αναλύσουν τα σχετικά μελήματα ασφαλείας, να ορίζουν κατ' αποκλειστικότητα έναν ή περισσότερους παρόχους MET ως προς το σύνολο ή μέρος του υπό την ευθύνη τους εναέριου χώρου, χωρίς να απαιτείται πρόσκληση προς υποβολή προσφορών.
- (16γ) Η συνεργασία μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας αποτελεί σημαντικό εργαλείο για τη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος ATM και θα πρέπει να ενθαρρυνθεί.
- (17) Τα κράτη μέλη, αφού αναλύσουν τα σχετικά μελήματα ασφάλειας, δύνανται να επιτρέπουν σε παρόχους υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ή σε φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή σε ομάδα φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων να προμηθεύονται υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS), υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών (AIS), υπηρεσίες δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας (ADS), MET, εκτός εάν το οικείο κράτος μέλος ορίζει έναν και μοναδικό πάροχο MET, ή τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας για τον έλεγχο αεροδρομίου και προσέγγισης. Η δυνατότητα προσφυγής στις εν λόγω προμήθειες μπορεί να προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία και να προωθήσει την καινοτομία στις υπηρεσίες, χωρίς να επηρεάζεται η ασφάλεια και οι ειδικές ανάγκες, περιλαμβανομένου του στρατιωτικού τομέα όσον αφορά την εμπιστευτικότητα, τη διαλειτουργικότητα, την ανθεκτικότητα του συστήματος, την πρόσβαση σε δεδομένα και την ασφάλεια της ATM από έκνομες ενέργειες.
- (18) Όταν παρέχονται υπηρεσίες MET ή υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας για τον έλεγχο αεροδρομίου και προσέγγισης, δεν θα πρέπει να υπόκεινται στο σύστημα επιδόσεων που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό.
- (19)
- (20) Κατά περίπτωση, η προμήθεια υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με την οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹ και την οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹² εκτός εάν ο παρών κανονισμός ορίζει διαφορετικά, και με τις αρχές της ίσης μεταχείρισης, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της διαφάνειας, καθώς και με τις εφαρμοστέες διατάξεις της Συνθήκης, ιδίως τους κανόνες της Συνθήκης για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και την ελευθερία εγκατάστασης.

11 Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65).

12 Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243).

- (21) Η διαχείριση της κυκλοφορίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών απαιτεί τη διαθεσιμότητα κοινών υπηρεσιών πληροφοριών CIS. Προκειμένου να περιοριστεί το κόστος διαχείρισης της συγκεκριμένης κυκλοφορίας, οι τιμές για CIS που παρέχονται σε αποκλειστική βάση θα πρέπει να βασίζονται στο κόστος και σε ένα εύλογο περιθώριο κέρδους, και θα πρέπει επίσης να υπόκεινται στην έγκριση των εθνικών εποπτικών αρχών. Για να είναι δυνατή η παροχή των υπηρεσιών, θα πρέπει να δίνεται στους παρόχους CIS πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα υπό δίκαιους, εύλογους και ισότιμους όρους.
- (21α) Η διαθεσιμότητα χρήσιμων επιχειρησιακών δεδομένων για την γενική εναέρια κυκλοφορία είναι θεμελιώδους σημασίας για την ευέλικτη παροχή υπηρεσιών δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας, σε διασυννοριακή και ενωσιακή βάση. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω δεδομένα θα πρέπει να τίθενται στη διάθεση των ενδιαφερόμενων φορέων με δίκαιους, εύλογους και ισότιμους όρους. Η ακρίβεια των πληροφοριών, μεταξύ άλλων σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση του εναερίου χώρου και τις ιδιαίτερες συνθήκες εναέριας κυκλοφορίας, και η έγκαιρη διανομή των πληροφοριών αυτών στους πολιτικούς και στρατιωτικούς ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας έχουν άμεσο αντίκτυπο στην ασφάλεια πτήσεων και την απόδοση των πτητικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικής αποδοτικότητας των πτήσεων. Η έγκαιρη πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση του εναερίου χώρου είναι ουσιώδης για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς που επιθυμούν να ωφεληθούν από τις δομές του εναερίου χώρου που τίθενται στη διάθεσή τους κατά τη συμπλήρωση ή την αναπροσαρμογή των οικείων σχεδίων πτήσης.
- (22) Τα συστήματα επιδόσεων και χρέωσης θα πρέπει να εξασφαλίζουν την αποτελεσματική, βιώσιμη και απρόσκοπτη λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος ATM και να έχουν ως στόχο να καταστήσουν αποδοτικότερες ως προς το κόστος τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται υπό όρους διαφορετικούς από τους όρους της αγοράς και να προωθήσουν τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών. Για τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να περιλαμβάνουν σχετικά και κατάλληλα κίνητρα.. Δεδομένου αυτού του στόχου, το σύστημα επιδόσεων δεν θα πρέπει να καλύπτει υπηρεσίες που παρέχονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Το σύστημα επιδόσεων θα πρέπει να καλύπτει όλες τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας τις οποίες παρέχει ή προμηθεύεται από άλλους παρόχους υπηρεσιών ένας καθορισμένος πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ακόμη και όταν ο εν λόγω πάροχος παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας και υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας.
- (22α) Είναι δυνατό να οριστεί φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων (ΦΕΕ) ο οποίος θα συμβουλεύει και θα επικουρεί την Επιτροπή καθώς και τις εθνικές εποπτικές αρχές στην εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης.
- (23)
- (24)

- (25) Δεδομένων του διασυννοριακού χαρακτήρα και των στοιχείων δικτύου που συνδέονται εγγενώς με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας *κατά τη διαδρομή* οι επιδόσεις θα πρέπει να αξιολογούνται σε σχέση με τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης.
- (25α) Δεδομένου ότι γνωρίζουν τις τοπικές συνθήκες, τα κράτη μέλη και οι εθνικές εποπτικές αρχές τους θα πρέπει να αναλαμβάνουν την κατάρτιση και την έγκριση των προσχεδίων επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων. Τα σχέδια αυτά θα πρέπει να βασίζονται ιδίως στη συμβολή του ή των καθορισμένων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για όλες τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας τις οποίες παρέχουν ή προμηθεύονται οι εν λόγω πάροχοι υπηρεσιών. Η Επιτροπή θα πρέπει να είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση των εν λόγω σχεδίων. Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει επίσης να είναι αρμόδιες για την παρακολούθηση των επιδόσεων των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και για την επιβολή διορθωτικών μέτρων, κατά περίπτωση.
- (26) Τα προσχέδια επιδόσεων θα πρέπει να περιέχουν στόχους επιδόσεων *κατά τη διαδρομή* που να συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης, καθώς και στόχους επιδόσεων τερματικών σταθμών στα κύρια πεδία επιδόσεων στους τομείς του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις τοπικές συνθήκες και τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των κύριων πεδίων επιδόσεων και της ασφάλειας, και να πληρούν ορισμένα ποιοτικά κριτήρια, ώστε να εξασφαλίζεται στον μέγιστο εφικτό βαθμό ότι οι στόχοι που τίθενται επιτυγχάνονται αποτελεσματικά.
- (27) Οι επιδόσεις του δικτύου θα πρέπει να υπόκεινται σε συγκεκριμένα κριτήρια, λαμβανομένου υπόψη του ιδιαίτερου χαρακτήρα των λειτουργιών του δικτύου. Το δίκτυο θα πρέπει να υπόκειται σε στόχους επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης.
- (28) Το σύστημα χρέωσης θα πρέπει να βασίζεται στην αρχή ότι οι χρήστες του εναέριου χώρου θα πρέπει να πληρώνουν για τις δαπάνες που προκύπτουν από την παροχή των υπηρεσιών που τίθενται στη διάθεσή τους ή προς όφελός τους και δεν καλύπτονται με άλλο τρόπο. Οι δαπάνες που προκύπτουν από την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας από εθνικές αρχές των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών αρμόδιων αρχών και των εθνικών εποπτικών αρχών, καθώς και από το EUROCONTROL και τον διαχειριστή δικτύου μπορούν να περιλαμβάνονται στις καθορισμένες δαπάνες που είναι επιλέξιμες για χρέωση στους χρήστες του εναέριου χώρου. Τα τέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν την ασφαλή, αποδοτική, αποτελεσματική και βιώσιμη παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας και την οικονομική αποδοτικότητα, οι οποίες πληρούν τους στόχους επιδόσεων και θα πρέπει στηρίζουν τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της αεροπορίας.

- (29) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να προβλέπουν για τη διαφοροποίηση των τελών, ώστε να βελτιώνονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις και η ποιότητα των υπηρεσιών, ιδίως με αύξηση της χρήσης βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, αύξηση της χωρητικότητας και μείωση των καθυστερήσεων, και, παράλληλα, να διατηρείται βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας. Η Επιτροπή θα πρέπει να διενεργήσει μελέτη σκοπιμότητας για τον αντίκτυπο της διαφοροποίησης των τελών στην εναέρια κυκλοφορία και στους ενδιαφερόμενους φορείς, καθώς και για τη συμβολή της διαφοροποίησης στην επίτευξη των στόχων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.
- (30)
- (30α) Θα πρέπει να θεσπιστούν μηχανισμοί, όπως η παράταση, η αναστολή μιας υπό εξέλιξη περιόδου αναφοράς ή η προσαρμογή των στόχων επιδόσεων για τη διάρκεια περιόδου αναφοράς, για να αντιμετωπίζονται απρόβλεπτα και σημαντικά συμβάντα με ουσιαστικό αντίκτυπο στην εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης, όταν παρατηρείται σημαντική απόκλιση από τις προβλέψεις κυκλοφορίας..
- (30β) Με την επιφύλαξη της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 258 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάζει τη συμμόρφωση των κρατών μελών προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στο πλαίσιο των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, μπορεί να εκδίδει γνώμη σχετικά με το κατά πόσον έχουν τηρηθεί οι εν λόγω απαιτήσεις..
- (31) Θα πρέπει να προβλεφθούν διατάξεις για τη διαφάνεια των λογαριασμών των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως ένα μέσο πρόληψης των διεπιδοτήσεων και των επακόλουθων στρεβλώσεων.
- (32) Οι λειτουργίες του δικτύου ATM θα πρέπει να συμβάλλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και να στηρίζουν την επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης.. Θα πρέπει να διευκολύνουν τη βιώσιμη, αποδοτική και περιβαλλοντικά βέλτιστη χρήση του εναέριου χώρου και των εν ανεπαρκεία πόρων, να αντικατοπτρίζουν τις επιχειρησιακές ανάγκες ως προς την ανάπτυξη της υποδομής του ευρωπαϊκού δικτύου ATM και να παρέχουν στήριξη σε περίπτωση κρίσεων δικτύου.

- (32α) Ορισμένες από τις λειτουργίες δικτύου, όπως η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να συντονίζονται κεντρικά από ενιαίο φορέα προς υποστήριξη των δράσεων που αναλαμβάνουν τα κράτη μέλη και τους σχετικούς επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς. Γι' αυτό, ορισμένα καθήκοντα που συμβάλλουν στην εκτέλεση των εν λόγω λειτουργιών θα πρέπει να διεκπεραιώνονται από διαχειριστή δικτύου, η δράση του οποίου θα πρέπει να εμπλέκει όλους τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς. Τα συγκεκριμένα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου θα πρέπει να ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ο διαχειριστής δικτύου θα πρέπει να διορίζεται από την Επιτροπή. Η Επιτροπή θα πρέπει να ορίσει τον Eurocontrol, δεδομένης της εκτεταμένης εμπειρογνωμοσύνης του εν λόγω οργανισμού στον τομέα της αεροπορίας, ή άλλον αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα, για την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων.
- (33) Οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς, οι οποίοι πρέπει να εκτελούν λειτουργίες δικτύου σε τοπικό και επιχειρησιακό επίπεδο, καθώς και τα κράτη μέλη, θα πρέπει να συμμετέχουν πλήρως στην υλοποίηση των εν λόγω λειτουργιών και στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Ως εκ τούτου, ο διαχειριστής δικτύου θα πρέπει να λαμβάνει μέτρα μέσω συνεργατικής διαδικασίας λήψης αποφάσεων με βάση ιδίως τη διαβούλευση με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και τα κράτη μέλη και λεπτομερών εργασιακών ρυθμίσεων και διαδικασιών λειτουργίας. Στο πλαίσιο μιας συνεργατικής διαδικασίας λήψης αποφάσεων αυτού του είδους, το συμφέρον του δικτύου θα πρέπει να υπερισχύει στο μέτρο του δυνατού, χωρίς να θίγονται οι ανάγκες ασφάλειας και άμυνας, η δε συνεργασία να είναι τέτοια ώστε τα ζητήματα να επιλύονται και να επιτυγχάνεται συναίνεση, όπου είναι δυνατόν. Επιπλέον, για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη διακυβέρνηση σχετικά με την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου, θα πρέπει να συσταθεί συμβούλιο διαχείρισης δικτύου, το οποίο θα εξασφαλίζει την ενδεδειγμένη εκπροσώπηση των συμφερόντων όλων των φορέων που συμμετέχουν στην εκτέλεση των λειτουργιών αυτών. Με την επιφύλαξη της διαβούλευσης με το συμβούλιο διαχείρισης δικτύου σχετικά με ρυθμιστικές ή στρατηγικές αποφάσεις, όπως η υιοθέτηση του σχεδίου στρατηγικής δικτύου, τα μέτρα που εγκρίνονται μέσω συνεργατικής λήψης αποφάσεων και από το συμβούλιο διαχείρισης δικτύου θα πρέπει να έχουν επιχειρησιακό ή τεχνικό χαρακτήρα και να διασφαλίζουν την καθημερινή λειτουργία του δικτύου σύμφωνα με τους στόχους του παρόντος κανονισμού. Θα πρέπει να καθοριστούν με σαφήνεια οι εξουσίες λήψης αποφάσεων του διαχειριστή δικτύου και του συμβουλίου διαχείρισης δικτύου, καθώς και το πεδίο εφαρμογής της συνεργατικής διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Οι πράξεις που εκδίδονται στο πλαίσιο λειτουργιών δικτύου θα πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στη Συνθήκη.

(34)

(35)

- (36) Η παροχή πλήρων, υψηλής ποιότητας και έγκαιρων αεροναυτικών πληροφοριών έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ασφάλεια και στη διευκόλυνση της πρόσβασης στον ενωσιακό εναέριο χώρο και των δυνατοτήτων μετακίνησης εντός αυτού. Η πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα θα πρέπει να διευκολύνεται μέσω κατάλληλης πληροφοριακής υποδομής.
- (37) Η ασφαλής και αποδοτική χρήση του εναέριου χώρου μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τη στενή συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναέριου χώρου, η οποία στην πράξη βασίζεται κυρίως στην έννοια της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου και του αποτελεσματικού συντονισμού πολιτικού και στρατιωτικού τομέα, όπως καθορίζεται από τον ΔΟΠΑ. Για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής αυτής της έννοιας, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί ώστε να εγκρίνει εκτελεστικές πράξεις εντός των ορίων της κοινής πολιτικής μεταφορών και χωρίς να θίγονται οι ευθύνες των κρατών μελών ως προς τους εναέριους χώρους τους.
- (38) Στόχος του σχεδίου SESAR είναι να καταστεί εφικτή η ασφαλής, αποδοτική και περιβαλλοντικά βιώσιμη ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών μέσω του εκσυγχρονισμού του ευρωπαϊκού και παγκόσμιου συστήματος ATM. Για την πλήρη αποτελεσματικότητα του σχεδίου, θα πρέπει να επιτευχθεί κατάλληλος συντονισμός μεταξύ των φάσεων του σχεδίου. Το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM θα πρέπει να προκύψει από τη φάση καθορισμού του SESAR και να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης.
- (39) Η έννοια των κοινών έργων θα πρέπει να αποσκοπεί στην έγκαιρη, συντονισμένη και συγχρονισμένη υλοποίηση των βασικών επιχειρησιακών αλλαγών που προσδιορίζονται στο ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM και έχουν αντίκτυπο σε ολόκληρο το δίκτυο. Η Επιτροπή θα πρέπει να αναλάβει τη διενέργεια ανάλυσης κόστους-οφέλους όσον αφορά τη χρηματοδότηση για να επισπευσθεί η ανάπτυξη του σχεδίου SESAR.
- (40) Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις για τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία ATM οι οποίες θεσπίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 θα πρέπει να εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα των εν λόγω συστημάτων και συστατικών στοιχείων, προς όφελος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.
- (41)

- (42) Θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες, ώστε να εξασφαλίζονται ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τον ορισμό του ΦΕΕ, την εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης, μεταξύ άλλων ως προς τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης, τα κριτήρια και τις διαδικασίες αξιολόγησης των προσχεδίων επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και του διαχειριστή δικτύου, την αξιολόγηση και την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων, την παρακολούθηση των επιδόσεων, τους κανόνες παροχής πληροφοριών για δαπάνες και τέλη, το περιεχόμενο και τον καθορισμό της βάσης κόστους για τα τέλη και τον καθορισμό τιμών μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας, τους μηχανισμούς παροχής κινήτρων και επιμερισμού του κινδύνου, τους κανόνες για την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου, τον διορισμό του διαχειριστή δικτύου και τους όρους και τις προϋποθέσεις του εν λόγω διορισμού, καθώς και τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου, το συμβούλιο διαχείρισης δικτύου, τη συνεργατική διαδικασία λήψης αποφάσεων και τους μηχανισμούς διακυβέρνησης δικτύου, τις απαιτήσεις περί διαθεσιμότητας επιχειρησιακών δεδομένων, την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, τον προσδιορισμό κοινών έργων και των εφαρμοστέων μηχανισμών διακυβέρνησής τους. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³. Εάν η επιτροπή δεν εκδώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης.
- (43) Οι κοινωνικές και επαγγελματικές οργανώσεις του προσωπικού θα πρέπει, αντιστοίχως να γνωμοδοτούν για όλα τα προτεινόμενα μέτρα που έχουν σημαντική κοινωνική, τεχνολογική και ανθρώπινη διάσταση ή επιπτώσεις στις επιδόσεις. Σε ενωσιακό επίπεδο, θα πρέπει να γνωμοδοτήσει επίσης η επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ¹⁴ της Επιτροπής καθώς και η ομάδα εμπειρογνομόνων για την ανθρώπινη διάσταση.
- (44) Οι ποινές που προβλέπονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές χωρίς να θίγουν την ασφάλεια.

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

¹⁴ ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

- (44β) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εμποδίζει την εφαρμογή, από τα κράτη μέλη, μέτρων που είναι αναγκαία για τη διαφύλαξη ουσιωδών συμφερόντων της πολιτικής για την ασφάλεια ή την άμυνα. Επίσης, ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εξουσία των κρατών μελών να θεσπίζουν διατάξεις για την οργάνωση των ενόπλων δυνάμεών τους. Η εξουσία αυτή μπορεί να οδηγήσει τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι οι ένοπλες δυνάμεις τους διαθέτουν επαρκή εναέριο χώρο ώστε να διατηρούν κατάλληλο επίπεδο εκπαίδευσης και άσκησης. Θα πρέπει συνεπώς να προβλεφθεί ρήτρα διασφάλισης που να επιτρέπει την άσκηση της εξουσίας αυτής.
- (45)
- (46) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά μπορεί, λόγω της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ιδίου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτού του στόχου,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για τη δημιουργία και την αποτελεσματική λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ώστε να ενισχυθούν τα πρότυπα ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας, η βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και οι συνολικές επιδόσεις της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις όλων των χρηστών του εναέριου χώρου. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός περιλαμβάνει ένα συνεκτικό πανευρωπαϊκό δίκτυο, έναν προοδευτικά πιο ενοποιημένο εναέριο χώρο, συστήματα διαχείρισης δικτύου και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που βασίζονται στην ασφάλεια, στην απόδοση, στη διαλειτουργικότητα και στον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό, προς όφελος όλων των χρηστών του εναέριου χώρου, των πολιτών και του περιβάλλοντος.
2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού δεν θίγει την κυριαρχία των κρατών μελών επί του εναέριου χώρου τους και τις απαιτήσεις των κρατών μελών που αφορούν θέματα δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφάλειας και άμυνας, όπως ορίζεται στο άρθρο 44. Ο παρών κανονισμός δεν καλύπτει τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και τη στρατιωτική εκπαίδευση. Θα εξασφαλίζεται ο συντονισμός με τις στρατιωτικές αρχές, ώστε να εντοπίζονται και να αντιμετωπίζονται ενδεχόμενες συνέπειες από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε στρατιωτικές δραστηριότητες.
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, στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να επικουρεί τα κράτη μέλη, στους τομείς τους οποίους καλύπτει, ως προς την εκπλήρωση των δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου υποχρεώσεών τους, με την παροχή βάσης για κοινή ερμηνεία και ενιαία εφαρμογή των διατάξεών της, και με την εξασφάλιση της δέουσας συνεκτίμησής τους στον παρόντα κανονισμό και στους κανόνες εφαρμογής του.

4. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εναέριο χώρο εντός των περιοχών ICAO EUR, στον οποίο τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ο οποίος ανήκει σε άλλες περιοχές ICAO, με την προϋπόθεση ότι ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «Υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου» σημαίνει υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC) για την κυκλοφορία στα αεροδρόμια.
2. «Υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών» σημαίνει υπηρεσία, εγκατεστημένη εντός καθορισμένης περιοχής κάλυψης, υπεύθυνη για την παροχή των αεροναυτικών πληροφοριών και δεδομένων των αναγκών για την ασφάλεια, την κανονικότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας.
- 2α. «Οργανισμός»: ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139.
3. «Φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας» σημαίνει οιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει μία ή περισσότερες υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία.
4. «Υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS) » σημαίνει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS) περιλαμβανομένων υπηρεσιών που αυξάνουν τα σήματα τα οποία εκπέμπονται από δορυφόρους βασικών συστοιχιών του GNSS για τους σκοπούς της αεροναυτιλίας), μετεωρολογικές υπηρεσίες για την αεροναυτιλία (MET), υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών (AIS), και υπηρεσίες δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας (ADS).
5. «Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει υπηρεσία η οποία παρέχεται με στόχο:
 - α) την πρόληψη των συγκρούσεων
 - ι) μεταξύ αεροσκαφών

ii) στην περιοχή ελιγμών, μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων

β) τη διεκπεραίωση και διατήρηση τακτικής ροής εναέριας κυκλοφορίας.

6. «υπηρεσίες δεδομένων εναέριας κυκλοφορίας»: υπηρεσίες συλλογής, συγκέντρωσης και ενοποίησης επιχειρησιακών δεδομένων από παρόχους υπηρεσιών επιτήρησης, από παρόχους υπηρεσιών MET και AIS και λειτουργιών δικτύου, καθώς και από άλλες συναφείς οντότητες που παράγουν επιχειρησιακά δεδομένα, καθώς και υπηρεσίες παροχής επεξεργασμένων δεδομένων για σκοπούς ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας·

8.«Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) » σημαίνει καθήκοντα που καθιερώθηκαν με σκοπό τη συμβολή στην ασφαλή, μεθοδική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας και καλύπτουν την πλήρη τροχιά διασφαλίζοντας ότι οι δυνατότητες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (EEK) χρησιμοποιούνται στο μέγιστο δυνατό βαθμό και ότι ο όγκος της κυκλοφορίας συμβιβάζεται με τις μεταφορικές ικανότητες που δηλώνονται από τους ενδεδειγμένους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

9. ως «διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM)» νοείται το σύνολο των εναέριων λειτουργιών και υπηρεσιών και των λειτουργιών και υπηρεσιών εδάφους (υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, διαχείριση του εναέριου χώρου και διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, περιλαμβανομένου του σχεδιασμού της διαδικασίας πτήσης·) που απαιτούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των αεροσκαφών σε όλες τις φάσεις των πτητικών δραστηριοτήτων·

10.«Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας» σημαίνει τις διάφορες υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, υπηρεσίες συναγερμού, συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες EEK (υπηρεσίες ελέγχου περιοχής, προσέγγισης και αεροδρομίου).

11.«Τμήμα εναέριου χώρου» σημαίνει εναέριο χώρο καθορισμένων διαστάσεων στο χώρο και το χρόνο, αποτελούμενο από μία ή περισσότερες δομές εναέριου χώρου, εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

12.«Διαχείριση του εναέριου χώρου» σημαίνει λειτουργία προγραμματισμού και παρακολούθησης με κύριο στόχο τη βελτιστοποίηση της χρήσης του διαθέσιμου εναέριου χώρου με δυναμική χρονοκατανομή και, ενίοτε, κατάτμηση του εναέριου χώρου στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών του με βάση τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες.

13. «δομή εναέριου χώρου»: συγκεκριμένο όγκο εναέριου χώρου που καθορίζεται με σκοπό τη διασφάλιση της ασφαλούς και βέλτιστης λειτουργίας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας·

- 14.ως «χρήστες του εναέριου χώρου» νοούνται οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών που λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες γενικής εναέριας κυκλοφορίας·
- 15.«υπηρεσία συνέγερσης» σημαίνει υπηρεσία ενημέρωσης των ενδεδειγμένων οργανισμών σχετικά με τα αεροσκάφη που χρήζουν αρωγής έρευνας και διάσωσης και, κατά περίπτωση, συνδρομής των οργανισμών αυτών.
- 16.«Υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης» σημαίνει υπηρεσία EEK για τις αφίξεις και αναχωρήσεις ελεγχόμενων πτήσεων.
- 17.«Υπηρεσία ελέγχου περιοχής» σημαίνει υπηρεσία EEK για ελεγχόμενες πτήσεις σε περιοχές ελέγχου.
18. «βασική τιμή»: τιμή που ορίζεται με σκοπό τον καθορισμό στόχων επιδόσεων και υπολογίζεται χρησιμοποιώντας το πραγματικό κόστος ή το πραγματικό κόστος μονάδας κατά τη διάρκεια του έτους που προηγείται της έναρξης της σχετικής περιόδου αναφοράς·
19. «ομάδα αναφοράς»: ομάδα παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον·
20. «τιμή κατανομής»: η τιμή που προκύπτει, για συγκεκριμένο πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, από την κατανομή ενωσιακού στόχου επιδόσεων στο επίπεδο ενός ή περισσότερων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, η οποία χρησιμεύει ως σημείο αναφοράς για την αξιολόγηση της συνέπειας του στόχου επιδόσεων που καθορίζεται στο προσχέδιο επιδόσεων με τον ενωσιακό στόχο επιδόσεων·
21. «πιστοποιητικό» σημαίνει το πιστοποιητικό όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139·
22. «κοινή υπηρεσία πληροφοριών (CIS)»: υπηρεσία που συνίσταται στη διάδοση στατικών και δυναμικών δεδομένων, ώστε να καθίσταται δυνατή η παροχή υπηρεσιών U-space για τη διαχείριση κυκλοφορίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών·
- 23.«Υπηρεσίες επικοινωνίας» σημαίνει σταθερές και κινητές αεροναυτικές υπηρεσίες που καθιστούν δυνατή την επικοινωνία εδάφους/εδάφους, αέρα/εδάφους και αέρα/αέρα για σκοπούς EEK.
- 24.«Συστατικά στοιχεία» νοούνται τόσο τα υλικά αντικείμενα, όπως το υλικό, όσο και τα άυλα στοιχεία, όπως το λογισμικό, στα οποία βασίζεται η διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΕΔΔΕΚ).

25. «περιοχή ελέγχου»: ελεγχόμενος εναέριος χώρος εκτεινόμενος επάνω από συγκεκριμένο όριο πάνω από την επιφάνεια της Γης·

26. «συλλογική λήψη αποφάσεων»: διαδικασία κατά την οποία η λήψη αποφάσεων γίνεται με βάση διάδραση και διαβούλευση με τις αρχές των οικείων κρατών μελών, τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και άλλους παράγοντες, κατά περίπτωση, και αποσκοπεί στην εξεύρεση συναίνεσης·

27.«διασυννοριακές υπηρεσίες» σημαίνει αεροναυτιλιακές υπηρεσίες παρέχονται σε ένα κράτος μέλος από πάροχο υπηρεσιών που έχει την κύρια εγκατάστασή του σε άλλο κράτος μέλος

28. «δήλωση»: για τους σκοπούς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, δήλωση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139·

30. «ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή»: ο όγκος εναέριου χώρου που εκτείνεται από το έδαφος έως και τον ανώτερο εναέριο χώρο, στον οποίο παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και για τον οποίο έχει καθοριστεί ενιαία βάση κόστους και ενιαία τιμή μονάδας·

31. «EUROCONTROL» σημαίνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, ο οποίος συστάθηκε από τη διεθνή σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960 περί συνεργασίας για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας.

32.«Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας» («ΕΔΔΕΚ») σημαίνει το σύνολο των συστημάτων, που αναφέρονται στο σημείο 3.1 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο οποίος καθιστά δυνατή την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών στα σύνορα με τρίτες χώρες.

33.ως « ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM» νοείται το πρόγραμμα που εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/ΕΚ του Συμβουλίου¹⁵, και όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια·

34.ως «ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου» νοείται μια αντίληψη διαχείρισης του εναέριου χώρου, όπως περιγράφεται από τον ΔΟΠΑ, η οποία βασίζεται στη θεμελιώδη αρχή ότι ο εναέριος χώρος δεν θα πρέπει να ορίζεται ούτε ως αμιγώς πολιτικός εναέριος χώρος ούτε ως αμιγώς στρατιωτικός εναέριος χώρος, αλλά θα πρέπει να θεωρείται ως ένα συνεχές εντός του οποίου πρέπει να καλύπτονται όλες οι απαιτήσεις των χρηστών στον βαθμό του εφικτού·

¹⁵ EE L 95 της 9.4.2009, σ. 41.

35.«υπηρεσία πληροφοριών πτήσης» σημαίνει υπηρεσία παροχής συμβουλών και χρήσιμων πληροφοριών για την ασφαλή και αποτελεσματική διενέργεια των πτήσεων·

35β. ως «λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου» νοείται το τμήμα του εναέριου χώρου που βασίζεται σε επιχειρησιακές απαιτήσεις και έχει καθορισθεί ανεξαρτήτως κρατικών συνόρων, εντός του οποίου η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και συναφών υπηρεσιών βασίζεται στις επιδόσεις και βελτιστοποιείται με στόχο την καθιέρωση, σε κάθε λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, αυξημένης συνεργασίας μεταξύ παρόχων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή, κατά περίπτωση, ολοκληρωμένου παρόχου.

35γ. «σχεδιασμός διαδικασίας πτήσης»: όλα τα καθήκοντα τα σχετικά με τον σχεδιασμό διαδικασίας πτήσης με όργανα·

36.«Γενική εναέρια κυκλοφορία» σημαίνει το σύνολο των κινήσεων των πολιτικών αεροσκαφών καθώς και το σύνολο των κινήσεων των κρατικών (συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, τελωνειακών και αστυνομικών) αεροσκαφών, όταν οι εν λόγω κινήσεις διεξάγονται σύμφωνα με τις διαδικασίες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), ο οποίος συστάθηκε με τη σύμβαση του Σικάγου.

37.«Διαλειτουργικότητα» σημαίνει ένα σύνολο λειτουργικών, τεχνικών και επιχειρησιακών ιδιοτήτων που απαιτείται να έχουν τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία του ΕΔΔΕΚ και οι διαδικασίες λειτουργίας του ώστε να μπορεί να λειτουργεί με ασφάλεια, ομοιογενώς και αποτελεσματικά.

38.«Μετεωρολογικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας (MET)» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν μετεωρολογικές προγνώσεις, προειδοποιήσεις, ενημερώσεις και παρατηρήσεις για σκοπούς αεροναυτιλίας, καθώς και ό,τι άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες και στοιχεία παρέχουν τα κράτη προς αεροναυτική χρήση.

39. «εθνική αρμόδια αρχή»: οι οντότητες όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 34 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139·

40. «εθνική εποπτική αρχή»: ο εθνικός φορέας ή οι εθνικοί φορείς στους οποίους ένα κράτος μέλος αναθέτει τα καθήκοντα που προβλέπονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού·

41.«Υπηρεσίες πλοήγησης» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν στο αεροσκάφος πληροφορίες θέσης και χρονισμού.

42. «κρίση δικτύου»: κατάσταση αδυναμίας παροχής διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και ή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο απαιτούμενο επίπεδο, η οποία οδηγεί σε μεγάλη απώλεια χωρητικότητας του δικτύου, ή σε μεγάλη ανισορροπία μεταξύ χωρητικότητας του δικτύου και ζήτησης, ή σε μεγάλη απώλεια ροής ή ακεραιότητας πληροφοριών σε ένα ή και περισσότερα μέρη του δικτύου μετά από κάποια ασυνήθη ή απρόβλεπτη κατάσταση·

43. «διαχειριστής δικτύου»: ο φορέας που είναι επιφορτισμένος με τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 26, σύμφωνα με το άρθρο 27·

43α. «σχέδιο λειτουργιών δικτύου (NOP)»: σχέδιο που καταρτίζεται μέσω διαδικασίας συλλογικής λήψης αποφάσεων για την υλοποίηση, σε επιχειρησιακό επίπεδο, των στόχων των σχετικών με τις λειτουργίες δικτύου και συντελεί στις επιδόσεις·

43β. «Σχέδιο στρατηγικής δικτύου»: σχέδιο που έχει εκπονηθεί με διαδικασία συνεργατικής απόφασης, η οποία κατευθύνει την μακροπρόθεσμη εξέλιξη του δικτύου·

43γ. «Επιχειρησιακή εναέρια κυκλοφορία»: όλες οι πτήσεις που δεν είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις περί γενικής εναέριας κυκλοφορίας, για την οποία έχουν καθοριστεί κανόνες και διαδικασίες από τις ενδεδειγμένες εθνικές αρχές·

44. «Επιχειρησιακά δεδομένα» σημαίνει τις πληροφορίες σχετικά με όλες τις φάσεις μιας πτήσης, οι οποίες απαιτούνται για επιχειρησιακούς σκοπούς από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους υπευθύνους των αερολιμένων και τους άλλους ενεχόμενους φορείς.

44α. «επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς»: οι πολιτικοί και στρατιωτικοί χρήστες του εναέριου χώρου, οι πολιτικοί και στρατιωτικοί πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων·

45. «σχέδιο επιδόσεων»: σχέδιο το οποίο έχει ως στόχο τη βελτίωση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου·

46.«Θέση σε λειτουργία» σημαίνει την πρώτη επιχειρησιακή χρήση μετά την αρχική εγκατάσταση ή την αναβάθμιση συστήματος.

47.«Δίκτυο αεροδιαδρόμων» σημαίνει δίκτυο συγκεκριμένων αεροδιαδρόμων για τη διοχέτευση της ροής της γενικής εναέριας κυκλοφορίας ανάλογα με τις ανάγκες για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

48. «φάση καθορισμού του SESAR»: η φάση που περιλαμβάνει την εκπόνηση και την επικαιροποίηση του μακρόπνοου οράματος του σχεδίου SESAR, των σχετικών αρχών λειτουργίας που καθιστούν εφικτές βελτιώσεις σε κάθε στάδιο της πτήσης, των απαιτούμενων βασικών επιχειρησιακών αλλαγών στο πλαίσιο του ΕΔΔΕΚ και των απαιτούμενων προτεραιοτήτων ανάπτυξης και εγκατάστασης·

49. «φάση εγκατάστασης του SESAR»: οι διαδοχικές φάσεις βιομηχανικής παραγωγής και εφαρμογής κατά τις οποίες διεξάγονται οι ακόλουθες δραστηριότητες: τυποποίηση, παραγωγή και πιστοποίηση επίγειου και αερομεταφερόμενου εξοπλισμού και διαδικασιών που απαιτούνται για την εφαρμογή λύσεων SESAR (βιομηχανική παραγωγή)· και προμήθεια, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία εξοπλισμού και συστημάτων που βασίζονται σε λύσεις SESAR, συμπεριλαμβανομένων των αντίστοιχων επιχειρησιακών διαδικασιών (εφαρμογή)·

50. «φάση ανάπτυξης του SESAR»: η φάση κατά την οποία διεξάγονται δραστηριότητες έρευνας, ανάπτυξης και επικύρωσης με στόχο την παροχή ώριμων λύσεων SESAR·

51. «έργο SESAR»: το έργο εκσυγχρονισμού της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, σκοπός του οποίου είναι να διαθέτει η Ένωση τυποποιημένη και διαλειτουργική υποδομή διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας υψηλών επιδόσεων, και το οποίο έγκειται σε έναν κύκλο καινοτομίας που περιλαμβάνει τη φάση καθορισμού του SESAR, τη φάση ανάπτυξης του SESAR και τη φάση εγκατάστασης του SESAR·

52. «λύση SESAR»: αποτέλεσμα της φάσης ανάπτυξης του SESAR έτοιμο προς εγκατάσταση το οποίο εισάγει νέες ή βελτιωμένες τυποποιημένες και διαλειτουργικές επιχειρησιακές διαδικασίες ή τεχνολογίες·

53. «Υπηρεσίες επιτήρησης» σημαίνει τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που χρησιμοποιούνται για να προσδιορίζονται οι σχετικές θέσεις των αεροσκαφών, ώστε να εξασφαλίζεται ο ασφαλής διαχωρισμός τους.

54. «Σύστημα» σημαίνει το σύνολο συστατικών στοιχείων εδάφους και συστατικών στοιχείων φερομένων επί αεροσκαφών, καθώς και διαστημικού εξοπλισμού, το οποίο παρέχει υποστήριξη για υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε όλες τις φάσεις της πτήσης.

56. «ζώνη χρέωσης τερματικών τελών»: αερολιμένας ή ομάδα αερολιμένων ευρισκόμενων στο έδαφος κράτους μέλους ή κρατών μελών, όπου παρέχονται τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και έχει καθορισθεί ενιαία βάση κόστους και ενιαία τιμή μονάδας·

57.«Αναβάθμιση» σημαίνει κάθε τροποποίηση η οποία αλλάζει τα χαρακτηριστικά λειτουργίας ενός συστήματος.

«Άρθρο 2α

Λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου όπου η συνεργασία και ο συντονισμός θα εξελίσσονται καλύτερα, με σκοπό την ενίσχυση των επιδόσεων του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 3 έως 5α του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη μπορούν να εκτελούν από κοινού το σύνολο ή μέρος των υποχρεώσεών τους δυνάμει των άρθρων 3, 4, 5, 7, 7α, 7β, 8, 10, 13, 13α, 13β και 17 του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων που εκδίδονται βάσει αυτού στο επίπεδο του λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου.
2. Στη συνεργασία αυτή μπορούν επίσης να περιλαμβάνονται και τρίτες χώρες, εφόσον λαμβάνουν μέρος σε λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.
4. Τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου ορίζονται βάσει διεθνούς συμφωνίας που συνάπτεται μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών μελών και, κατά περίπτωση, των ενδιαφερόμενων τρίτων χωρών που είναι υπεύθυνες για οιοδήποτε τμήμα του εναέριου χώρου που περιλαμβάνεται στο λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου. Η συμφωνία και ο κατάλογος των υποχρεώσεων που τα κράτη μέλη προτίθενται να εκπληρώνουν από κοινού κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΕΘΝΙΚΕΣ ΕΠΟΠΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 3

Διορισμός, ίδρυση και απαιτήσεις για τις 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 από τον παρόντα κανονισμό.
2. Η εθνική εποπτική αρχή ασκεί τις εξουσίες της κατά τρόπο αμερόληπτο, ανεξάρτητο και διαφανή και έχει ανάλογες διαδικασίες οργάνωσης, στελέχωσης, διαχείρισης και χρηματοδότησης.
3. Η εθνική εποπτική αρχή είναι ανεξάρτητη από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας από οργανωτική και ιεραρχική πλευρά και από άποψη λήψης αποφάσεων, αποφεύγοντας ιδίως τις συγκρούσεις συμφερόντων με αυτούς τους παρόχους υπηρεσιών. Η ανεξαρτησία αυτή δεν εμποδίζει την αρχή και τους παρόχους υπηρεσιών να αποτελούν μέρος της ίδιας δημόσιας υπηρεσίας, οντότητας ή διοίκησης.

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να συστήνουν αρχές αρμόδιες είτε για περισσότερους από έναν ρυθμιζόμενους τομείς είτε για περισσότερους τομείς ρύθμισης εντός του τομέα των μεταφορών υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ενοποιημένες ρυθμιστικές αρχές πληρούν τις απαιτήσεις ανεξαρτησίας που προβλέπονται στο παρόν άρθρο. Η εθνική εποπτική αρχή μπορεί να συμπράττει οργανωτικά με άλλες δημόσιες αρχές, ιδίως δε με την εθνική αρχή ανταγωνισμού που αναφέρεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου¹⁶, την εθνική αρμόδια αρχή ή, εφόσον συντρέχει περίπτωση, με εθνική αρχή μεταφορών, υπό την προϋπόθεση ότι ο κοινός φορέας που συστήνεται βάσει της παρούσας διάταξης, πληροί τις απαιτήσεις ανεξαρτησίας που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.

9. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των εθνικών εποπτικών αρχών, καθώς και τυχόν μεταβολές τους, και την ενημερώνουν για τα μέτρα που έλαβαν για να συμμορφωθούν προς το παρόν άρθρο.

Άρθρο 4

Καθήκοντα των εθνικών εποπτικών αρχών

1 Η εθνική εποπτική αρχή φέρει σε πέρας τα καθήκοντα που της ανατίθενται βάσει του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται δυνάμει του κανονισμού αυτού, ιδίως δε τα εξής καθήκοντα:

- α) ελέγχει τη συμμόρφωση και την ικανοποίηση των απαιτήσεων περί εθνικής ασφάλειας και άμυνας που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1α στοιχείο β) και στο άρθρο 8 παράγραφος 4 στοιχείο δ) από τους παρόχους υπηρεσιών·
- γ) αξιολογεί και εγκρίνει τον καθορισμό της τιμής παροχής της CIS, σύμφωνα με το άρθρο 9·
- δ) προετοιμασία του προσχεδίου επιδόσεων, που θα περιλαμβάνει τον καθορισμό κριτηρίων για την κατανομή των δαπανών και τον καθορισμό στόχων επιδόσεων, παρακολούθηση των επιδόσεων και των συστημάτων χρέωσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 έως 13β, 17 και 19 έως 22 και, εντός των ορίων των εν λόγω άρθρων, στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στα άρθρα 18 και 23

¹⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης (ΕΕ L 1 της 4.1.2003, σ. 1).

- ε) επιβλέπουν την εφαρμογή του κανονισμού όσον αφορά τη διαφάνεια των λογαριασμών σύμφωνα με το άρθρο 25, υποβάλλουν σε λογιστικό έλεγχο ή επαληθεύουν και εγκρίνουν τα οικονομικά δεδομένα που αναφέρονται στο άρθρο 25 παράγραφος 4.

3. Κάθε εθνική εποπτική αρχή, σε συνεργασία με την εθνική αρμόδια αρχή εάν είναι διαφορετική οντότητα, διενεργεί τις αναγκαίες δραστηριότητες παρακολούθησης, περιλαμβάνοντας, εφόσον απαιτείται, επιθεωρήσεις και δραστηριότητες λογιστικού ελέγχου, προκειμένου να εντοπίζονται πιθανές περιπτώσεις που οντότητες υπαγόμενες σε εποπτεία δυνάμει του παρόντος κανονισμού δεν συμμορφώνονται προς απαιτήσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και προς τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού. Σε περίπτωση με συμμόρφωσης, οι εθνικές εποπτικές αρχές αποφασίζουν και επιβάλλουν διορθωτικά μέτρα.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και οι πάροχοι CIS συμμορφώνονται με οιαδήποτε μέτρα επιβολής λαμβάνουν οι εθνικές εποπτικές αρχές σε αυτό το πλαίσιο. Σε περίπτωση διασυννοριακών υπηρεσιών, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, ή η εθνική εποπτική αρχή του, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ή έχει την κύρια εγκατάστασή του ο πάροχος υπηρεσιών, ή από την εθνική εποπτική αρχή του εν λόγω κράτους μέλους, να του παράσχει στήριξη για την αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων επιβολής. Αμφότερα τα κράτη μέλη, ή οι εθνικές εποπτικές αρχές τους, προσπαθούν να συνεργάζονται για τον σκοπό αυτό.

Άρθρο 5

Συνεργασία εθνικών εποπτικών αρχών

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες κατά περίπτωση, ιδίως πληροφορίες σχετικές με τις εργασίες τη διαδικασία λήψεως αποφάσεων, τις βέλτιστες πρακτικές και διαδικασίες, καθώς και για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Για τον σκοπό αυτόν, οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να συμμετέχουν και να συνεργάζονται εντός ενός δικτύου το οποίο θα συνέρχεται σε τακτά διαστήματα.

2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές συνεργάζονται, ιδίως στην περίπτωση της παροχής διασυννοριακών υπηρεσιών και της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία άλλου κράτους μέλους, μέσω ρυθμίσεων εργασίας, για τους σκοπούς αμοιβαίας συνδρομής στα οικεία καθήκοντα παρακολούθησης, επίβλεψης και χειρισμού επιθεωρήσεων και μελετών.

3. Εάν παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία δύο ή περισσότερων κρατών μελών, ιδίως όσον αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνάπτουν, εάν συντρέχει περίπτωση, συμφωνία για την εποπτεία που πρέπει να διενεργούν τα ίδια ή οι αρχές τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού επί των ενδιαφερόμενων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

4. Στην περίπτωση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητα άλλου κράτους μέλους, οι συμφωνίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 προβλέπουν την αμοιβαία αναγνώριση, από καθένα από τα κράτη μέλη ή τις αρχές τους, της απαλλαγής από τα καθήκοντα που περιγράφονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και των αποτελεσμάτων που συνεπάγεται η απαλλαγή από τα εν λόγω καθήκοντα. Καθορίζουν επίσης ποια εθνική εποπτική αρχή είναι αρμόδια για τα καθήκοντα που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1.

5. Όταν το επιτρέπει η εθνική νομοθεσία, και στην προοπτική της περιφερειακής συνεργασίας, οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν επίσης να συνάπτουν συμφωνίες για την κατανομή αρμοδιοτήτων όσον αφορά τα εποπτικά καθήκοντα.

5α. Οι συμφωνίες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 6

Παροχή υπηρεσιών από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας

2. Με την επιφύλαξη των άρθρων 7, 7α και 8 παράγραφος 4 του παρόντος κανονισμού, οι οντότητες που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα άρθρα 40 και 41 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/1139 και στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτών, δικαιούνται να παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας για χρήστες του εναέριου χώρου εντός της Ένωσης, υπό όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις.

2α. Σε περίπτωση που κράτος μέλος έχει χορηγήσει σε πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας εξαίρεση από την απαίτηση κατοχής πιστοποιητικού σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, το εν λόγω κράτος μέλος μπορεί, κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2, να επιτρέψει στον εν λόγω πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο τμήμα του εναέριου χώρου υπό την ευθύνη του για το οποίο χορηγήθηκε η εν λόγω εξαίρεση και σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο εν λόγω άρθρο.

3. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στον στρατό την παροχή των υπηρεσιών αεροναυτιλίας που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού 2018/1139 σε ολόκληρο ή σε μέρος του εναέριου χώρου υπό την ευθύνη τους, χωρίς πιστοποίηση και/ή εφαρμογή του συνόλου ή μέρους του παρόντος κανονισμού. Σε τέτοιες περιπτώσεις, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για την απόφασή του. Η παροχή των υπηρεσιών αυτών πραγματοποιείται σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού 2018/1139.

Ορισμός παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποκλειστική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου στον εναέριο χώρο της δικαιοδοσίας τους. Προς τούτο, τα κράτη μέλη ορίζουν, μεμονωμένα ή συλλογικά, έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Τα κράτη μέλη διαθέτουν διακριτική ευχέρεια όσον αφορά τον ορισμό του ή των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, υπό τον όρο ότι ο πάροχος ή οι πάροχοι των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

1α. Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πληρούν σωρευτικά τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) είναι κάτοχοι πιστοποιητικού σύμφωνα με το άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/1139 ή έγκυρης δήλωσης σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, εκτός εάν εξαιρούνται από την απαίτηση πιστοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139·
- β) συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις περί εθνικής ασφάλειας και άμυνας·
- γ) η κύρια εγκατάστασή τους βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους και
- δ) τα κράτη μέλη ή υπήκοοι κρατών μελών κατέχουν άνω του 50 % του παρόχου υπηρεσιών και έχουν τον ουσιαστικό έλεγχο του, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε συμφωνία με τρίτη χώρα, της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος.

Κατά παρέκκλιση από τα στοιχεία γ) και δ), ένα κράτος μέλος μπορεί να ορίσει πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που έχει την κύρια εγκατάστασή του σε τρίτη χώρα και/ή δεν πληροί τον όρο του στοιχείου δ) για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε περιορισμένο τμήμα του εναέριου χώρου για τον οποίο είναι υπεύθυνο το εν λόγω κράτος μέλος, όταν το εν λόγω τμήμα του εναέριου χώρου συνορεύει με εναέριο χώρο υπό την ευθύνη της εν λόγω τρίτης χώρας.

2. Ο ορισμός των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δεν υπόκειται σε καμία προϋπόθεση που απαιτεί από τους εν λόγω παρόχους :

α) να είναι υπό την άμεση ή κατά πλειοψηφία κυριότητα του ορίζοντος κράτους μέλους ή υπηκόων του·

β) να έχουν τον κύριο τόπο δραστηριότητάς τους ή την καταστατική έδρα τους στο έδαφος του ορίζοντος κράτους μέλους·

γ) να χρησιμοποιούν μόνον εγκαταστάσεις στο ορίζον κράτος μέλος σε περίπτωση που η εφαρμογή των όρων αυτών συνεπάγεται αδικαιολόγητο περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών ή της ελευθερίας εγκατάστασης.

3. Τα κράτη μέλη διευκρινίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που πρέπει να τηρούν οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που έχουν ορισθεί σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τυχόν αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου και που αφορούν τον ορισμό παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα τμήματα εναέριου χώρου όσον αφορά τον εναέριο χώρο που τελεί υπό την ευθύνη τους.

Άρθρο 7α

Ορισμός παρόχων MET

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να ορίζουν, μεμονωμένα ή συλλογικά, πάροχο MET σε αποκλειστική βάση σε όλο τον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ή μέρος του χώρου αυτού, λαμβάνοντας υπόψη μελήματα ασφαλείας.

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για κάθε απόφαση που λαμβάνουν βάσει του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 7β

Σχέσεις μεταξύ παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας δύνανται να επωφελούνται από τις υπηρεσίες άλλων παρόχων υπηρεσιών που είναι κάτοχοι πιστοποιητικού σύμφωνα με το άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/1139 ή έγκυρης δήλωσης σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, εκτός εάν εξαιρούνται από την απαίτηση πιστοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Η συνεργασία αυτή πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 8, εφόσον συντρέχει περίπτωση.

Για τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 7 και τους παρόχους MET που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 7α, η εν λόγω συνεργασία υπόκειται στην έγκριση των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας επισημοποιούν την εργασιακή τους σχέση μέσω γραπτών συμφωνιών ή ισοδύναμων νομικών ρυθμίσεων, στις οποίες καθορίζονται τα συγκεκριμένα καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών διακανονισμών, εάν συντρέχει περίπτωση, και οι λειτουργίες που αναλαμβάνει κάθε πάροχος. Οι συμφωνίες αυτές κοινοποιούνται στην οικεία εθνική εποπτική αρχή ή αρχές.

Για τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 7 και τους παρόχους MET που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 7α, οι όροι της συμφωνίας αυτής υπόκεινται στην έγκριση των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

Άρθρο 8

Όροι σχετικά με την παροχή υπηρεσιών CNS, AIS, ADS, MET και την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τον έλεγχο προσέγγισης και αεροδρομίου

1. Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που θεσπίζει το κράτος που τους ορίζει σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3, οι οριζόμενοι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να αποφασίσουν να παρέχουν υπηρεσίες CNS, AIS, ή ADS.

1α. Εκτός από τις περιπτώσεις όπου τα κράτη μέλη έχουν ορίσει πάροχο υπηρεσιών MET σύμφωνα με το άρθρο 7α, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να παρέχουν υπηρεσίες MET.

1β. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή σε ομάδα φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων να προμηθεύουν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας για έλεγχο αεροδρομίου και/ή υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας για έλεγχο προσέγγισης.

Στην περίπτωση αυτή, η συγγραφή υποχρεώσεων συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για την ποιότητα των υπηρεσιών, υπόκειται στην έγκριση των κρατών μελών. Τα κράτη μέλη ορίζουν τον πάροχο υπηρεσιών που επιλέχθηκε κατόπιν της διαδικασίας που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο.

4. Πάροχος υπηρεσιών CNS, AIS, ADS, MET ή εναέριας κυκλοφορίας για έλεγχο αεροδρομίου ή για έλεγχο προσέγγισης μπορεί να επιλεγεί και, κατά περίπτωση, να οριστεί για την παροχή υπηρεσιών σε κράτος μέλος μόνον κατόπιν διαδικασίας προμήθειας σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 1α ή 1β, υπό την προϋπόθεση ότι πληροί σωρευτικά τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) είναι κάτοχος πιστοποιητικού σύμφωνα με το άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/1139 ή έγκυρης δήλωσης σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, εκτός εάν εξαιρείται από την απαίτηση πιστοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139·
- β) η κύρια εγκατάστασή του βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους·
- γ) τα κράτη μέλη ή υπήκοοι κρατών μελών κατέχουν άνω του 50 % του παρόχου υπηρεσιών και έχουν τον ουσιαστικό έλεγχό του, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε συμφωνία με τρίτη χώρα, της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος· και
- δ) ο πάροχος υπηρεσιών συμμορφώνεται προς τις εθνικές απαιτήσεις περί ασφάλειας και άμυνας.

Κατά παρέκκλιση από τα στοιχεία β) και γ), ένας πάροχος παγκόσμιων δορυφορικών υπηρεσιών στον οποίο έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό σύμφωνα με το άρθρο 41 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 για την παροχή υπηρεσιών εντός της Ένωσης πριν από την έκδοση του παρόντος κανονισμού μπορεί να επιλεγεί για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών στην Ένωση, ακόμη και αν δεν συμμορφώνεται με τους όρους που καθορίζονται στα στοιχεία β) και γ).

5. Τα άρθρα 3, 13α, 13β και 17 και οι σχετικοί με τα εν λόγω άρθρα εκτελεστικοί κανόνες που θεσπίζονται βάσει του άρθρου 18 δεν εφαρμόζονται στις υπηρεσίες ET που παρέχουν πάροχοι MET οι οποίοι έχουν επιλεγεί ή στους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που έχουν οριστεί κατόπιν διαδικασίας προμηθειών η οποία έχει διεξαχθεί σύμφωνα με τις παραγράφους 1α και 1β. Οι ενδιαφερόμενοι πάροχοι τερματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν κατάλληλα δεδομένα για τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στα κύρια πεδία επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α) και στο πεδίο που αφορά την ασφάλεια στην εθνική εποπτική αρχή και στην Επιτροπή για λόγους παρακολούθησης.

Παροχή κοινών υπηρεσιών πληροφοριών

1. Όταν παρέχονται CIS τα δεδομένα που μεταβιβάζονται διαθέτουν την ακεραιότητα και την ποιότητα που απαιτούνται για την ασφαλή και προστατευμένη παροχή υπηρεσιών με σκοπό τη διαχείριση κυκλοφορίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών.
 2. Ο πάροχος CIS πληροί σωρευτικά τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - α) συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις περί εθνικής ασφάλειας και άμυνας.
 - β) η κύρια εγκατάστασή τους βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους και
 - γ) τα κράτη μέλη ή υπήκοοι κρατών μελών κατέχουν άνω του 50 % του παρόχου υπηρεσιών και έχουν τον ουσιαστικό έλεγχο του, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε συμφωνία με τρίτη χώρα, της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος.
 3. Οι δαπάνες στις οποίες βασίζεται η τιμή των CIS αναφέρονται σε λογαριασμό χωριστό από τους λογαριασμούς για οποιεσδήποτε άλλες δραστηριότητες του οικείου φορέα και είναι προσβάσιμες από την οικεία εθνική εποπτική αρχή.
- Όταν παρέχονται CIS σε αποκλειστική βάση, τα κράτη μέλη επιβάλλουν η τιμή για τις CIS να βασίζεται στις πάγιες και τις μεταβλητές δαπάνες για την παροχή της σχετικής υπηρεσίας και/ή να περιλαμβάνει προσαύξηση που αντικατοπτρίζει κατάλληλη αντιστάθμιση κινδύνου/απόδοσης.
4. Η τιμή που ορίζει ο πάροχος CIS υπόκειται σε αξιολόγηση και έγκριση από την οικεία εθνική εποπτική αρχή. Η τιμή για τις υπηρεσίες αυτές δημοσιοποιείται.
 5. Τα δεδομένα που είναι αναγκαία για την ασφαλή λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών στον εναέριο χώρο U-Space διατίθενται, χωρίς διακρίσεις, με την επιφύλαξη των συμφερόντων εθνικής ασφάλειας, δημόσιας τάξης και αμυντικής πολιτικής, από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Οι πάροχοι CIS χρησιμοποιούν τα δεδομένα αυτά μόνο για επιχειρησιακούς σκοπούς των υπηρεσιών που παρέχουν.
- Οι τιμές για την πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα βασίζονται στις πρόσθετες δαπάνες για τη διάθεση των δεδομένων και στο κόστος για τη δημιουργία των δεδομένων, όταν αυτό το τελευταίο δεν καλύπτεται δυνάμει του άρθρου 20 και εκτός εάν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν άλλους οικονομικούς πόρους για την κάλυψη των δαπανών αυτών.

Διαθεσιμότητα επιχειρησιακών δεδομένων για τη γενική εναέρια κυκλοφορία και πρόσβαση σε αυτά

1. Όσον αφορά τη γενική εναέρια κυκλοφορία, τα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα καθίστανται διαθέσιμα σε πραγματικό χρόνο, χωρίς διακρίσεις και χωρίς να θίγονται συμφέροντα εθνικής ασφάλειας, δημόσιας τάξης και αμυντικής πολιτικής, από όλους τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους αερολιμένες και τον διαχειριστή δικτύου, τόσο σε διασυννοριακή όσο και σε ενωσιακή βάση. Η εν λόγω διαθεσιμότητα είναι προς όφελος πιστοποιημένων ή δηλωμένων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στρατιωτικών οντοτήτων που αναλαμβάνουν δραστηριότητες ασφάλειας και άμυνας, παρόχων στρατιωτικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρηστών του εναέριου χώρου και αερολιμένων, καθώς και του διαχειριστή δικτύου. Τα δεδομένα χρησιμοποιούνται μόνον για επιχειρησιακούς σκοπούς.

3. Η πρόσβαση σε σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 παρέχεται δωρεάν στις αρχές που είναι αρμόδιες για την ασφάλεια, τη δημόσια τάξη και την άμυνα, στις εθνικές εποπτικές αρχές, στις εθνικές αρμόδιες αρχές, στον διαχειριστή δικτύου και στον Οργανισμό σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139.

4. Η Επιτροπή καθορίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3, τα ειδικά επιχειρησιακά δεδομένα που καλύπτονται από το παρόν άρθρο και καθορίζει τις τεχνικές λεπτομέρειες για την εν λόγω παροχή δεδομένων.

Φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων

1. Σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3, η Επιτροπή μπορεί, με εκτελεστική πράξη, να ορίσει ανεξάρτητο και αμερόληπτο φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων (PRB). Ο PRB δεν έχει ρυθμιστική λειτουργία ή άλλη εξουσία λήψης αποφάσεων. Ο ρόλος του PRB περιορίζεται στην παροχή συμβουλών και συνδρομής στην Επιτροπή και στις εθνικές εποπτικές αρχές κατόπιν αιτήματος, ιδίως όσον αφορά τη συλλογή, την εξέταση, την επικύρωση και τη διάδοση των σχετικών δεδομένων, καθώς και την εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων που ορίζεται στα άρθρα 10 έως 18 και του συστήματος χρέωσης που ορίζεται στα άρθρα 19 έως 23. Η Επιτροπή και οι εθνικές εποπτικές αρχές παραμένουν υπεύθυνες για την εκτέλεση των καθηκόντων και των υποχρεώσεών τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή επιβλέπει την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του PRB.

2. Σε περίπτωση που η Επιτροπή αποφασίσει να ορίσει ΦΕΕ σύμφωνα με την παράγραφο 1, θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3, λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά ιδίως την περίοδο ορισμού του PRB, τη σύνθεση του PRB, τη διαδικασία επιλογής και διορισμού, καθώς και τη διάρκεια της θητείας των μελών του PRB, συμπεριλαμβανομένου, εάν συντρέχει περίπτωση, του προέδρου του PRB, τις αποζημιώσεις, τις δαπάνες και τις αμοιβές των μελών του PRB, καθώς και τα καθήκοντα του PRB σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και εντός των ορίων του, και τέλος τις ειδικές δραστηριότητες του PRB.

Άρθρο 10

Σύστημα επιδόσεων

1. Για να βελτιωθούν οι επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και η δικτυακή διαχείριση στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, εφαρμόζεται σύστημα επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της δικτυακής διαχείρισης σύμφωνα με το παρόν άρθρο και τα άρθρα 11 έως 18.
2. Το σύστημα επιδόσεων εφαρμόζεται σε περιόδους αναφοράς ελάχιστης διάρκειας τριών ετών και μέγιστης διάρκειας πέντε ετών. Το σύστημα επιδόσεων περιλαμβάνει:
 - α) ενωσιακούς στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης για κάθε περίοδο αναφοράς·
 - β) σχέδια επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων δεσμευτικών στόχων επιδόσεων και, κατά περίπτωση, συστήματα παροχής κινήτρων στα κύρια πεδία επιδόσεων που αναφέρονται στο στοιχείο α) για κάθε περίοδο αναφοράς·
 - γ) περιοδική επανεξέταση, παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων που αναφέρονται στο στοιχείο α) και υπό το πρίσμα των σχετικών δεικτών για την ασφάλεια που ορίζονται σε συντονισμό με τον Οργανισμό.
3. Το σύστημα επιδόσεων που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2 βασίζεται στα εξής:

- α) συλλογή, επικύρωση, εξέταση, αξιολόγηση και διάδοση δεδομένων που σχετίζονται με τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη δικτυακή διαχείριση από όλα τα σχετικά μέρη, στα οποία περιλαμβάνονται πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρήστες του εναέριου χώρου, φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, εθνικές εποπτικές αρχές, εθνικές αρμόδιες και λοιπές εθνικές αρχές, ο Οργανισμός, ο διαχειριστής δικτύου και ο EUROCONTROL·
- β) βασικούς δείκτες επιδόσεων για τη θέση στόχων στα κύρια πεδία επιδόσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2α)
- γ) δείκτες για την παρακολούθηση των επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2α)
- γγ) μεθοδολογία για τον υπολογισμό των τιμών κατανομής·
- δ) αρχές που διέπουν τον καθορισμό σχεδίων επιδόσεων και στόχων επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας και για τη δικτυακή διαχείριση, καθώς και το περιεχόμενο των εν λόγω σχεδίων·
- ε) αξιολόγηση των προσχεδίων και στόχων επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τη δικτυακή διαχείριση·
- στ) παρακολούθηση των σχεδίων επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων των ενδεδειγμένων μηχανισμών συνέγερσης για την αναθεώρηση των σχεδίων και στόχων επιδόσεων, καθώς και για την αναθεώρηση των ενωσιακών στόχων επιδόσεων κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς·
- ζ) συγκριτική αξιολόγηση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπου συντρέχει λόγος·
- η) καθεστώτα παροχής κινήτρων, συμπεριλαμβανομένων τόσο θετικών οικονομικών κινήτρων όσο και αντικινήτρων, εφαρμοστέα όταν πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υπερβαίνει ή δεν συμμορφώνεται με τους σχετικούς δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, εκτός εάν η υστέρηση ή η υπέρβαση αυτή οφείλεται σε λόγους που εκφεύγουν του ελέγχου του παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
- θ) μηχανισμούς επιμερισμού του κινδύνου όσον αφορά την κυκλοφορία και το κόστος·
- ι) χρονοδιαγράμματα για τον καθορισμό στόχων, την αξιολόγηση των σχεδίων και στόχων επιδόσεων, την παρακολούθηση και τη συγκριτική αξιολόγηση·

ιβ) μηχανισμούς αντιμετώπισης απρόβλεπτων και σημαντικών συμβάντων που έχουν ουσιώδεις επιπτώσεις στην εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης.

4. Ο καθορισμός των στόχων επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα σχέδια επιδόσεων, η κατάρτιση και η αξιολόγηση των προσχεδίων επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής του κόστους μεταξύ υπηρεσιών, καθώς και η παρακολούθηση και η συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της δικτυακής διαχείρισης, λαμβάνουν υπόψη τον αντίκτυπο των τοπικών συνθηκών, καθώς και παράγοντες που δεν εμπίπτουν στον έλεγχο του παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και του διαχειριστή δικτύου.

Άρθρο 11

Καθορισμός ενωσιακών στόχων επιδόσεων

1. Σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3 και με τις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή εγκρίνει τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή στα κύρια πεδία επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α) για κάθε περίοδο αναφοράς και καθορίζει τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Σε συνδυασμό με τους εν λόγω ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, η Επιτροπή μπορεί να καθορίζει συμπληρωματικές βασικές τιμές, όρια συνέγερσης, τιμές κατανομής και ομάδες αναφοράς, ώστε να καθίστανται εφικτές η αξιολόγηση και η έγκριση των προσχεδίων επιδόσεων σύμφωνα με τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 13, παράγραφοι 3 και 3α, και στο άρθρο 13α.

2. Οι ενωσιακοί στόχοι επιδόσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 καθορίζονται με βάση τα ακόλουθα βασικά κριτήρια:

α) επιδιώκουν σταδιακές βελτιώσεις όσον αφορά τις περιβαλλοντικές, επιχειρησιακές και οικονομικές επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

β) είναι ρεαλιστικοί και εφικτοί κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου αναφοράς, και επιτρέπουν την αποδοτική, βιώσιμη και ανθεκτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας ενώ παράλληλα προωθούν πιο μακροπρόθεσμες διαρθρωτικές και τεχνολογικές εξελίξεις·

γ) λαμβάνουν υπόψη το οικονομικό και επιχειρησιακό πλαίσιο της περιόδου αναφοράς, συμπεριλαμβανομένων των προβλέψεων κυκλοφορίας και των επιχειρησιακών δεδομένων, καθώς και τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των κύριων πεδίων επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α) και την ανάγκη εκπλήρωσης των περιβαλλοντικών στόχων της ΕΕ.

δ) λαμβάνουν υπόψη τους δείκτες ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο γ).

3. Για την εκπόνηση των αποφάσεών της σχετικά με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, η Επιτροπή συμβουλευέται και συλλέγει κάθε αναγκαία συμβολή από τις εθνικές αρχές, τον EUROCONTROL, και από επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και μπορεί να ζητά τη γνώμη του ΦΕΕ εφόσον έχει οριστεί ΦΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 9β.

Άρθρο 13

Σχέδια επιδόσεων και στόχοι επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας

1. Για κάθε περίοδο αναφοράς τα κράτη μέλη εγκρίνουν μεμονωμένα ή συλλογικά σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, προσχέδιο επιδόσεων, που έχει καταρτίσει η εθνική εποπτική αρχή, με τη συμβολή και άλλων εθνικών αρχών, κατά περίπτωση, με βάση ιδίως τα στοιχεία του ή των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για όλες τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας τις οποίες παρέχουν ο ή οι εν λόγω πάροχοι και, κατά περίπτωση, προμηθεύονται από άλλους παρόχους.

Τα προσχέδια επιδόσεων εγκρίνονται μετά τον καθορισμό ενωσιακών στόχων επιδόσεων και πριν από την έναρξη της εκάστοτε περιόδου αναφοράς.

1α. Πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς, κάθε εθνική εποπτική αρχή καθορίζει τα κριτήρια κατανομής των δαπανών που είναι κοινές για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στις δύο κατηγορίες υπηρεσιών, λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της σχέσης με το κόστος. Περιλαμβάνει τις πληροφορίες αυτές στο προσχέδιο επιδόσεων. Η εθνική εποπτική αρχή διασφαλίζει ότι οι βάσεις των δαπανών για τα τέλη συμμορφώνονται με τα εν λόγω κριτήρια και τις απαιτήσεις του άρθρου 20.

1β. Για κάθε περίοδο αναφοράς, η εθνική εποπτική αρχή καθορίζει και περιλαμβάνει στο προσχέδιο επιδόσεων, όσον αφορά τα κύρια πεδία επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α),, στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή που θα είναι συνεπείς προς τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων και τους στόχους επιδόσεων για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Τα εν λόγω προσχέδια επιδόσεων λαμβάνουν υπόψη το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM και τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των κύριων πεδίων επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α) και την ανάγκη να ικανοποιούνται οι σχετικές απαιτήσεις ασφάλειας της ΕΕ και οι περιβαλλοντικοί στόχοι της ΕΕ..

2. Το προσχέδιο επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνει τις σχετικές πληροφορίες, ιδίως δε προβλέψεις κυκλοφορίας και επιχειρησιακά δεδομένα, που παρέχουν ο EUROCONTROL και ο διαχειριστής δικτύου ή τοπικές πηγές, αναλόγως της περιπτώσεως.

Κατά την κατάρτιση του προσχεδίου επιδόσεων, η εθνική εποπτική αρχή διαβουλεύεται με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, κατά περίπτωση, με τις στρατιωτικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων, καθώς και με την εθνική αρμόδια αρχή σε περίπτωση που η εθνική εποπτική αρχή και η εθνική αρμόδια αρχή είναι δύο διαφορετικές οντότητες. Η συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού αποτελεί αντικείμενο επαλήθευσης.

3. Καθορίζεται η συνέπεια μεταξύ των στόχων επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο επιδόσεων, με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες και τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των κύριων πεδίων επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α) και την ασφάλεια και σύμφωνα με το σύνολο ή μέρος των ακόλουθων κριτηρίων:

α) στις περιπτώσεις που έχουν οριστεί τιμές κατανομής σε συνδυασμό με ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, σύγκριση των στόχων επιδόσεων που περιέχονται στο προσχέδιο επιδόσεων με τις εν λόγω τιμές κατανομής·

β) αξιολόγηση των βελτιώσεων των επιδόσεων σε βάθος χρόνου για την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων, και επιπλέον για τη συνολική περίοδο που περιλαμβάνει τόσο την προηγούμενη περίοδο αναφοράς όσο και την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων·

γ) σύγκριση του προβλεπόμενου επιπέδου επιδόσεων του ενδιαφερόμενου παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο της σχετικής ομάδας αναφοράς.

Από την αξιολόγηση της συνέπειας των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας αποκλείονται οι δαπάνες που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 3 στοιχεία β), δ) και ε).

3α. Επιπλέον, το εγκριθέν προσχέδιο επιδόσεων πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οι βασικές παραδοχές που χρησιμοποιούνται ως βάση για τον καθορισμό στόχων και τα μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, συμπεριλαμβανομένων των βασικών τιμών, των προβλέψεων κυκλοφορίας και των οικονομικών παραδοχών που χρησιμοποιούνται, πρέπει να χαρακτηρίζονται από ακρίβεια, επάρκεια και συνοχή κατά την εκπόνηση του σχεδίου επιδόσεων·

β) το εγκριθέν προσχέδιο επιδόσεων πρέπει να είναι πλήρες ως προς τα δεδομένα και το υποστηρικτικό υλικό·;

γ) οι βάσεις κόστους των τελών πρέπει να είναι σύμφωνες με το άρθρο 20.

3β. Τα εγκεκριμένα προσχέδια επιδόσεων δημοσιοποιούνται, με την επιφύλαξη της εμπιστευτικότητας των ευαίσθητων πληροφοριών.

5. Τα εγκεκριμένα προσχέδια επιδόσεων υποβάλλονται στην Επιτροπή για αξιολόγηση και έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 13α.

Άρθρο 13α

Αξιολόγηση των στόχων και των σχεδίων επιδόσεων από την Επιτροπή

1. Η Επιτροπή αξιολογεί τους στόχους επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τα εγκριθέντα προσχέδια επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 13 σύμφωνα με τα κριτήρια και τους όρους που εκτίθενται στο άρθρο 13 παράγραφοι 3 και 3α).

2. Όταν δεν είναι δυνατό να καθοριστεί η συνέπεια μεταξύ των στόχων επιδόσεων για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των ενωσιακών στόχων επιδόσεων με βάση τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 13 παράγραφος 3, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον η απόκλιση από τα κριτήρια αυτά μπορεί να δικαιολογηθεί από τοπικές συνθήκες και/ή αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των κύριων πεδίων επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α), με βάση τις πληροφορίες που παρέχονται στα προσχέδια επιδόσεων και τα μελήματα ασφαλείας. Εάν αυτό ισχύει, οι στόχοι επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή θεωρούνται συνεπείς με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης.

Η Επιτροπή μπορεί να επιτρέψει οι στόχοι των επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή να αποκλίνουν από τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων όσον αφορά την οικονομική απόδοση ή τα κύρια πεδία επιδόσεων χωρητικότητας, εφόσον απαιτείται, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέπεια των στόχων επιδόσεων για τις εν λόγω υπηρεσίες με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων για το περιβάλλον. Επιπλέον, επιτρέπονται αποκλίσεις ώστε να καθίσταται δυνατή η συμμόρφωση με τις σχετικές απαιτήσεις ασφάλειας της ΕΕ που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και στις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.

3. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι το εγκεκριμένο προσχέδιο επιδόσεων πληροί τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 13 παράγραφος 3 και παράγραφος 3α σε συνδυασμό με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, το εγκρίνει σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3.

4. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι είναι αμφίβολη η συμμόρφωση του προσχεδίου επιδόσεων με τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 13 παράγραφος 3 και παράγραφος 3α σε συνδυασμό με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, αρχίζει τη λεπτομερή εξέταση του εν λόγω προσχεδίου επιδόσεων και ζητά πρόσθετες πληροφορίες από το οικείο κράτος μέλος, εφόσον το κρίνει αναγκαίο.

5. Εάν, μετά τη διενέργεια της λεπτομερούς εξέτασης, η Επιτροπή διαπιστώσει ότι το προσχέδιο επιδόσεων πληροί τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις του άρθρου 13 παράγραφος 3 και 3α σε συνδυασμό με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, το εγκρίνει σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3.

Εάν, ωστόσο, η Επιτροπή διαπιστώσει ότι το προσχέδιο επιδόσεων δεν συνάδει με τα εν λόγω κριτήρια και προϋποθέσεις, εκδίδει απόφαση στην οποία ορίζει τα διορθωτικά μέτρα που πρέπει να λάβουν τα οικεία κράτη μέλη, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 37 παράγραφος 3.

Το ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα μέτρα που έχουν λάβει κατ' εφαρμογή της εν λόγω απόφασης, καθώς και πληροφορίες που αποδεικνύουν ότι τα εν λόγω μέτρα συμμορφώνονται με την εν λόγω απόφαση.

Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι τα μέτρα αυτά επαρκούν για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση με την απόφασή της, ενημερώνει σχετικά το ή τα οικεία κράτη μέλη και εγκρίνει το προσχέδιο επιδόσεων σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 37 παράγραφος 3.

Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι τα εν λόγω μέτρα δεν επαρκούν για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση με την απόφαση, ενημερώνει σχετικά το οικείο κράτος μέλος και λαμβάνει, κατά περίπτωση, μέτρα για την αντιμετώπιση της μη συμμόρφωσης, μεταξύ άλλων με μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 258 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

6. Τα προσχέδια επιδόσεων που έχουν λάβει έγκριση από [...] την Επιτροπή σύμφωνα με το παρόν άρθρο εγκρίνονται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ως οριστικά σχέδια και δημοσιοποιούνται, με την επιφύλαξη της εμπιστευτικότητας των ευαίσθητων πληροφοριών.

Άρθρο 13β

Παρακολούθηση επιδόσεων

1. Η εθνική εποπτική αρχή, σε συνεργασία με την εθνική αρμόδια αρχή όταν είναι διαφορετική οντότητα, αξιολογεί κατά πόσον οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται στον υπό την αρμοδιότητά της εναέριο χώρο πληρούν τους στόχους επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα σχέδια επιδόσεων που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13α, κατά πόσον τα εν λόγω σχέδια εφαρμόζονται ορθά και εάν εφαρμόζει τα θετικά κίνητρα ή τα αντικίνητρα που απορρέουν από τα συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο η).

2. Η εθνική εποπτική αρχή εκδίδει τακτικές εκθέσεις σχετικά με την παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας που γνωστοποιούν οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και δημοσιοποιεί τα αποτελέσματα των εν λόγω αξιολογήσεων με την επιφύλαξη της εμπιστευτικότητας των ευαίσθητων πληροφοριών.

Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν τις πληροφορίες και τα δεδομένα που απαιτούνται για την εν λόγω παρακολούθηση. Σε αυτά περιλαμβάνονται πληροφορίες και δεδομένα σχετικά με τις πραγματικές δαπάνες για τις παρασχεθείσες υπηρεσίες και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, με την επιφύλαξη της εμπιστευτικότητας των ευαίσθητων πληροφοριών, καθώς και πληροφορίες και δεδομένα σχετικά με τις πραγματικές δαπάνες των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν από άλλους παρόχους υπηρεσιών.

2α. Εάν οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα σχέδια επιδόσεων δεν έχουν επιτευχθεί ή δεν έχει υλοποιηθεί ορθά το σχέδιο επιδόσεων, η εθνική εποπτική αρχή αξιολογεί κατά πόσον αυτό οφείλεται σε μελήματα για την ασφάλεια ή σε εξωτερικούς παράγοντες που εκφεύγουν του ελέγχου του παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Ειδικότερα, η εθνική εποπτική αρχή αξιολογεί τον αντίκτυπο τυχόν επιζήμιων επιπτώσεων των εγκριθέντων μέτρων προκειμένου να βελτιώσει τη συνολική λειτουργία του δικτύου όσον αφορά τις πραγματικές επιδόσεις του παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Εάν οι χαμηλές επιδόσεις δεν δικαιολογούνται από μελήματα ασφαλείας ή από εξωτερικούς παράγοντες, η εθνική εποπτική αρχή απαιτεί από τον πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να λάβει διορθωτικά μέτρα.

2β. Τα οικονομικά κίνητρα και αντικίνητρα λαμβάνουν υπόψη την επιδείνωση της υπηρεσίας και είναι ανάλογα προς το εύρος της απόκλισης μεταξύ των επιδόσεων που επιτεύχθηκαν και των στόχων επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα εγκριθέντα σχέδια επιδόσεων.

Οικονομικά κίνητρα και αντικίνητρα μπορούν να εφαρμόζονται μόνον όταν οι ιδιαίτερα υψηλές ή οι ιδιαίτερα χαμηλές επιδόσεις καταλογίζονται στον ενδιαφερόμενο πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Τα αντικίνητρα αυτά δεν πρέπει να είναι τέτοια ώστε να επηρεάζουν την οικονομική βιωσιμότητα του συγκεκριμένου παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και την ασφάλεια και την ποιότητα της παροχής υπηρεσιών.

3. Η Επιτροπή διενεργεί τακτικά αξιολογήσεις της συνολικής επίτευξης των ενωσιακών στόχων επιδόσεων και υποβάλλει τα πορίσματα στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 1.

Άρθρο 16

Σχέδιο επιδόσεων δικτύου

1. Για κάθε περίοδο αναφοράς, ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει, σύμφωνα με τη συνεργατική διαδικασία λήψης αποφάσεων που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 7, σχέδιο επιδόσεων δικτύου.

Το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου καταρτίζεται μετά τον καθορισμό ενωσιακών στόχων επιδόσεων και πριν από την έναρξη της εκάστοτε περιόδου αναφοράς. Περιλαμβάνει δείκτες επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α).

2. Το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου υποβάλλεται στην Επιτροπή για αξιολόγηση και έγκριση

2α. Η Επιτροπή αξιολογεί το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου με βάση τα ακόλουθα βασικά κριτήρια:

α) εξέταση των βελτιώσεων των επιδόσεων σε βάθος χρόνου για την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων, και για το χρονικό διάστημα που περιλαμβάνει τόσο την προηγούμενη περίοδο αναφοράς όσο και την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων καθώς και συμβολή ως προς τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων·

β) πληρότητα και συνοχή του προσχεδίου επιδόσεων δικτύου όσον αφορά τα δεδομένα και το υποστηρικτικό υλικό, περιλαμβανομένων των βασικών παραδοχών που χρησιμοποιήθηκαν και των προβλέψεων κυκλοφορίας.

2β. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου είναι πλήρες και παρουσιάζει επαρκείς βελτιώσεις των επιδόσεων, εγκρίνει το προσχέδιο επιδόσεων δικτύου ως οριστικό σχέδιο. Διαφορετικά, η Επιτροπή ζητά από τον διαχειριστή δικτύου να υποβάλει αναθεωρημένο προσχέδιο επιδόσεων δικτύου.

Άρθρο 17

Αναθεώρηση στόχων επιδόσεων και σχεδίων επιδόσεων κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς

1. Όταν, κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς, οι ενωσιακοί στόχοι επιδόσεων δεν είναι πλέον οι ενδεδειγμένοι, λόγω σημαντικής μεταβολής των συνθηκών, ή των μελημάτων περί ασφάλειας, και όταν η αναθεώρηση ενός ή περισσότερων στόχων είναι αναγκαία και αναλογική, η Επιτροπή αναθεωρεί τους εν λόγω ενωσιακούς στόχους επιδόσεων. Σε περίπτωση τέτοιας απόφασης εφαρμόζεται το άρθρο 11.

Εάν, μετά από αναθεώρηση, οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα σχέδια επιδόσεων τα οποία εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 13α παράγραφος 6 δεν συνάδουν πλέον με τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων, τα κράτη μέλη αναθεωρούν τα εν λόγω σχέδια σε σχέση με τους σχετικούς στόχους επιδόσεων. Στην αναθεώρηση των εν λόγω σχεδίων εφαρμόζονται τα άρθρα 13 και 13α. Η διαβούλευση που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 μπορεί να περιορίζεται, για τους σκοπούς του παρόντος εδαφίου, στους στόχους επιδόσεων και στα μέρη των προσχεδίων επιδόσεων που επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από την αναθεώρηση.

Μετά την αναθεώρηση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει νέο προσχέδιο επιδόσεων δικτύου. Για την έγκριση του εν λόγω νέου σχεδίου εφαρμόζεται το άρθρο 16.

2. Στην απόφαση για τους αναθεωρημένους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων της παραγράφου 1 περιλαμβάνονται μεταβατικές διατάξεις για τη χρονική περίοδο έως ότου τεθούν σε ισχύ τα οριστικά αναθεωρημένα σχέδια επιδόσεων. Οι αναθεωρημένοι ενωσιακοί στόχοι και οι μεταβατικές διατάξεις δεν εφαρμόζονται αναδρομικά.

2α. Σε περίπτωση κρίσης δικτύου που εμποδίζει την έκδοση αξιόπιστων προβλέψεων κυκλοφορίας, οι μεταβατικές διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 μπορούν να περιλαμβάνουν την αναστολή του συστήματος επιδόσεων έως ότου υπάρξουν νέες αξιόπιστες προβλέψεις. Στην περίπτωση αυτή η Επιτροπή θέτει τους σχετικούς όρους, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων προσαρμογών των εφαρμοστέων τελών, στην απόφαση που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να αναθεωρούν έναν ή περισσότερους στόχους επιδόσεων, κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς σε περίπτωση υπέρβασης των ορίων συνέγερσης, ή όταν αποδεικνύεται ότι τα αρχικά δεδομένα, οι παραδοχές και οι λόγοι στους οποίους βασίζονται οι στόχοι επιδόσεων στερούνται πλέον ακρίβειας σε σημαντικό και διαρκή βαθμό, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων κατά τον χρόνο έγκρισης του σχεδίου επιδόσεων.

Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη αναθεωρούν τα σχέδια επιδόσεων σε σχέση με τους σχετικούς στόχους, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στα άρθρα 13 και 13α.

Η διαβούλευση που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 μπορεί να περιορίζεται, για τους σκοπούς του παρόντος εδαφίου, στους στόχους επιδόσεων και στα μέρη των προσχεδίων επιδόσεων που επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από την αναθεώρηση.

Άρθρο 18

Εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων

Για την εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων, η Επιτροπή, με την έκδοση εκτελεστικών πράξεων που εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 37 παράγραφος 3, θεσπίζει λεπτομερείς απαιτήσεις και διαδικασίες όσον αφορά τα άρθρα 10 παράγραφος 3, 11, 13, 13α, 13β, 16 και 17, ιδίως ως προς την εκπόνηση, αξιολόγηση, έγκριση και αναθεώρηση των σχεδίων επιδόσεων, τον καθορισμό στόχων επιδόσεων, την παρακολούθηση των σχεδίων επιδόσεων, τη μεθοδολογία για τη συγκριτική αξιολόγηση, τα συστήματα παροχής κινήτρων, την έκδοση διορθωτικών μέτρων, καθώς και τα χρονοδιαγράμματα για όλες τις διαδικασίες.

Άρθρο 19

Αρχές για το σύστημα χρέωσης

1. Με την επιφύλαξη της δυνατότητας των κρατών μελών να χρηματοδοτούν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας που καλύπτονται από το παρόν άρθρο μέσω δημόσιων κονδυλίων, τα τέλη για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας καθορίζονται, επιβάλλονται και εφαρμόζονται στους χρήστες του εναέριου χώρου σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης του Σικάγου και με το παρόν άρθρο, καθώς και με τα άρθρα 20 έως 22 των εκτελεστικών πράξεων που εγκρίνονται δυνάμει του άρθρου 23. Το σύστημα χρέωσης που θεσπίζεται δυνάμει του παρόντος άρθρου καθώς και των άρθρων 20 έως 22 συνάδει προς το σύστημα χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή που έχει θεσπίσει ο EUROCONTROL, ιδίως προς τις αρχές του EUROCONTROL για τον καθορισμό της βάσης κόστους των τελών κατά τη διαδρομή και τον καθορισμό των τελών μονάδας.
2. Τα τέλη βασίζονται στις δαπάνες των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που επήλθαν σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών και λειτουργιών ου τέθηκαν στη διάθεση, ή προς όφελος, των χρηστών του εναέριου χώρου κατά τη διάρκεια καθορισμένων περιόδων αναφοράς, όπως ορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2. Το κόστος αυτό μπορεί να περιλαμβάνει εύλογη απόδοση του ενεργητικού.
3. Τα τέλη ενθαρρύνουν την ασφαλή, αποδοτική, αποτελεσματική και βιώσιμη παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας και την οικονομική αποδοτικότητα, μειώνοντας, παράλληλα, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αεροπορίας.

5. Τα έσοδα που λαμβάνει πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας και προέρχονται από τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου σύμφωνα με το παρόν άρθρο δεν χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση υπηρεσιών που ο εν λόγω πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας παρέχει υπό τους όρους της αγοράς σύμφωνα με το άρθρο 8, ή για τη χρηματοδότηση οιασδήποτε άλλης εμπορικής δραστηριότητας την οποία ασκεί ο συγκεκριμένος πάροχος.

6. Τα οικονομικά δεδομένα που αφορούν το καθορισμένο και το πραγματικό κόστος των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλονται στις εθνικές εποπτικές αρχές.

Άρθρο 20

Βάσεις κόστους για τα τέλη

1. Οι βάσεις κόστους για τα τέλη υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή συνίστανται στο καθορισμένο κόστος, το οποίο έχει οριστεί στα σχέδια επιδόσεων που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13α παράγραφος 6 που σχετίζεται με την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών στη σχετική ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή και στη σχετική ζώνη χρέωσης τερματικών τελών.

2. Στο καθορισμένο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνονται το κόστος των σχετικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών, ο κόστος του κεφαλαίου και οι αποσβέσεις περιουσιακών στοιχείων, καθώς και δαπάνες συντήρησης, εκμετάλλευσης, διαχείρισης και διοίκησης και λοιπές δαπάνες προσωπικού.

3. Στο καθορισμένο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνονται επίσης οι ακόλουθες δαπάνες:

β) δαπάνες που συνδέονται με την εποπτεία υπηρεσιών αεροναυτιλίας και προέρχονται από εθνικές εποπτικές αρχές, εθνικές αρμόδιες αρχές και άλλες εθνικές αρχές, εφόσον το αποφασίσει το κράτος μέλος·

γ) δαπάνες που προέρχονται από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εφόσον το αποφασίσει το κράτος μέλος·

δ) δαπάνες που προέρχονται από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και αφορούν λειτουργίες δικτύου, και ειδικότερα τη συνεργασία με τον διαχειριστή δικτύου και άλλες λειτουργίες κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 παράγραφος 9·

ε) δαπάνες που απορρέουν από τη διεθνή σύμβαση EUROCONTROL σχετικά με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, της 13ης Δεκεμβρίου 1960, όπως τροποποιήθηκε τελευταία, εφόσον το αποφασίσει το κράτος μέλος.

4. Στο καθορισμένο κόστος δεν περιλαμβάνονται δαπάνες λόγω ποινών επιβαλλόμενων από κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 42.

5. Το κόστος που συνδέεται τόσο με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή όσο και με τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατανέμεται σε συμμόρφωση με τα κριτήρια που καθορίζονται από την εθνική εποπτική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1. Αλληλεπιδότηση μεταξύ υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν επιτρέπεται. Η αλληλεπιδότηση επιτρέπεται μεταξύ διαφορετικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός μιας εκ των δύο αυτών κατηγοριών, μόνον εφόσον αιτιολογείται αντικειμενικά και προσδιορίζεται με διαφάνεια, σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 3.

6. Οι ορισθέντες πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παρέχουν λεπτομερή στοιχεία για τη βάση κόστους τους στην εθνική εποπτική αρχή και στην Επιτροπή. Για τον σκοπό αυτόν, οι δαπάνες κατανέμονται διακρινόμενες σε δαπάνες προσωπικού, λειτουργικές δαπάνες πλην των δαπανών προσωπικού, δαπάνες απόσβεσης, κόστος κεφαλαίου, δαπάνες αναφερόμενες στο άρθρο 20 παράγραφος 3 και έκτακτες δαπάνες.

Άρθρο 21

Ζώνη χρέωσης τελών και τιμές μονάδας

1. Οι τιμές μονάδας καθορίζονται ανά ημερολογιακό έτος και για κάθε ζώνη χρέωσης τελών, με βάση το καθορισμένο κόστος και τις προβλέψεις κυκλοφορίας που παρατίθενται στα σχέδια επιδόσεων, καθώς και τις εφαρμοστέες προσαρμογές που απορρέουν από προηγούμενα έτη και άλλα έσοδα.

1α. Με την επιφύλαξη του άρθρου 20 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο, τα κράτη μέλη καθορίζουν, πριν από την έναρξη περιόδου αναφοράς, τις ζώνες χρέωσης τελών για υπηρεσίες αεροναυτιλίας και προσδιορίζουν τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής κάθε ζώνης χρέωσης τελών. Η Επιτροπή, με εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3, καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους τα κράτη μέλη μπορούν να τροποποιούν ή να θεσπίζουν νέα ζώνη χρέωσης τερματικών τελών κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς.

2. Οι τιμές μονάδας καθορίζονται από τα κράτη μέλη και υπόκεινται σε επαλήθευση από την Επιτροπή ότι είναι σύμφωνες με το άρθρο 19, το άρθρο 20 και το παρόν άρθρο. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι μια τιμή μονάδας δεν πληροί τις εν λόγω απαιτήσεις, η τιμή μονάδας επανεξετάζεται αναλόγως από το οικείο κράτος μέλος και τροποποιείται δεόντως.

Άρθρο 22

Καθορισμός τελών

1. Τα τέλη επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, υπό όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών παραγωγικών ικανοτήτων των συγκεκριμένων διαφόρων τύπων αεροσκαφών. Κατά την επιβολή τελών σε διαφόρους χρήστες του εναέριου χώρου για τη χρήση της ίδιας υπηρεσίας, δεν γίνεται διάκριση λόγω ιθαγένειας ή κατηγορίας του χρήστη.
2. Το τέλος κατά τη διαδρομή για υπηρεσίες αεροναυτιλίας για δεδομένη πτήση σε δεδομένη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή υπολογίζεται με βάση την τιμή μονάδας που έχει καθοριστεί για την εν λόγω ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή και τις μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή για την εν λόγω πτήση.
3. Το τερματικό τέλος υπηρεσιών αεροναυτιλίας για δεδομένη πτήση σε δεδομένη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών υπολογίζεται με βάση την τιμή μονάδας που έχει καθοριστεί για την εν λόγω ζώνη χρέωσης τερματικών τελών και τις μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης για την εν λόγω πτήση. Για τον υπολογισμό του τερματικού έλους, η προσέγγιση και η αναχώρηση μιας πτήσης υπολογίζονται ως μία μόνο πτήση.
4. Μπορεί να επιτρέπεται απαλλαγή ορισμένων χρηστών του εναέριου χώρου ή πτήσεων από τα τέλη υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ιδίως όσων χρησιμοποιούν ή χειρίζονται ελαφρά αεροσκάφη και κρατικά αεροσκάφη, υπό τον όρο ότι το κόστος αυτής της απαλλαγής καλύπτεται από άλλους πόρους και δεν μετακυλιέται σε άλλους χρήστες του εναέριου χώρου.
5. Τα τέλη είναι δυνατό να διαφοροποιούνται ώστε να ενθαρρύνονται οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και οι χρήστες του εναέριου χώρου να στηρίζουν βελτιώσεις των περιβαλλοντικών επιδόσεων ή της ποιότητας εξυπηρέτησης, όπως χρήση της πλέον αποδοτικής ως προς τα καύσιμα διαδρομής, αυξημένη χρήση βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, αυξημένη χωρητικότητα, μειωμένες καθυστερήσεις και βιώσιμη ανάπτυξη, διατηρώντας παράλληλα το βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας, ιδίως για την εφαρμογή του ευρωπαϊκού γενικού προγράμματος ATM. Η διαφοροποίηση συνίσταται σε οικονομικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα και είναι ουδέτερη ως προς τα έσοδα για τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

5α. Η Επιτροπή, σε διαβούλευση με τα κράτη μέλη, τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και τους χρήστες του εναέριου χώρου, εκπονεί μελέτη σκοπιμότητας για τον αντίκτυπο της διαφοροποίησης των τελών στην εναέρια κυκλοφορία και στους ενδιαφερόμενους φορείς, συμπεριλαμβανομένων των διαδρομών πτήσης, της χωρητικότητας, της σύνθεσης του στόλου και του κόστους των χρηστών του εναέριου χώρου, καθώς και για μηχανισμούς που να διασφαλίζουν ουδετερότητα των εσόδων των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η μελέτη αυτή καλύπτει επίσης τη συμβολή της εν λόγω διαφοροποίησης στην επίτευξη των στόχων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 και στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, λαμβάνοντας υπόψη τις πτυχές της ανταγωνιστικότητας, τα υφιστάμενα καθεστώτα παροχής κινήτρων και άλλες γνωστές εναλλακτικές δυνατότητες. Βάσει της μελέτης αυτής, η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει κατευθυντήριες γραμμές που θα επιτρέπουν στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν τη διαφοροποίηση των τελών σε εθελοντική βάση.

Άρθρο 23

Εφαρμογή του συστήματος χρέωσης

Για την εφαρμογή του συστήματος χρέωσης η Επιτροπή, με την έκδοση εκτελεστικών πράξεων σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 37 παράγραφος 3, θεσπίζει λεπτομερείς απαιτήσεις και διαδικασίες για τα άρθρα 19, 20, 21 και 22, ιδίως όσον αφορά τις βάσεις κόστους και το καθορισμένο κόστος, τον καθορισμό των τιμών μονάδας και τους μηχανισμούς επιμερισμού του κινδύνου και τη διαφοροποίηση των τελών.

Άρθρο 24

Έλεγχος της συμμόρφωσης με τα συστήματα επιδόσεων και χρέωσης

1. Η Επιτροπή ελέγχει τακτικά ότι τα άρθρα 10 έως 17 και τα άρθρα 19 έως 22 και οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στα άρθρα 18 και 23 τηρούνται από τα κράτη μέλη και ειδικότερα από τις εθνικές εποπτικές αρχές. Η Επιτροπή ενεργεί σε διαβούλευση με τον ΦΕΕ, εφόσον έχει οριστεί ΦΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 9β, και με τις εθνικές εποπτικές αρχές.
2. Εάν η Επιτροπή έχει ενδείξεις περί μη συμμόρφωσης προς τις διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μπορεί να κινήσει έρευνα. Περαιτώνει την έρευνα εντός τεσσάρων μηνών από την ακρόαση του κράτους μέλους και της οικείας εθνικής εποπτικής αρχής.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 41 παράγραφος 1 η Επιτροπή διακοινώνει τα αποτελέσματα της έρευνας στο κράτος μέλος και, κατά περίπτωση, στον ενδιαφερόμενο πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και δύναται να εκδίδει γνώμη σχετικά με το κατά πόσον τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τα άρθρα 10 έως 17 και τα άρθρα 19 έως 22 και τις εκτελεστικές πράξεις των άρθρων 18 και 23 και κοινοποιεί την εν λόγω γνώμη στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

Άρθρο 25

Διαφάνεια των λογαριασμών παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως του καθεστώτος ιδιοκτησίας ή της νομικής δομής τους, συντάσσουν ετησίως 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 αεροναυτιλίας, είναι αδύνατη η πλήρης συμμόρφωση με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, ο πάροχος επιτυγχάνει τη συμμόρφωση αυτή στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας δημοσιεύουν ετήσια έκθεση και υπόκεινται τακτικά σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο για τους λογαριασμούς που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο.
2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους λογαριασμούς των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που τελούν υπό την εποπτεία τους. Τα κράτη μέλη δύναται να αποφασίζουν να χορηγούν πρόσβαση στους λογαριασμούς αυτούς σε εθνικές εποπτικές αρχές άλλων κρατών μελών.
3. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στην εσωτερική λογιστική τους, τηρούν χωριστούς λογαριασμούς για κάθε υπηρεσία αεροναυτιλίας όπως θα ήταν υποχρεωμένοι να πράττουν εάν τις υπηρεσίες αυτές παρείχαν ανεξάρτητες επιχειρήσεις, έτσι ώστε να αποφεύγονται οι διακρίσεις, οι διεπιδότησεις και η στρέβλωση του ανταγωνισμού. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας τηρούν επίσης χωριστούς λογαριασμούς για κάθε δραστηριότητα όταν:
 - α) παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τις οποίες έχουν συνάψει σύμβαση προμήθειας σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 και υπηρεσίες αεροναυτιλίας που δεν καλύπτονται από την εν λόγω διάταξη·
 - β) παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας και ασκούν άλλες δραστηριότητες, οποιουδήποτε είδους, συμπεριλαμβανομένων CIS·

γ) παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας στην Ένωση και σε τρίτες χώρες.

Το καθορισμένο και το πραγματικό κόστος που προκύπτουν από υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατανέμονται σε κατηγορίες κόστους σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 6 και δημοσιοποιούνται, με την επιφύλαξη της προστασίας των εμπιστευτικών πληροφοριών.

4. Τα οικονομικά δεδομένα σχετικά με τις δαπάνες που υποβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 6 και άλλες πληροφορίες σχετικά με τον υπολογισμό των τιμών μονάδας υποβάλλονται σε λογιστικό έλεγχο ή επαλήθευση από την εθνική εποπτική αρχή ή από οντότητα ανεξάρτητη από τον ενδιαφερόμενο πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας και εγκρίνεται από την εθνική εποπτική αρχή. Με την επιφύλαξη της προστασίας των εμπιστευτικών ή ευαίσθητων πληροφοριών τα συμπεράσματα του λογιστικού ελέγχου δημοσιοποιούνται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

Άρθρο 26

Λειτουργίες του δικτύου

1. Οι λειτουργίες του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας συμβάλλουν στη βιώσιμη και αποδοτική χρήση του εναέριου χώρου και των εν ανεπαρκεία πόρων. Εξασφαλίζουν επίσης στους χρήστες του εναέριου χώρου τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν τις περιβαλλοντικά βέλτιστες διαδρομές και προφίλ και ταυτόχρονα να έχουν δίκαιη και εύλογη πρόσβαση στον εναέριο χώρο και τις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες ελαχιστοποιώντας τη συμφόρηση. Αυτές οι λειτουργίες του δικτύου, οι οποίες απαριθμούνται στην παράγραφο 2, υποστηρίζουν την απρόσκοπτη πρόσβαση των χρηστών του εναέριου χώρου στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, καθώς και την επίτευξη των στόχων επιδόσεων, ενώ παράλληλα στηρίζουν πρωτοβουλίες σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, ενώ βασίζονται σε επιχειρησιακές απαιτήσεις. Δεν θίγουν την κυριαρχία των κρατών μελών επί του εναέριου χώρου τους και τις αρμοδιότητές τους σε θέματα δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφάλειας και άμυνας.

1α. Με την επιφύλαξη ιδίως των άρθρων 44 και 46 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτών, τα κράτη μέλη διατηρούν την πλήρη και αποκλειστική αρμοδιότητα για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση των δομών εναέριου χώρου τους και του δικτύου διαδρομών τους. Για αυτόν τον λόγο, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη περιβαλλοντικές πτυχές, τη ζήτηση εναέριας κυκλοφορίας, την εποχικότητα και την πολυπλοκότητα της εναέριας κυκλοφορίας και των σχεδίων επιδόσεων. Προτού αποφανθούν για τις ανωτέρω πτυχές, διαβουλεύονται με τους ενδιαφερόμενους χρήστες του εναέριου χώρου ή τις ομάδες που εκπροσωπούν τους εν λόγω χρήστες του εναέριου χώρου και τις στρατιωτικές αρχές, κατά περίπτωση.

2. Οι λειτουργίες δικτύου που αναφέρονται στην παράγραφοί είναι οι ακόλουθες:

- α) ανάπτυξη δομής εναέριου χώρου που θα προσφέρει το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας, χωρητικότητας, ευελιξίας, ανταπόκρισης, περιβαλλοντικών επιδόσεων και απρόσκοπτης παροχής ταχέων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις ανάγκες ασφάλειας και άμυνας·
- β) ATFM·

γ) συντονισμός των ανεπαρκών πόρων στο πλαίσιο των συχνοτήτων που χρησιμοποιεί η γενική αεροπορία, ιδίως των ραδιοσυχνοτήτων, και συντονισμός των κωδικών αναμεταδοτών ραντάρ.

δ) παροχή χωρητικότητας ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στο δίκτυο σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που ορίζονται στο NOP.

ε) διαχείριση κρίσεων δικτύου.

στ) καταλογισμός καθυστέρησης ATFM.

ζ) δραστηριότητες σχεδιασμού και υλοποίησης των υποδομών στο ευρωπαϊκό δίκτυο ATM, σύμφωνα με το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM

3. Τα κράτη μέλη και όλοι οι σχετικοί επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς εκτελούν λειτουργίες δικτύου με την υποστήριξη του διαχειριστή δικτύου, ο οποίος εκτελεί τα καθήκοντα που ορίζονται στο άρθρο 27 παράγραφος 4.

4. Τα μέτρα που λαμβάνονται για την υλοποίηση των λειτουργιών που παρατίθενται στην παράγραφο 2 έχουν αμιγώς επιχειρησιακή ή τεχνική φύση και δεν εμπεριέχουν άσκηση πολιτικών χειρισμών. Λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες των κρατών μελών και τις προτάσεις που καταρτίζονται σε τοπικό επίπεδο. Εκτελούνται σε συντονισμό με τις μη στρατιωτικές και τις στρατιωτικές αρχές, κυρίως βάσει συμπεφωνημένων διαδικασιών για την ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου.

Άρθρο 27

Διαχειριστής δικτύου

1. Για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 26 παράγραφος 1, η Επιτροπή, με τη συνδρομή του Οργανισμού και σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, εξασφαλίζει ότι ο διαχειριστής δικτύου συμβάλλει στην εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου που καθορίζονται στο άρθρο 26 παράγραφος 2, σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Η Επιτροπή επιβλέπει την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων του διαχειριστή δικτύου.

2. Η Επιτροπή αναθέτει στον EUROCONTROL ή σε άλλον αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα να διεξάγει τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 37 παράγραφος 3. Η εν λόγω απόφαση διορισμού περιλαμβάνει τους όρους και τις προϋποθέσεις του διορισμού, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης του διαχειριστή δικτύου και αναφέρει διεξοδικά τα συγκεκριμένα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου σύμφωνα και εντός των ορίων του παρόντος άρθρου και των άρθρων 16 και 26 και των σχετικών εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει των άρθρων 18 και 27 (8). Ο κατάλογος καθηκόντων του διαχειριστή δικτύου συνοδεύεται από σαφή προσδιορισμό των απαιτούμενων υπηρεσιών και επιδόσεων, βάσει των οποίων μετρώνται οι επιδόσεις του διαχειριστή δικτύου, και, κατά περίπτωση, από κατάλληλες συμφωνίες που θα συναφθούν μεταξύ της Επιτροπής και του διαχειριστή δικτύου, όπως συμφωνίες επιπέδου υπηρεσιών.

3. Ο διαχειριστής δικτύου επιτελεί τα καθήκοντά του με αμερόληπτο και οικονομικά αποτελεσματικό τρόπο και υπόκειται στην κατάλληλη διακυβέρνηση και ανεξαρτησία. Εάν ο αρμόδιος φορέας ου έχει διοριστεί διαχειριστής δικτύου επιτελεί επίσης και ρυθμιστικά καθήκοντα εξασφαλίζεται ο οργανωτικός διαχωρισμός με τα καθήκοντα αυτά. Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, ο διαχειριστής δικτύου λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες του δικτύου ATM διασφαλίζοντας παράλληλα αμυντικές ικανότητες.

4. Ο διαχειριστής δικτύου εκτελεί τα ακόλουθα καθήκοντα, προς υποστήριξη των λειτουργιών δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 26 παράγραφος 2:

α) υποστήριξη στην ανάπτυξη δομής εναέριου χώρου που θα προσφέρει το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας, χωρητικότητας, ευελιξίας, ανταπόκρισης, περιβαλλοντικών επιδόσεων και απρόσκοπτης παροχής ταχέων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις ανάγκες ασφάλειας και άμυνας·

β) συντονισμός της ATFM·

γ) συντονισμός των ανεπαρκών πόρων στο πλαίσιο των συχνοτήτων που χρησιμοποιεί η γενική αεροπορία, ιδίως των ραδιοσυχνοτήτων, και συντονισμός των κωδικών αναμεταδοτών ραντάρ.

δ) διευκόλυνση της ανάθεσης της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, εφόσον έχει εγκριθεί από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, λαμβάνοντας υπόψη τις αναγκαίες συμφωνίες για τον συντονισμό της γενικής και επιχειρησιακής εναέριας κυκλοφορίας και την ανάγκη διατήρησης επαρκούς συντονισμού στις σχετικές δομές εναέριου χώρου·

δα) προετοιμασία του NSP και εκπόνηση του NOP·

ε) συντονισμός και υποστήριξη της χωρητικότητας ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στο δίκτυο σύμφωνα με τις δεσμεύσεις των επιχειρησιακών ενδιαφερομένων μερών, όπως ορίζονται στο NOP·

στ) συντονισμός και υποστήριξη στη διαχείριση κρίσεων δικτύου·

ζ) υποστήριξη του καταλογισμού καθυστερήσεων ATFM, συμπεριλαμβανομένης της διαδικασίας προσαρμογής μετά τη λειτουργία, με τη συμμετοχή των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των αερολιμένων και των εθνικών αρχών για την αντιμετώπιση ζητημάτων που σχετίζονται με τη μέτρηση, την κατάταξη και την κατανομή των καθυστερήσεων ATFM·

η) συντονισμός και υποστήριξη των δραστηριοτήτων σχεδιασμού και υλοποίησης των υποδομών στο ευρωπαϊκό δίκτυο ATM, σύμφωνα με το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM, μέσω της ενεργού συμμετοχής των επιχειρησιακών ενδιαφερομένων μερών στη διαχείριση και τη διακυβέρνηση, και λαμβάνοντας υπόψη τις στρατιωτικές και επιχειρησιακές ανάγκες και τις συναφείς επιχειρησιακές διαδικασίες, κατά περίπτωση·

θ) παρακολούθηση της λειτουργίας της υποδομής του ευρωπαϊκού δικτύου ATM.

4α. Ο διαχειριστής δικτύου προτείνει μέτρα στήριξης επί επιχειρησιακών θεμάτων που έχουν ως στόχο τον ασφαλή και αποδοτικό σχεδιασμό και λειτουργία του δικτύου υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες κρίσης δικτύου καθώς και καθώς και μέτρων που έχουν ως στόχο τη διαρκή βελτίωση των λειτουργιών δικτύου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και των συνολικών επιδόσεων του δικτύου, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων. Στα μέτρα που λαμβάνει ο διαχειριστής δικτύου ενσωματώνονται πλήρως οι αερολιμένες στο δίκτυο.

5. Ο διαχειριστής δικτύου προτείνει μέτρα σε περίπτωση που οι στόχοι επιδόσεων του άρθρου 10 δεν αντικατοπτρίζονται επαρκώς στη χωρητικότητα που πρέπει να παρέχουν οι επιμέρους πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και έχουν συμφωνηθεί μεταξύ του διαχειριστή δικτύου και των εν λόγω παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στο NOP.

6. Ο διαχειριστής δικτύου, σε συντονισμό με ενδιαφερόμενους φορείς, παρέχει συμβουλές στην Επιτροπή σχετικά με την εγκατάσταση της υποδομής του δικτύου ATM σύμφωνα με το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM, με ειδικότερο στόχο τον προσδιορισμό των αναγκαίων επενδύσεων για το δίκτυο.

7. Όλα τα μέτρα που λαμβάνει ο διαχειριστής δικτύου κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του λαμβάνονται μέσω διαδικασίας συλλογικής λήψης αποφάσεων. Τα μέρη που συμμετέχουν στη διαδικασία συλλογικής λήψης αποφάσεων ενεργούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργίας και των επιδόσεων του δικτύου, ιδίως σε ό,τι αφορά την υλοποίηση των ενωσιακών στόχων στο καίριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπόψη ουσιώδη συμφέροντα ασφαλείας και τις περιφερειακές και τοπικές συνθήκες.

7α. Η συνεργατική διαδικασία λήψης αποφάσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 7 βασίζεται στα εξής:

α) ενδεδειγμένη και τακτική διαβούλευση με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, τους συντονιστές χρονοθυρίδων αερολιμένων, τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, τον Οργανισμό και την Επιτροπή·

β) λεπτομερείς εργασιακές ρυθμίσεις που καθορίζει ο διαχειριστής δικτύου σε συνεργασία, ιδίως, με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και τα κράτη μέλη, καθώς και διαδικασίες λειτουργίας που καθορίζει ο διαχειριστής δικτύου για την αντιμετώπιση πτυχών του σχεδιασμού και επιχειρησιακών πτυχών που σχετίζονται με την εκτέλεση λειτουργιών δικτύου.

Η διαβούλευση που αναφέρεται στο στοιχείο α) και οι λεπτομερείς εργασιακές ρυθμίσεις που αναφέρονται στο στοιχείο β) λαμβάνουν υπόψη τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και τις απαιτήσεις κάθε λειτουργίας δικτύου.

Η συνεργατική διαδικασία λήψης αποφάσεων προσβλέπει στη συναίνεση. Όταν εμπλέκεται η κυριαρχία κρατών μελών επί του εναέριου χώρου τους, απαιτείται η συγκατάθεση του ή των οικείων κρατών μελών.

Όταν τα μέτρα που συνδέονται με την εκτέλεση των καθηκόντων του διαχειριστή δικτύου αμφισβητούνται από έναν ή περισσότερους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, το ζήτημα παραπέμπεται προς επίλυση στο συμβούλιο διαχείρισης δικτύου.

7β. Συγκροτείται συμβούλιο διαχείρισης δικτύου μέσω των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 8, με σκοπό τη διασφάλιση ενδεδειγμένης διακυβέρνησης κατά την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου.

Το συμβούλιο διαχείρισης δικτύου είναι αρμόδιο για την έγκριση ή την επικύρωση των μέτρων που λαμβάνονται ή προτείνονται από τον διαχειριστή δικτύου σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στην εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 8, για την έγκριση των προδιαγραφών για τη διαβούλευση και των λεπτομερών εργασιακών ρυθμίσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 7α, στοιχεία α) και β), για την έγκριση του NOP και την επικύρωση του NSP πριν το εγκρίνει η Επιτροπή από κοινού με τα κράτη μέλη, για την παρακολούθηση της εκτέλεσης των λειτουργιών δικτύου και για την παροχή γνωμοδοτήσεων ή συστάσεων για συγκεκριμένα θέματα.

Το συμβούλιο διαχείρισης δικτύου απαρτίζεται από εκπροσώπους των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων μερών, από συντονιστές χρονοθυρίδων, από εκπροσώπους της Επιτροπής, από εκπροσώπους του διαχειριστή δικτύου και από εκπροσώπους του Eurocontrol.

7γ. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν πλήρως στις αποφάσεις στρατηγικής σημασίας.

8. Με εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 37 παράγραφος 3, η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή του άρθρου 26 και του παρόντος άρθρου, ιδίως για την τέλεση των λειτουργιών του δικτύου, περιλαμβάνοντας τη διαχείριση κρίσεων· τον διορισμό του διαχειριστή δικτύου, τους όρους και τις προϋποθέσεις του διορισμού αυτού και τα λεπτομερή καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου σε σχέση με τις λειτουργίες δικτύου· τη σύνθεση, τη λειτουργία, τη λήψη αποφάσεων και τα λεπτομερή καθήκοντα του συμβουλίου διαχείρισης δικτύου, μεταξύ άλλων σε σχέση με τη διαχείριση κρίσεων· τη συνεργατική διαδικασία λήψης αποφάσεων· τα κριτήρια και τους παράγοντες που ο διαχειριστής δικτύου και το συμβούλιο διαχείρισης δικτύου πρέπει να τηρούν κατά την άσκηση των καθηκόντων που τους ανατίθενται και τους μηχανισμούς διακυβέρνησης δικτύου.

Άρθρο 28

Διαφάνεια λογαριασμών του διαχειριστή δικτύου

1. Οι οικονομικοί λογαριασμοί του διαχειριστή δικτύου καταρτίζονται και δημοσιεύονται ετησίως.. Οι λογαριασμοί αυτοί συμμορφώνονται με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα που υιοθετεί η Ένωση. Όταν, λόγω του νομικού καθεστώτος του διαχειριστή δικτύου, είναι αδύνατη η πλήρης συμμόρφωση με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, ο διαχειριστής δικτύου επιτυγχάνει τη συμμόρφωση αυτή στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.
2. Ο διαχειριστής δικτύου δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές του και υπόκειται τακτικά σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο.

Άρθρο 30

Σχέσεις με τις στρατιωτικές αρχές

Τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, διασφαλίζουν ότι θεσπίζονται ή ανανεώνονται γραπτές συμφωνίες μεταξύ των αρμοδίων πολιτικών και στρατιωτικών αρχών ή ισότιμες νομικές ρυθμίσεις όσον αφορά στη διαχείριση συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΔΙΑΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

Άρθρο 32

Ηλεκτρονικές αεροναυτικές πληροφορίες

Με την επιφύλαξη δημοσίευσης αεροναυτικών πληροφοριών από τα κράτη μέλη και με συνέπεια προς τη δημοσίευση αυτή, ο διαχειριστής δικτύου, σε συνεργασία με τον EUROCONTROL, θεσπίζει μια ενωσιακή υποδομή αεροναυτικών πληροφοριών με στόχο την ενίσχυση της διάθεσης ηλεκτρονικών αεροναυτικών πληροφοριών υψηλής ποιότητας και εύκολα προσβάσιμων, οι οποίες εξυπηρετούν τις απαιτήσεις όλων των ενδιαφερόμενων χρηστών ως προς την ποιότητα και την επικαιρότητα των δεδομένων. Οι αεροναυτικές πληροφορίες που καθίστανται διαθέσιμες κατ' αυτόν τον τρόπο είναι μόνον όσες πληροφορίες συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος VIII σημείο 2.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

Άρθρο 32α

Κανόνες αέρος και ταξινόμηση του εναέριου χώρου

Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 37 παράγραφος 3:

- α) θεσπίζει κατάλληλες διατάξεις για τους κανόνες αέρος βάσει των προτύπων του ΔΟΠΑ και των συνιστώμενων πρακτικών·
- β) θεσπίζει κατάλληλες διατάξεις ώστε να διασφαλίζεται η εναρμονισμένη εφαρμογή της ταξινόμησης του εναέριου χώρου του ΔΟΠΑ, με ενδεδειγμένες προσαρμογές, με σκοπό την αδιάλειπτη παροχή ασφαλών και αποτελεσματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε όλο τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Άρθρο 33

Ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου

1. Τα κράτη μέλη, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών και της φύσης της στρατιωτικής δραστηριότητας σε κάθε κράτος μέλος, καθώς και της οργάνωσης των στρατιωτικών πτυχών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους, διασφαλίζουν την εφαρμογή εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, ώστε να διευκολύνονται η διαχείριση του εναέριου χώρου και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.
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 βάσει των εκθέσεων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη, απαιτούνται ενιαίοι όροι για την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η Επιτροπή εντός των ορίων της κοινής πολιτικής μεταφορών και χωρίς να θίγονται οι αρμοδιότητες των κρατών μελών ως προς τους εναέριους χώρους τους, θεσπίζει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3.
4. Σε περιπτώσεις που η εφαρμογή του παρόντος άρθρου συνεπάγεται σοβαρές επιχειρησιακές δυσκολίες, τα κράτη μέλη μπορούν να αναστέλλουν προσωρινά την εφαρμογή αυτή υπό την προϋπόθεση ότι ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη σχετικά. Μετά την εισαγωγή της εν λόγω προσωρινής αναστολής, οι προσαρμογές στους κανόνες που θεσπίζονται δυνάμει της παραγράφου 3 μπορούν να γίνονται για τον εναέριο χώρο υπό την ευθύνη του ή των ενδιαφερομένων κρατών μελών.

Άρθρο 34

Συντονισμός SESAR

Οι οντότητες που είναι επιφορτισμένες με καθήκοντα προβλεπόμενα από το δίκαιο της Ένωσης στους τομείς του συντονισμού της φάσης καθορισμού του SESAR, της φάσης ανάπτυξης του SESAR και της φάσης εγκατάστασης του SESAR, κατά περίπτωση, εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό συντονισμό μεταξύ των τριών αυτών φάσεων, ώστε να επιτυγχάνεται απρόσκοπτη και έγκαιρη μετάβαση από τη μία στην άλλη, επικεντρωνόμενες ιδίως στη φάση της βιομηχανικής παραγωγής.

Όλοι οι ενδιαφερόμενοι πολιτικοί και στρατιωτικοί φορείς συμμετέχουν στον ευρύτερο εφικτό βαθμό.

Η Επιτροπή θεσπίζει μηχανισμούς για να παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα του συντονισμού του SESAR.

Άρθρο 35

Κοινά έργα

1. Η Επιτροπή μπορεί να συστήνει κοινά έργα, βάσει των αναγκών συγχρονισμού μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, για την υλοποίηση των βασικών επιχειρησιακών αλλαγών που προσδιορίζονται στο ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM και έχουν ωριμάσει αρκετά ώστε να καθιστούν δυνατές τις διαλειτουργικές ικανότητες σε όλα τα κράτη μέλη με στόχο τη βελτίωση των επιδόσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.
2. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να συστήνει μηχανισμούς διακυβέρνησης για τα κοινά έργα και την υλοποίησή τους. Όλοι οι ενδιαφερόμενοι πολιτικοί και στρατιωτικοί φορείς συμμετέχουν στους μηχανισμούς αυτούς στον ευρύτερο εφικτό βαθμό και, όπου είναι δυνατό και ενδεδειγμένο, αναλαμβάνουν ηγετικό ρόλο.
3. Τα κοινά έργα μπορούν να είναι επιλέξιμα για ενωσιακή χρηματοδότηση βάσει του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Για τον σκοπό αυτόν, και με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών να αποφασίζουν για τη χρήση των οικονομικών τους πόρων, η Επιτροπή διεξάγει ανεξάρτητη ανάλυση κόστους-οφέλους και κατάλληλες διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τους άμεσα ενδιαφερομένους, σύμφωνα με το άρθρο 38, για τη διερεύνηση του καθορισμού προτεραιοτήτων και όλων των κατάλληλων μέσων χρηματοδότησης της ανάπτυξής τους.
4. Η Επιτροπή συστήνει τα κοινά έργα και τους μηχανισμούς διακυβέρνησης που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 με εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 37

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 την Επιτροπή. Η επιτροπή αυτή διασφαλίζει την κατάλληλη συνεκτίμηση των συμφερόντων όλων των κατηγοριών των χρηστών. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Οσάκις γίνεται αναφορά 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.

Άρθρο 38

Διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς

1. Τα κράτη μέλη, οι εθνικές εποπτικές αρχές, ο ΦΕΕ, εφόσον έχει ορισθεί ΦΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 9β, και ο διαχειριστής δικτύου θεσπίζουν μηχανισμούς διαβούλευσης για τις δέουσες διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς για την άσκηση των καθηκόντων τους κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. Η Επιτροπή θεσπίζει μηχανισμό σε ενωσιακό επίπεδο για τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων με τους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς σχετικά με θέματα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Η ειδική επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί βάσει της απόφασης 98/500/EK της Επιτροπής συμμετέχει στη διαβούλευση. Για τους σκοπούς της παραγράφου 3 στοιχείο ε), όταν απαιτείται διαβούλευση επί στρατιωτικών θεμάτων, η Επιτροπή, εκτός από τα κράτη μέλη, συμβουλευεται επίσης τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας και εθνικές στρατιωτικές αρχές.

3. Για τους σκοπούς των παραγράφων 1 και 2, ζητείται η γνώμη τουλάχιστον των ακόλουθων επιχειρησιακών και μη επιχειρησιακών ενδιαφερομένων, εάν συντρέχει περίπτωση:

- α) πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή ομάδες που τους εκπροσωπούν·
- β) ο διαχειριστής δικτύου·
- γ) φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή ομάδες που τους εκπροσωπούν·
- δ) χρήστες του εναέριου χώρου ή ομάδες που τους εκπροσωπούν·
- στ) η κατασκευαστική βιομηχανία,
- ζ) επαγγελματικές οργανώσεις αντιπροσώπευσης του προσωπικού,
- η) εθνικές αρχές, περιλαμβανομένων των αρμόδιων εθνικών στρατιωτικών αρχών,
- θ) συντονιστές χρονοθυρίδων αερολιμένων,
- ι) μη κυβερνητικές οργανώσεις που ενδιαφέρονται για την αεροπορία ή την ATM.

Άρθρο 38α

Σχέσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θεσπίζουν μηχανισμούς διαβούλευσης για να διαβουλεύονται με τους ενδιαφερόμενους χρήστες του εναέριου χώρου, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τις στρατιωτικές αρχές σχετικά με όλα τα μείζονα ζητήματα που σχετίζονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων σχετικών αλλαγών στις διαμορφώσεις του εναερίου χώρου, ή για καίριες επενδύσεις με ανάλογες επιπτώσεις στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και/ή στα τέλη.

Σχέσεις με τρίτες χώρες

Η Ένωση 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, στα πλαίσια συμφωνιών που συνάπτονται με όμορες τρίτες χώρες, ειδικότερα δε στον χώρο του EUROCONTROL ή στην περιοχή EUR του ΔΟΠΑ, την επέκταση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού στις χώρες αυτές. Επιπλέον, επιδιώκουν να συνεργάζονται με τις χώρες αυτές είτε στο πλαίσιο συμφωνιών παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών με τρίτες χώρες για συνεργασία για τον εκσυγχρονισμό της ATM, για λειτουργίες δικτύου, είτε στο πλαίσιο της συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης και του EUROCONTROL με την οποία προβλέπεται γενικό πλαίσιο ενισχυμένης συνεργασίας και ενισχύεται η «πανευρωπαϊκή διάσταση» της ATM.

Το παρόν άρθρο δεν θίγει την απόφαση των κρατών μελών για το κατά πόσον ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός θα πρέπει να επεκταθεί στις υπερπόντιες χώρες και εδάφη τους ή στα αυτόνομα εδάφη τους σε άλλες περιοχές του ΔΟΠΑ.

Στήριξη από άλλους φορείς

Η Επιτροπή μπορεί να ζητεί στήριξη από άλλους φορείς για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά που υπέχει βάσει του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων από τον EUROCONTROL βάσει της συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης και του EUROCONTROL με την οποία προβλέπεται γενικό πλαίσιο ενισχυμένης συνεργασίας.

Άρθρο 41

Εμπιστευτικότητα

1. Ούτε οι εθνικές εποπτικές αρχές, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, ούτε οι εθνικές αρμόδιες αρχές, ούτε η Επιτροπή, ούτε ο ΦΕΕ και ο διαχειριστής δικτύου δημοσιοποιούν πληροφορίες εμπιστευτικού χαρακτήρα, ιδίως πληροφορίες σχετικά με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τις επιχειρηματικές τους σχέσεις ή τις πτυχές που αφορούν τις δαπάνες και τα έσοδά τους.
2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος των εθνικών εποπτικών αρχών και 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 στα οποία δίδεται πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 13 παράγραφος 3β, 13α παράγραφος 6, 13β παράγραφος 2, 25 παράγραφος 3 και 25 παράγραφος 4, ή τα οποία κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 6, ιδίως όσον αφορά το καθορισμένο κόστος και τις πραγματικές δαπάνες των ορισθέντων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας δημοσιοποιούνται, με την επιφύλαξη της προστασίας των εμπορικών συμφερόντων φυσικών ή νομικών προσώπων, συμπεριλαμβανομένης της διανοητικής ιδιοκτησίας, εκτός εάν λόγοι δημοσίου συμφέροντος συνηγορούν υπέρ της δημοσιοποίησης.

Άρθρο 42

Ποινές

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις ποινές που εφαρμόζονται σε περίπτωση παραβάσεων του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού ιδίως από τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και προβαίνουν σε όλα τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση της εφαρμογής τους. Οι προβλεπόμενες ποινές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 43

Αξιολόγηση

1. Η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση για να αποτιμήσει τον νομικό, κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού και την πρόσθετη αξία του τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, 5 έως 8 έτη μετά την έναρξη ισχύος του. Όταν αιτιολογείται για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί από τα κράτη μέλη, και από τις στρατιωτικές αρχές, πληροφορίες σχετικές με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
2. Η Επιτροπή υποβάλλει τα πορίσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα πορίσματα της αξιολόγησης δημοσιοποιούνται.

Άρθρο 44

Διασφαλίσεις

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

- 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 επηρεάζουν τη διατήρηση της δημόσιας 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, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων δυνατοτήτων για ασκήσεις.

Άρθρο 45

Κατάργηση

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

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

Άρθρο 46

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

2. Το άρθρο 3 παράγραφος 3, το άρθρο 8 παράγραφος 3 και το άρθρο 25 παράγραφος 3 εφαρμόζονται από την *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία — 72 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]*.

Τα άρθρα 10 έως 24 αρχίζουν να εφαρμόζονται ένα έτος μετά την έκδοση του κανονισμού. Ωστόσο, το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, καθώς και οι εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού, εξακολουθούν να ισχύουν για τους σκοπούς της εφαρμογής των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης που αφορούν την τρίτη περίοδο αναφοράς. Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/709 της Επιτροπής, όπως εκδόθηκε στις 6 Μαΐου 2019, εξακολουθεί να ισχύει έως το τέλος της τέταρτης περιόδου αναφοράς.

Το άρθρο 27 παράγραφος 4 και το άρθρο 32 εφαρμόζονται στον διαχειριστή δικτύου από την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ απόφαση διορισμού εκδιδόμενη σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2.

Το άρθρο 42 εφαρμόζεται από *[ΕΕ: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]*.

Τα μέτρα που θεσπίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο εφαρμόζονται από:

- *[ΕΕ: να προστεθεί η ημερομηνία — 72 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]* όσον αφορά τις παραβάσεις του άρθρου 3 παράγραφος 3 και του άρθρου 25 παράγραφος 3·

- ένα έτος μετά την έκδοση του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις παραβάσεις των άρθρων 10 έως 24.

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Καταργούμενοι κανονισμοί με την τροποποίησή τους

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1)	
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10)	
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20)	
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 9.4.2009, σ. 34)	Μόνο άρθρα 1, 2 και 3

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός 549/2004	Κανονισμός 550/2004	Κανονισμός 551/2004	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1 παράγραφοι 1 έως 3			Άρθρο 1 παράγραφοι 1 έως 3
Άρθρο 1 παράγραφος 4			-
-			Άρθρο 1 παράγραφος 4
Άρθρο 2 σημείο 1 στοιχεία α) και β)			Άρθρο 2 σημείο 5 στοιχεία α) και β)
Άρθρο 2 σημείο 2			Άρθρο 2 σημείο 1
Άρθρο 2 σημείο 3			Άρθρο 2 σημείο 2
-			Άρθρο 2 σημείο 2α
Άρθρο 2 σημείο 4			Άρθρο 2 σημείο 4
-			Άρθρο 2 σημείο 6
Άρθρο 2 σημείο 5			Άρθρο 2 σημείο 3
Άρθρο 2 σημείο 6			Άρθρο 2 σημείο 11
Άρθρο 2 σημείο 7			Άρθρο 2 σημείο 12
-			Άρθρο 2 σημείο 13
Άρθρο 2 σημείο 8			Άρθρο 2 σημείο 14
Άρθρο 2 σημείο 9			Άρθρο 2 σημείο 8
Άρθρο 2 σημείο 10			Άρθρο 2 σημείο 9
Άρθρο 2 σημείο 11			Άρθρο 2 σημείο 10

Άρθρο 2 σημείο 12			Άρθρο 2 σημείο 17
-			Άρθρο 2 σημεία 18 έως 20
Άρθρο 2 σημείο 13			Άρθρο 2 σημείο 16
Άρθρο 2 σημείο 13α			Άρθρο 2 σημείο 33
Άρθρο 2 σημείο 14			-
-			Άρθρο 2 σημείο 21
-			Άρθρο 2 σημείο 22
Άρθρο 2 σημείο 16			Άρθρο 2 σημείο 23
Άρθρο 2 σημείο 17			Άρθρο 2 σημείο 32
Άρθρο 2 σημείο 18			-
Άρθρο 2 σημείο 19			Άρθρο 2 σημείο 24
-			Άρθρο 2 σημεία 25 και 26
Άρθρο 2 σημείο 20			Άρθρο 2 σημείο 31
Άρθρο 2 σημείο 22			Άρθρο 2 σημείο 34
Άρθρο 2 σημείο 23			-
Άρθρο 2 σημείο 23α			Άρθρο 2 σημείο 35
-			Άρθρο 2 σημεία 35β και 35γ
Άρθρο 2 σημείο 23β			Άρθρο 2 σημείο 15
Άρθρο 2 σημεία 24 και 25			-
Άρθρο 2 σημείο 26			Άρθρο 2 σημείο 36

Άρθρο 2 σημείο 27			-
Άρθρο 2 σημείο 28			Άρθρο 2 σημείο 37
Άρθρο 2 σημείο 29			Άρθρο 2 σημείο 38
-			Άρθρο 2 σημεία 39 και 40
Άρθρο 2 σημείο 30			Άρθρο 2 σημείο 41
-			Άρθρο 2 σημεία 42 και 43
-			Άρθρο 2 σημεία 43α έως 43γ
Άρθρο 2 σημείο 31			Άρθρο 2 σημείο 44
-			Άρθρο 2 σημείο 44α
-			Άρθρο 2 σημείο 45
Άρθρο 2 σημείο 32			-
Άρθρο 2 σημείο 33			Άρθρο 2 σημείο 46
Άρθρο 2 σημείο 34			Άρθρο 2 σημείο 47
-			Άρθρο 2 σημεία 48 έως 52
Άρθρο 2 σημεία 35 και 36			-
Άρθρο 2 σημείο 38			Άρθρο 2 σημείο 53
Άρθρο 2 σημείο 39			Άρθρο 2 σημείο 54
-			Άρθρο 2 σημείο 56

Άρθρο 2 σημείο 40			Άρθρο 2 σημείο 57
Άρθρο 2 σημείο 41			Άρθρο 2 σημείο 27
-			Άρθρο 2 σημεία 28 έως 30
			Άρθρο 2α
Άρθρο 3			-
Άρθρο 4 παράγραφος 1			Άρθρο 3 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 2			Άρθρο 3 παράγραφος 3
-			Άρθρο 3 παράγραφος 4
Άρθρο 4 παράγραφος 3			Άρθρο 3 παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφος 4			
-			
Άρθρο 4 παράγραφος 5			Άρθρο 3 παράγραφος 9
-			Άρθρα 4 έως 9
Άρθρο 5 παράγραφος 1			Άρθρο 37 παράγραφος 1
Άρθρο 5 παράγραφος 2			
Άρθρο 5 παράγραφος 3			Άρθρο 37 παράγραφος 3
-			Άρθρο 37 παράγραφος 4
Άρθρο 5 παράγραφοι 4 και 5 και άρθρο 6			-
Άρθρο 7			Άρθρο 39
Άρθρο 8 παράγραφος 1			Άρθρο 40

Άρθρο 8 παράγραφος 2			-
-			Άρθρο 41
Άρθρο 9			Άρθρο 42
Άρθρο 10 παράγραφος 1			Άρθρο 38 παράγραφος 1
Άρθρο 10 παράγραφος 2			Άρθρο 38 παράγραφος 2
Άρθρο 10 παράγραφος 3			Άρθρο 38 παράγραφος 3
-			Άρθρο 38α
Άρθρο 11 παράγραφος 1 πρώτη περίοδος και άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ) πρώτη και τρίτη περίοδος			Άρθρο 10 παράγραφος 1
Άρθρο 11 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως γ)			Άρθρο 10 παράγραφος 2
Άρθρο 11 παράγραφος 2			-
Άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο α)			Άρθρο 11
Άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχεία β) και γ)			Άρθρο 13 παράγραφοι 1, 3, 3α και 3β
-			13(1α) (1β)
Άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο β)			13 παράγραφος 2
Άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) πρώτο εδάφιο			13 παράγραφος 5

Άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) πρώτο εδάφιο			Άρθρο 13α παράγραφος 1
-			13α παράγραφος 2
Άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο α			13α παράγραφος 3
Άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) εδάφια 2-4			Άρθρο 13α παράγραφοι 4 και 5
-			13α παράγραφος 6
Άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ) δεύτερη περίοδος			Άρθρο 13β παράγραφος 2
-			Άρθρο 13β παράγραφοι 1 και 2α
Άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο ε)			Άρθρα 13β παράγραφος 3
-			Άρθρα 16 και 17
Άρθρο 11 παράγραφος 4 στοιχείο α)			Άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο α)
-			Άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχεία β) έως δ)
Άρθρο 11 παράγραφος 4 στοιχείο β) και γ)			-
Άρθρο 11 παράγραφος 4 στοιχείο δ)			Άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο ε)
Άρθρο 11 παράγραφος 4 στοιχείο ε)			Άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο στ)
-			Άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχεία

			ζ) έως ια)
Άρθρο 11 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο			Άρθρο 18
Άρθρο 11 παράγραφος 5			-
Άρθρο 11 παράγραφος 6			Άρθρο 18
-			Άρθρα 19 έως 35
Άρθρο 12 παράγραφος 1 και άρθρο 12 παράγραφος 2 έως τις λέξεις «στο άρθρο 3»			Άρθρο 43 παράγραφος 1
Άρθρο 12 παράγραφος 2 τμήμα της πρώτης περιόδου που αρχίζει με τις λέξεις «και υποβάλλει αρχικά σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο»			Άρθρο 43 παράγραφος 2
Άρθρο 12 παράγραφοι 3 και 4			-
Άρθρο 13			Άρθρο 44
-			Άρθρο 45
Άρθρο 13α			-
Άρθρο 14			Άρθρο 46
	Άρθρο 1		Άρθρο 1 παράγραφος 1
	-		Άρθρο 1 παράγραφοι 2 έως 4
	-		Άρθρα 2 και 3
	Άρθρο 2 παράγραφος 1		Άρθρο 4 παράγραφος 1
	-		

	Άρθρο 2 παράγραφος 2		Άρθρο 4 παράγραφος 3
	-		Άρθρο 5 παράγραφος 1
	Άρθρο 2 παράγραφος 3		Άρθρο 5 παράγραφος 3
	Άρθρο 2 παράγραφος 4		Άρθρο 5 παράγραφος 2
	Άρθρο 2 παράγραφος 5		Άρθρο 5 παράγραφος 4
	Άρθρο 2 παράγραφος 6		Άρθρο 5 παράγραφος 5
	-		Άρθρο 5 παράγραφος 5α
	Άρθρα 3 έως 6		-
	Άρθρο 7		Άρθρο 7 παράγραφος 1α στοιχείο α)
	Άρθρο 7 παράγραφος 2		Άρθρο 7 παράγραφος 1α στοιχείο γ)
	Άρθρο 7 παράγραφος 3 πρώτη περίοδος		-
	Άρθρο 7 παράγραφος 3 δεύτερη και τρίτη περίοδος		-
	Άρθρο 7 παράγραφος 4		
			Άρθρο 6 παράγραφοι 2α και 3
	Άρθρο 7 παράγραφοι 5 και 6		-
	Άρθρο 7 παράγραφος 7		Άρθρο 6 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο και άρθρο 6 παράγραφοι 4 και 5
	Άρθρο 7 παράγραφοι 8 και 9		-
	-		Άρθρο 6 παράγραφος 6

	Άρθρο 8 παράγραφος 1		Άρθρο 7 παράγραφος 1
	-		Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο β) και άρθρο 7 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο
	Άρθρο 8 παράγραφος 2		Άρθρο 7 παράγραφος 2
			Άρθρο 7, παράγραφος 2, τελευταία περίοδος
	Άρθρο 8 παράγραφος 3		Άρθρο 7 παράγραφος 3
	Άρθρο 8 παράγραφοι 4 και 5		-
	Άρθρο 8 παράγραφος 6		Άρθρο 7 παράγραφος 4
	Άρθρο 9		Άρθρο 7α
	Άρθρο 9α		Άρθρο 2α
	Άρθρο 9β		-
	Άρθρο 10		Άρθρο 7β
	-		Άρθρα 9β έως 18
	Άρθρο 11		Άρθρο 30
	Άρθρο 12 παράγραφος 1		Άρθρο 25 παράγραφος 1
	Άρθρο 12 παράγραφος 2		Άρθρο 25 παράγραφος 1
	Άρθρο 12 παράγραφος 3		Άρθρο 25 παράγραφος 3
	-		Άρθρο 25 παράγραφος 4
	Άρθρο 12 παράγραφος 4		Άρθρο 25 παράγραφος 2
	-		Άρθρα 26 έως 28

	Άρθρο 12 παράγραφος 5		-
	Άρθρο 13 παράγραφος 1		Άρθρο 9α, παράγραφος 1
	-		
	Άρθρο 13 παράγραφος 2		Άρθρο 9α, παράγραφος 3
	Άρθρο 13 παράγραφος 3		Άρθρο 9α, παράγραφος 4
	-		Άρθρα 32α έως 34
	Άρθρο 14		Άρθρο 19 παράγραφος 1
	Άρθρο 15 παράγραφος 1		Άρθρο 19 παράγραφος 2
	Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο στ)		Άρθρο 19 παράγραφος 3
	-		Άρθρο 19 παράγραφος 5
	Άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α)		Άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2
	Άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο β) πρώτη περίοδος		Άρθρο 20 παράγραφος 2
	Άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο β) δεύτερη περίοδος		Άρθρο 20 παράγραφος 3
	Άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο β) τρίτη περίοδος		Άρθρο 20 παράγραφος 4
	Άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο γ)		-
	Άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο δ)		Άρθρο 20 παράγραφος 6

	Άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο ε)		Άρθρο 20 παράγραφος 5
	Άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο στ)		Άρθρο 19 παράγραφος 6 και άρθρο 23
	Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο α)		Άρθρο 22 παράγραφος 1
	-		Άρθρο 22 παράγραφοι 2, 3 και 5α
	Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο β)		Άρθρο 22 παράγραφος 4
	Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο γ)		Άρθρο 21 παράγραφος 1
	-		Άρθρο 21 παράγραφοι 1α και 2
	Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο δ)		Άρθρο 19 παράγραφος 2
	Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο		Άρθρο 20 παράγραφος 2 και
	ε)		22 παράγραφος 1
	Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο στ)		Άρθρο 22 παράγραφος 5
	Άρθρο 15 παράγραφος 4		Άρθρο 23
	Άρθρο 15α παράγραφος 1 και άρθρο 15α παράγραφος 3 πρώτη περίοδος		Άρθρο 35 παράγραφοι 1 και 4
	Άρθρο 15α παράγραφος 2		Άρθρο 35 παράγραφοι 2 και 4
	Άρθρο 15α παράγραφος 3 δεύτερη έως τέταρτη περίοδος		Άρθρο 35 παράγραφος 3
	-		Άρθρο 37 έως 40
	Άρθρο 15α παράγραφος 3 πέμπτη περίοδος		-

	Άρθρο 16 παράγραφος 1		Άρθρο 24 παράγραφος 1
	Άρθρο 16 παράγραφος 2		Άρθρο 24 παράγραφοι 2 και 3
	Άρθρο 16 παράγραφος 3		Άρθρο 24 παράγραφος 3
	Άρθρο 17		-
	Άρθρο 18 παράγραφος 1		Άρθρο 41 παράγραφος 1
	Άρθρο 18 παράγραφος 2		Άρθρο 41 παράγραφος 2
	Άρθρο 18 παράγραφος 3		Άρθρο 41 παράγραφος 3
	-		Άρθρα 42 έως 45
	Άρθρο 19		Άρθρο 46
	Παράρτημα Ι		-
	Παράρτημα ΙΙ		-
		Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1
		Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 1
		-	Άρθρο 1 παράγραφοι 2 και 3
		Άρθρο 1 παράγραφος 3	Άρθρο 1 παράγραφος 4
		-	Άρθρο 1 παράγραφοι 5 και 6, και άρθρα 2 έως 25
		Άρθρο 1 παράγραφος 4 και άρθρο 3	-
		Άρθρο 3α	Άρθρο 32
		Άρθρα 4 και 5	-
		Άρθρο 6 παράγραφος 1	Άρθρο 26 παράγραφος 1
			Άρθρο 26 παράγραφος 1α

		Άρθρο 6 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 26 παράγραφος 2
		-	Άρθρο 26 παράγραφος 3
		Άρθρο 6 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 26 παράγραφος 4
		-	Άρθρο 27 παράγραφος 1
		Άρθρο 6 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο πρώτη περίοδος	Άρθρο 27 παράγραφος 2
		Άρθρο 6 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο δεύτερη και τρίτη περίοδος	Άρθρο 27 παράγραφος 3
		-	Άρθρο 27 παράγραφοι 4 έως 7γ
		Άρθρο 6 παράγραφος 3	-
		Άρθρο 6 παράγραφος 4	Άρθρο 27 παράγραφος 8
		Άρθρο 6 παράγραφος 5	Άρθρο 26 παράγραφος 1α
		Άρθρο 6 παράγραφος 6	Άρθρο 26 παράγραφος 2 στοιχείο

			β)
		Άρθρο 6 παράγραφοι 7 έως 9	Άρθρο 27 παράγραφος 8
		-	Άρθρα 28 και 30
		Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 33 παράγραφος 1
		Άρθρο 7 παράγραφος 2	Άρθρο 33 παράγραφος 2
		Άρθρο 7 παράγραφος 3	Άρθρο 33 παράγραφος 3
			Άρθρο 33 παράγραφος 4
		-	Άρθρα 34 έως 45
		Άρθρα 8 και 10	-
