



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Στρασβούργο, 11.6.2013
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

(Αναδιατύπωση)

{SWD(2013) 206 final}

{SWD(2013) 207 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Στόχος της πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (EEO) είναι να καταστεί αποδοτικότερος ο τρόπος οργάνωσης και διαχείρισης του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου με μεταρρύθμιση του κλάδου παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS). Ο EEO διαμορφώθηκε με δύο αναλυτικές νομοθετικές δέσμες – EEO I και EEO II που αποτελούνται από τέσσερις κανονισμούς¹ – και περισσότερους από 20 εκτελεστικούς κανόνες και αποφάσεις της Επιτροπής². Το πλαίσιο που διαμορφώνουν οι τέσσερις κανονισμοί για τον EEO είναι αλληλένδετο με την ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια της Αεροπορίας³, η οποία περιλαμβάνει ορισμένα καθήκοντα που έχουν ανατεθεί στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)⁴ και την έναρξη ολοκληρωμένου έργου για τον εκσυγχρονισμό εξοπλισμού και συστημάτων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με την ονομασία SESAR⁵. Οι κείμενοι κανόνες άπτονται πέντε αλληλένδετων πυλώνων οι οποίοι αφορούν τις επιδόσεις, την ασφάλεια πτήσεων, την τεχνολογία, τον ανθρώπινο παράγοντα και τους αερολιμένες.

Η πείρα που έχει αποκτηθεί από τη δέσμη EEO I από το 2004 και τη δέσμη EEO II από το 2009 έδειξε ότι οι αρχές και ο προσανατολισμός του EEO ισχύουν πάντοτε και αποτελούν το υπόβαθρο για την υλοποίησή του. Ωστόσο, σημειώνονται σημαντικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση της πρωτοβουλίας, ιδίως στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων και την ανάπτυξη των βασικών στοιχείων της (όπως τα λειτουργικά τμήματα του εναερίου χώρου (FAB) ή τις εθνικές εποπτικές αρχές (EEA)).

Το 2009, όταν εγκρίθηκε η δέσμη EEO II, η νομοθετική αρχή αποφάσισε την εφαρμογή της EEO II σε δύο στάδια και κάλεσε την Επιτροπή να ευθυγραμμίσει τους κανονισμούς για τον EEO και τον EASA μετά την ολοκλήρωση της αρχικής δέσμης εκτελεστικών μέτρων του EASA και τον λογιστικό έλεγχο των υπηρεσιών αεροναυτιλίας⁶. Επομένως, είχε ήδη προβλεφθεί η αναδιατύπωση της νομοθετικής δέσμης, καταρχήν με σκοπό να απλουστευθεί και να διευκρινισθεί η οριακή γραμμή μεταξύ του νομικού πλαισίου για τον EASA και του νομικού πλαισίου για τον EEO.

¹ Κανονισμός-πλαίσιο ((ΕΚ) αριθ. 549/2004) - για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού· κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών ((ΕΚ) αριθ. 550/2004) - για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό· κανονισμός για τον εναέριο χώρο ((ΕΚ) αριθ. 551/2004) - για την οργάνωση και χρήση του εναερίου χώρου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό· κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα ((ΕΚ) αριθ. 552/2004) - σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

² Επισκόπηση της νομοθεσίας για τον EEO περιέχει το παράρτημα III της EEO2+ Έγγραφο της εκτίμησης επιπτώσεων.

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009.

⁴ Μολονότι με βάση τον Οδικό Χάρτη της Επιτροπής σχετικά με την Κοινή Δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της ΕΕ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τους αποκεντρωμένους κοινοτικούς οργανισμούς, του Ιουλίου 2012, απαιτείται τυποποίηση των ονομασιών όλων των οργανισμών της ΕΕ ώστε να ανταποκρίνονται στον ίδιο μορφότυπο, για λόγους σαφήνειας, στην παρούσα ανακοίνωση χρησιμοποιείται η τρέχουσα ονομασία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) σε όλο το κείμενο. Αυτά καθαυτά τα κείμενα των νομοθετικών προτάσεων προσαρμόστηκαν σύμφωνα με τη νέα Κοινή Δήλωση και τον Οδικό Χάρτη, ώστε να χρησιμοποιηθεί η τυποποιημένη ονομασία «Αεροπορικός Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΑΑ)».

⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου· Το SESAR (Ερευνητικό Πρόγραμμα ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού) είναι ο τεχνικός πυλώνας του EEO – πρόγραμμα βελτίωσης της ATM για όλη την αεροπορία.

⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009, άρθρο 65α.

Με τη διαδικασία της αναδιατύπωσης δίνεται επίσης η δυνατότητα να αξιολογηθούν οι κείμενες νομικές διατάξεις δεδομένης της μη έγκαιρης υλοποίησης της πρωτοβουλίας για τον ΕΕΟ. Σκοπός αυτής της διαδικασίας αναθεώρησης του νομικού πλαισίου για τον ΕΕΟ, γνωστής με τη συντομογραφία ΕΕΟ SES 2+, είναι να επισπευτεί η υλοποίηση της μεταρρύθμισης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας χωρίς απόκλιση από τους αρχικούς στόχους και αρχές. Εντάσσεται επίσης στην πρωτοβουλία Ενιαία αγορά - Πράξη II⁷ και αποβλέπει στη βελτίωση της γενικής ανταγωνιστικότητας και μεγέθυνσης της οικονομίας της ΕΕ και όχι απλώς του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Σκοπός της δέσμης ΕΕΟ 2+ είναι να επέλθουν βελτιώσεις στους κανόνες επιτήρησης, στον μηχανισμό επιδόσεων, την παροχή υπηρεσιών από τους παρόχους με βάση της ανάγκες των πελατών και στις συνολικές επιδόσεις.

Επιπλέον, με τη δέσμη ΕΕΟ 2+ θα απλουστευθεί η νομοθεσία διότι θα εξαλειφθούν ορισμένες αλληλεπικαλύψεις στο κείμενο πλαίσιο. Προβλήματα προέκυψαν σε ορισμένα αλληλεπικαλυπτόμενα πεδία του πλαισίου για τον ΕΕΟ, όπως επίσης χρειάζεται διευκρίνιση των ρόλων των διαφόρων παραγόντων σε επίπεδο ΕΕ. Αυτή η ευθυγράμμιση μεταξύ των τεσσάρων κανονισμών για τον ΕΕΟ και του βασικού κανονισμού για τον EASA⁸ είναι ένα μέτρο καθαρά τεχνικής προσαρμογής που ήδη απαιτούσε η νομοθεσία. Λόγω της έκτασης της αλληλοεπικάλυψης των κανονισμών, η αναδιατύπωση των υπολοίπων μερών των τεσσάρων κανονισμών για τον ΕΕΟ συνιστά λογική συνέπεια αυτής της προσαρμογής.

Προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν

Το πρώτο προβληματικό πεδίο που αντιμετωπίστηκε στην ΕΕΟ 2+ είναι η **ανεπαρκής απόδοση της αεροναυτιλίας**. Η παροχή ANS παραμένει σχετικά αναποτελεσματική από άποψη κόστους, απόδοσης των πτήσεων και προσφερόμενης χωρητικότητας. Αυτό διαπιστώνεται μετά από σύγκριση με την ANS στις Ηνωμένες Πολιτείες, η οποία καλύπτει παρομοίου μεγέθους εναέριο χώρο. Στις ΗΠΑ, ο εναέριος χώρος κατά τη διαδρομή ελέγχεται από έναν μόνο πάροχο υπηρεσιών σε αντίθεση με τους 38 παρόχους κατά τη διαδρομή στην Ευρώπη. Ο πάροχος στις ΗΠΑ ελέγχει σχεδόν 70% περισσότερες πτήσεις με 38% λιγότερο προσωπικό. Οι κύριες αιτίες αυτής της διαφοράς στην παραγωγικότητα στην Ευρώπη είναι οι ελλείψεις στον καθορισμό και την επιβολή του μηχανισμού επιδόσεων, η αναποτελεσματικότητα των εποπτικών αρχών και το δυσανάλογα μεγάλο βοηθητικό προσωπικό των παρόχων.

Το δεύτερο βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζεται είναι το **κατακερματισμένο σύστημα ATM**. Το ευρωπαϊκό σύστημα ATM αποτελείται από 27 εθνικές αρχές που επιβλέπουν συνολικά εκατό παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) με τα σχετικά ποικιλόμορφα συστήματα, κανόνες και διαδικασίες. Είναι μεγάλο το πρόσθετο κόστος που οφείλεται στο γεγονός ότι η Ευρώπη έχει πολυάριθμους παρόχους υπηρεσιών, ο καθένας από τους οποίους διαθέτει το δικό του σύστημα, δημιουργεί δικές του επιχειρησιακές διαδικασίες και περιορίζεται εδαφικά στην παροχή υπηρεσιών σε μικρό τμήμα εναερίου χώρου. Για να εξαλειφθεί ο κατακερματισμός, καθιερώθηκαν με τον ΕΕΟ οι ιδέες των διασυνοριακών λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου (FAB) και του κεντρικού διαχειριστικού οργάνου του δικτύου για ορισμένες υπηρεσίες σε επίπεδο δικτύου. Ο προσανατολισμός όμως των FAB δεν βασίζεται ακόμη στις επιδόσεις και το διαχειριστικό όργανο του δικτύου παραμένει πολύ αδύναμο.

⁷ COM(2012) 573 τελικό.

⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Γενικός στόχος:

Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικών μεταφορών έναντι άλλων παρεμφερών περιοχών, ιδίως για να αναπτυχθεί περαιτέρω η πρωτοβουλία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Ειδικοί στόχοι:

- Βελτίωση των επιδόσεων των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ως προς την απόδοση.
- Βελτίωση της αξιοποίησης της ικανότητας διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Επιχειρησιακοί στόχοι:

- Εξασφάλιση διαφανούς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, με βάση τις αρχές της αγοράς και την αξία για τον πελάτη.
- Ενίσχυση του ρόλου των εθνικών εποπτικών αρχών.
- Ενίσχυση της διαδικασίας καθορισμού στόχων και της επιβολής μηχανισμού επιδόσεων (καθώς και ενίσχυση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων/της επιτροπής εξέτασης των επιδόσεων (PRB/PRU).
- Στρατηγικός αναπροσανατολισμός των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου.
- Ενίσχυση της διοικητικής οργάνωσης και του επιχειρησιακού πεδίου του διαχειριστικού οργάνου του δικτύου.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Από τον Σεπτέμβριο έως τον Δεκέμβριο του 2012 πραγματοποιήθηκε διαβούλευση επί τρεις μήνες μέσω της ιστοσελίδας της ΓΔ MOVE. Οργανώθηκαν επίσης δύο εκδηλώσεις υψηλού επιπέδου – ένα συνέδριο στη Λευκωσία και μία ακρόαση στις Βρυξέλλες – και πολυάριθμες διμερείς συναντήσεις με όλους τους ενδιαφερόμενους για να υποστηριχθεί η προετοιμασία της πρωτοβουλίας αυτής.

Η ΓΔ MOVE εκπόνησε εκτίμηση επιπτώσεων προς υποστήριξη των νομοθετικών προτάσεων για τη βελτίωση της απόδοσης, της ασφάλειας πτήσεων και της ανταγωνιστικότητας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Στη δέσμη προτείνεται η αναθεώρηση των τεσσάρων κανονισμών για τον ΕΕΟ ((ΕΚ) αριθ. 549-552/2004, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1070/2009) του βασικού κανονισμού για τον EASA (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όπως τροποποιήθηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009)⁹. Η παρούσα πρωτοβουλία αφορά τον προγραμματισμό του θεματολογίου αριθ. (ΕΕ) αριθ. 2014/MOVE/001. Ο οδικός χάρτης της εκτίμησης επιπτώσεων έχει επίσης δημοσιευθεί στην ιστοσελίδα της Επιτροπής¹⁰.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

3.1. Αναδιατύπωση (όλου του κανονισμού)

Οι τέσσερις κανονισμοί για τον ΕΕΟ συγχωνεύονται σε έναν και μόνον κανονισμό και χρειάστηκαν ορισμένες αλλαγές. Ο νέος κανονισμός απαρτίζεται από πέντε κεφάλαια ανάλογα με τους αντίστοιχους ενδιαφερόμενους φορείς:

- Κεφάλαιο I: Γενικές διατάξεις

⁹ Όπως προαναφέρθηκε, οι τροποποιήσεις του βασικού κανονισμού για τον EASA θα είναι τεχνικού χαρακτήρα και συνεπώς δεν θα αναλυθούν στην εκτίμηση επιπτώσεων.

¹⁰ http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE.

- Κεφάλαιο II: Εθνικές αρχές
- Κεφάλαιο III: Παροχή υπηρεσιών
- Κεφάλαιο IV: Εναέριος χώρος
- Κεφάλαιο V: Τελικές διατάξεις

Επιπλέον, αφαιρέθηκε μέρος των περιεχομένων των κανονισμών για τον ΕΕΟ που αλληλεπικαλυπτόταν με τον κείμενο κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2009 και ορισμένες μικρές λεπτομέρειες αυτών των τμημάτων που αφαιρέθηκαν προστέθηκαν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ώστε να τονισθεί η συνέχεια της προσέγγισης. Αφαιρέθηκαν οι περισσότερες διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, ο οποίος πλέον καταργείται ολόκληρος, με εξαίρεση ορισμένες διατάξεις του παραρτήματος I για τους κοινοποιημένους οργανισμούς, οι οποίες συγχωνεύθηκαν με το παράρτημα για τους ειδικευμένους φορείς, καθώς και ορισμένες παράγραφοι γενικώς περιγραφικές του παραρτήματος II, οι οποίες προστέθηκαν στο παράρτημα Vβ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 για να τονισθεί η ανάγκη να συνεχισθούν οι ασκούμενες πολιτικές.

Σύμφωνα με την άποψη ότι η Επιτροπή πρέπει να εστιάσει στην οικονομική ρύθμιση και ιδίως στον μηχανισμό επιδόσεων και το SESAR ενώ ο EASA (ΑΟΕΕ πλέον με βάση τη συμφωνία για την τυποποίηση των οργανισμών) επικεντρώνεται στη στήριξη της διαδικασίας συντονίζοντας την εκπόνηση όλων των τεχνικών κανόνων, προστέθηκε το νέο άρθρο 28 για να περιγραφεί ο τρόπος με τον οποίο είναι δυνατόν να εξασφαλισθεί η συνοχή των πολιτικών για το SESAR και των νέων τεχνικών κανόνων.

Τέλος, περιλήφθηκαν στον κανονισμό οι νέοι κανόνες για τις πράξεις υλοποίησης και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που απορρέουν από τη συνθήκη της Λισαβόνας.

3.2. Εθνικές αρχές (άρθρα 3, 4 και 5 και άρθρο 2, ορισμός 36)

Μία από τις μείζονες ανάγκες ανάληψης δράσης που διαπιστώθηκαν στην εκτίμηση επιπτώσεων ήταν να ενισχυθούν οι εθνικές αρχές, τόσο ως προς την ανεξαρτησία τους όσο και ως προς την εμπειρογνομosύνη και τους πόρους τους. Προς το σκοπό αυτό στο άρθρο 3 περιγράφεται η απαιτούμενη ανεξαρτησία των αρχών από τους παρόχους υπηρεσιών που πρόκειται να επιβλέπουν. Επειδή είναι αναγκαία κάποια διοικητική αναδιοργάνωση σε ορισμένα κράτη μέλη, προβλέπεται επίσης μεταβατική περίοδος μέχρι το 2020. Επίσης καθορίζονται πιο ρητές απαιτήσεις για την επάρκεια και την ανεξαρτησία του απασχολούμενου προσωπικού, καθώς και αύξηση της ανεξάρτητης χρηματοδότησης των αρχών μέσω του συστήματος χρέωσης τελών διαδρομής στο άρθρο 14.

Για να βελτιωθεί η εμπειρογνομosύνη των αρχών, στο άρθρο 5 προβλέπεται δίκτυο εθνικών αρχών, όπως και η δυνατότητα κοινής αξιοποίησης των εμπειρογνομosύνων, ώστε τα κράτη να μπορούν να αντλήσουν οφέλη από εμπειρογνομosύνες άλλων κρατών μελών.

Τέλος, προστέθηκε ο ορισμός της «εθνικής εποπτικής αρχής», για να διευκρινισθεί ότι για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού εθνική εποπτική αρχή θεωρείται η αρμόδια αρχή κατά τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ώστε να μην απαιτείται διοικητικό όργανο σε δεύτερο επίπεδο.

3.3. Μηχανισμός επιδόσεων και σύστημα χρέωσης (άρθρα 11, 12, 13 και 14)

Το άρθρο 11 για τον μηχανισμό επιδόσεων τροποποιήθηκε ώστε να εξορθολογισθεί η διαδικασία καθορισμού στόχων και να καταστεί δυνατή η εστίαση του καθορισμού στόχων περισσότερο σε τοπικό επίπεδο. Κατά τον τρόπο αυτόν ο καθορισμός των στόχων θα είναι πιο τεκμηριωμένος.

Επήλθαν επίσης προς το σκοπό αυτόν μικρές αναπροσαρμογές των άρθρων 12 και 13 για τη χρέωση και το κείμενο επικαιροποιήθηκε, ώστε η διάταξη για τη χρηματοδότηση των καθηκόντων των αρχών να καλύπτει και την επέκταση του EASA με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 για να επιτελεί τα καθήκοντα αυτά.

3.4. Λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου (άρθρο 16)

Το άρθρο έχει ήδη τροποποιηθεί με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 για να επικεντρωθούν τα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου (FAB) περισσότερο στις επιδόσεις, μάλιστα αυτό συνεχίζεται στην παρούσα διαδικασία. Τα FAB δεν πρέπει να θεωρούνται ως στατικά λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου, αλλά ως πρωτοβουλίες κατευθυνόμενες από τον κλάδο για να επιδιωχθούν βελτιώσεις σε όλες τις πτυχές παροχής υπηρεσιών. Για να καταστεί αυτό δυνατόν, ο κλάδος χρειάζεται μεγαλύτερη ευελιξία στη δημιουργία των FAB, ή ακόμη και να τα υποδιαιρεί σε διαφόρους τύπους, στις περιπτώσεις που είναι πιθανότερο να προσδοκά συνέργειες. Συνεπώς, το άρθρο εστιάζει πλέον περισσότερο σε ευέλικτες «κλαδικές συμπράξεις» και το μέτρο επιτυχίας θα είναι το επιτυγχανόμενο επίπεδο βελτίωσης των επιδόσεων.

3.5. Υποστηρικτικές υπηρεσίες (άρθρο 10 και άρθρο 2, ορισμός 37)

Επειδή μετά από ανάλυση αποδείχθηκε ότι το μεγαλύτερο δυναμικό βελτίωσης βρίσκεται στις υπηρεσίες που παρέχονται προς υποστήριξη των βασικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και επειδή οι εν λόγω υπηρεσίες εκ φύσεως είναι δυνατόν να παρέχονται επίσης με συνθήκες της αγοράς, καταργήθηκε το πρώην άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και αντικαταστάθηκε από ένα άρθρο για την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών με βάση τους κανόνες σύναψης δημοσίων συμβάσεων. Για τις βασικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίες θεωρούνται φυσικά μονοπώλια, εξακολουθεί να ισχύει η απαίτηση καθορισμού τους, αλλά πρέπει να επιτραπεί η ελεύθερη ανάπτυξη των υποστηρικτικών υπηρεσιών, με την αξιοποίηση όλου του δυναμικού εμπειρογνωμοσύνης και από άλλους τομείς. Συμπεριλήφθηκε και μια ρήτρα διασφάλισης, βασισμένη στο υπόδειγμα του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, η οποία θα εγγυάται ότι δεν θα διακυβευθούν ζωτικά συμφέροντα αεροπορικής ασφάλειας και οικονομικά συμφέροντα. Προβλέπεται μεταβατική περίοδος μέχρι το 2020.

Τέλος, το άρθρο 2 παράγραφος 37 περιέχει ορισμό των υποστηρικτικών υπηρεσιών για να εξηγηθεί ποιες είναι οι σχετικές υπηρεσίες.

3.6. Διαχείριση δικτύου (άρθρο 17 και άρθρο 2, ορισμοί 7, 9 και 10)

Το άρθρο 17 για τη διαχείριση του δικτύου επικαιροποιήθηκε με δύο τρόπους. Πρώτον, αναδιατυπώθηκε το προηγούμενο άρθρο που ήταν ασύμβατο, ώστε να καταγραφούν όλες οι υπηρεσίες που παρέχει το διαχειριστικό όργανο του δικτύου στην παράγραφο 2, και τα στοιχεία που συνδέονταν με τους τεχνικούς εκτελεστικούς κανόνες για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας – και άρα όχι με αυτό καθαυτό το διαχειριστικό όργανο του δικτύου – μεταφέρθηκαν στο παράρτημα Vβ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ο οποίος περιλάμβανε ήδη τις σχετικές διατάξεις για τους κανόνες για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Σχετικά με αυτό, προστέθηκε στην παράγραφο 2 αναφορά της πύλης αεροναυτικών πληροφοριών, διότι η υπηρεσία αυτή έχει εν μέρει ενταχθεί μεν στο διαχειριστικό όργανο του δικτύου, αλλά δεν αναφερόταν ρητά στον κανονισμό.

Δεύτερον, το άρθρο αναθεωρήθηκε ώστε να ευθυγραμμισθεί με την ορολογία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1108/2009, στον οποίο οι «λειτουργίες» ονομάζονται «υπηρεσίες» και η αντιμετώπιση του διαχειριστικού οργάνου του δικτύου να είναι η ίδια με εκείνη των άλλων παρόχων όσον αφορά τις απαιτήσεις πιστοποίησης, εποπτείας και ασφάλειας πτήσεων. Επικαιροποιήθηκε επίσης ανάλογα και η ορολογία στους αντίστοιχους ορισμούς.

Τέλος, προστέθηκε στο άρθρο 17 μια διάταξη για να καλυφθεί η εξέλιξη του διαχειριστικού οργάνου του δικτύου προς την κατεύθυνση της κλαδικής σύμπραξης μέχρι το 2020.

3.7. Συμμετοχή των χρηστών του εναερίου χώρου (άρθρο 19)

Στην εκτίμηση επιπτώσεων διαπιστώθηκε ότι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας χρειάζεται να επικεντρωθούν περισσότερο στις ανάγκες των πελατών τους. Προστέθηκε το νέο άρθρο 19 για να εξασφαλισθεί η διαβούλευση με τους χρήστες του εναερίου χώρου και η συμμετοχή τους στην έγκριση επενδυτικών σχεδίων.

4. ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Εκπονήθηκε βραχύτερη και ανεξάρτητη αιτιολογική έκθεση η οποία συνοδεύει τις προτεινόμενες τροποποιήσεις του βασικού κανονισμού για τον EASA, ήτοι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ, διότι όλες οι λειτουργίες που πραγματεύεται υφίστανται ήδη.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

~~για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία~~ ☒ ~~για την υλοποίηση~~ ☒ του Ενιαίου
Ευρωπαϊκού Ουρανού

(Αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη ☒ για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ☒ ~~για την~~
~~ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας~~, και ιδίως το άρθρο 80 ~~2~~ ☒ 100 παράγραφος 2 ☒,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής¹¹,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹²,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

↓ νέο

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004, της 10^{ης} Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο»)¹⁴, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004, της 10^{ης} Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»)¹⁵, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004, της 10^{ης} Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο»)¹⁶ και ο

¹¹ EE C 103 E της 30.4.2002, σ. 1.

¹² EE C 241 της 7.10.2002, σ. 24.

¹³ EE C 278 της 14.11.2002, σ. 13.

¹⁴ EE L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

¹⁵ EE L 96 της 31.3.2004, σ. 10.

¹⁶ EE L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004, της 10^{ης} Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»)¹⁷ έχουν τροποποιηθεί κατά τρόπο ουσιαστικό. Ενόψει νέων τροποποιήσεων, πρέπει, για λόγους σαφήνειας, να αναδιατυπωθούν.

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 1

- (2) Η υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών απαιτεί αποτελεσματικό σύστημα αερομεταφορών, το οποίο να επιτρέπει την ασφαλή και τακτική λειτουργία των υπηρεσιών αερομεταφορών, διευκολύνοντας την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών.

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 2
(προσαρμοσμένο)

~~Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κατά την έκτακτη σύνοδό του της 23ης και 24ης Μαρτίου 2000 στη Λισαβόνα κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει προτάσεις όσον αφορά τη διαχείριση του εναέριου χώρου, του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, με βάση τις εργασίες της ομάδας υψηλού επιπέδου «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» που συστάθηκε από την Επιτροπή. Η εν λόγω ομάδα, η οποία αποτελείται κυρίως από τις πολιτικές και στρατιωτικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με την αεροναυτιλία στα κράτη μέλη, υπέβαλε την έκθεσή της τον Νοέμβριο του 2000.~~

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη 2
(προσαρμοσμένο)

- (3) 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, ~~10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός πλαίσιο)~~, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, ~~10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού (κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών)~~, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 ~~της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (κανονισμός για τον εναέριο χώρο)~~ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004 ~~της 10ης Μαρτίου 2004 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα)~~, διαμόρφωσαν σταθερή νομική βάση για ένα συνεχές, διαλειτουργικό και ασφαλές σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM).

↓ νέο

Η έκδοση της δεύτερης νομοθετικής δέσμης, δηλαδή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1070/2009, ενίσχυσε περαιτέρω την πρωτοβουλία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με την καθιέρωση του μηχανισμού επιδόσεων και του διαχειριστικού οργάνου του δικτύου

¹⁷ EE L 96 της 31.3.2004, σ. 26.

για να βελτιωθούν περισσότερο οι επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 3
(προσαρμοσμένο)

~~Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός πλαίσιο»)¹⁸.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 4
(προσαρμοσμένο)

~~Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός πλαίσιο»)¹⁹.~~

↓ 551/2004 (προσαρμοσμένο)

- (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 ~~Κοινότητας~~ ☒ Ένωσης ☒ ασκούν εξουσίες δημόσιας αρχής κατά τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας.

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 3
(προσαρμοσμένο)

~~Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός πλαίσιο»)²⁰.~~

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη 1

- (5) Η υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών απαιτεί αποτελεσματικό σύστημα αερομεταφορών, το οποίο επιτρέπει ασφαλή και βιώσιμη λειτουργία των αερομεταφορών, βελτιστοποιεί τη μεταφορική ικανότητα και διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών.

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη
37

- (6) Η ταυτόχρονη επιδίωξη των στόχων της βελτίωσης των προτύπων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας και των συνολικών επιδόσεων της ATM και των ANS για τη

¹⁸ ~~Βλ. σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.~~

¹⁹ ~~Βλ. σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.~~

²⁰ ~~Βλ. σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.~~

γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη απαιτεί συνεκτίμηση του ανθρώπινου παράγοντα. Για τον λόγο αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο της καθιέρωσης αρχών «πνεύματος δικαιοσύνης».

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 6
(προσαρμοσμένο)

- (7) Τα κράτη μέλη έχουν προβεί σε μία γενική δήλωση για τα στρατιωτικά θέματα που σχετίζονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό²¹. Σύμφωνα με την εν λόγω δήλωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν ιδίως 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.

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 3
(προσαρμοσμένο)

~~Η ομαλή λειτουργία του συστήματος αερομεταφορών απαιτεί συνεπή και υψηλά επίπεδα ασφαλείας στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που να επιτρέπουν τη βέλτιστη χρήση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου καθώς και ένα ομοιόμορφο υψηλό επίπεδο ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με την αποστολή γενικού συμφέροντος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα υπευθυνότητας και αποτελεσματικότητας.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 4

~~Η πρωτοβουλία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό θα πρέπει να αναπτυχθεί σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη συμμετοχή της Κοινότητας και των κρατών μελών στον Eurocontrol και σύμφωνα με τις αρχές που καθιερώθηκαν από τη σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου 1944 στο Σικάγο.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 5
(προσαρμοσμένο)

- (8) Οι αποφάσεις που άπτονται του περιεχομένου, της εμβέλειας ή των όρων εκτέλεσης ~~των~~ στρατιωτικών επιχειρήσεων και ~~της~~ στρατιωτικής εκπαίδευσης δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της ~~Κοινότητας~~ ☒ Ένωσης βάσει του άρθρου 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ☒.

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 23
(προσαρμοσμένο)

~~Στο Λονδίνο, στις 2 Δεκεμβρίου 1987, συμφωνήθηκαν διακανονισμοί για μεγαλύτερη συνεργασία ως προς τη χρήση του αεροδρομίου του Γιβραλτάρ από το Βασίλειο της~~

²¹ Βλ. σελίδα 9 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

~~Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο σε κοινή δήλωση των υπουργών εξωτερικών των δύο χωρών. Οι εν λόγω ρυθμίσεις δεν έχουν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 1
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

- (9) Τα κράτη μέλη προέβησαν σε αναδιάρθρωση, σε διάφορους βαθμούς, των εθνικών παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας αυξάνοντας το επίπεδο αυτονομίας και ελευθερίας τους για την παροχή υπηρεσιών. Είναι ~~έλο και πιο~~ αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι ⇒ υφίσταται κοινή αγορά για τις υπηρεσίες που είναι δυνατόν να παρέχονται η οποία να λειτουργεί ομαλά και ⇐ η τήρηση στοιχειωδών απαιτήσεων δημόσιου συμφέροντος ⇒ για τις υπηρεσίες που θεωρούνται φυσικά μονοπώλια υπό τις παρούσες τεχνολογικές συνθήκες ⇐ ~~στο πλαίσιο του νέου αυτού περιβάλλοντος.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 4

~~Για να δημιουργηθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός θα πρέπει να θεσπισθούν μέτρα για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, σύμφωνα με την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο»)²². Η επίτευξη της εναρμονισμένης οργάνωσης της παροχής των υπηρεσιών αυτών είναι σημαντική για την επαρκή ικανοποίηση του αιτήματος των χρηστών του εναέριου χώρου και για την ασφαλή και αποτελεσματική ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 1

~~Η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού προϋποθέτει εναρμονισμένη προσέγγιση στη ρύθμιση της οργάνωσης και χρήσης του εναέριου χώρου.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 2
(προσαρμοσμένο)

~~Στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό το Νοέμβριο του 2000 προτείνεται ότι ο σχεδιασμός, η ρύθμιση και η στρατηγική διαχείριση του εναέριου χώρου πρέπει να πραγματοποιηθεί σε ευρωπαϊκή βάση.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 3
(προσαρμοσμένο)

~~Η ανακοίνωση της Επιτροπής για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, της 30ής Νοεμβρίου 2001, ζητά διαρθρωτική μεταρρύθμιση προκειμένου να καταστεί δυνατή η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με προοδευτικά πλέον ενοποιημένη διαχείριση του εναέριου χώρου και ανάπτυξη νέων αντιλήψεων και διαδικασιών για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.~~

²²

Βλ. σελίδα 20 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 6

~~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.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 7

~~Η αποτελεσματική διαχείριση του εναέριου χώρου έχει θεμελιώδη σημασία για την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τη μεγαλύτερη δυνατή ανταπόκριση στις απαιτήσεις των διαφόρων χρηστών και την επίτευξη της όσο το δυνατόν πιο ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 1

~~Για να υλοποιηθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, θα πρέπει να θεσπισθούν μέτρα σε σχέση με τα συστήματα, τα συστατικά στοιχεία και τις συναφείς διαδικασίες με στόχο να διασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΔΔΕΚ) σε συμφωνία με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών")²³ και με την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) 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")²⁴.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 2
(προσαρμοσμένο)

~~Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό επιβεβαίωσε την ανάγκη να θεσπισθούν οι τεχνικές ρυθμίσεις με βάση τη "νέα προσέγγιση" σύμφωνα με το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 7ης Μαΐου 1985, για μια νέα προσέγγιση στο θέμα της τεχνικής εναρμόνισης και τυποποίησης²⁵, στις οποίες οι βασικές απαιτήσεις, κανόνες και πρότυπα πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται και να έχουν συνοχή μεταξύ τους.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 4
(προσαρμοσμένο)

~~Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου επιβεβαίωσε ότι παρά την πρόοδο που σημειώθηκε στη διάρκεια των τελευταίων ετών προς την κατεύθυνση ομοιογενούς εκμετάλλευσης~~

²³ Βλ. σελίδα 10 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

²⁴ Βλ. σελίδα 20 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

²⁵ ΕΕ C 136 της 4.6.1985, σ. 1.

~~του ΕΔΔΕΚ η κατάσταση παραμένει προβληματική, με μικρό βαθμό συνολοκλήρωσης μεταξύ των εθνικών συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και αργούς ρυθμούς εισαγωγής των νέων αντιλήψεων εκμετάλλευσης και τεχνολογίας που είναι αναγκαίες για την εξασφάλιση της απαιτούμενης πρόσθετης μεταφορικής ικανότητας.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 5

~~Η βελτίωση του βαθμού συνολοκλήρωσης σε κοινοτικό επίπεδο θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και τη μείωση των δαπανών για τις προμήθειες και τη συντήρηση καθώς και βελτίωση του επιχειρησιακού συντονισμού.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 6

~~Η επικράτηση των εθνικών τεχνικών προδιαγραφών που χρησιμοποιούνται στις προμήθειες, έχει προκαλέσει κατακερματισμό της αγοράς συστημάτων και δεν διευκολύνει τη βιομηχανική συνεργασία σε κοινοτικό επίπεδο. Το αποτέλεσμα είναι ότι η βιομηχανία πλήττεται ιδιαίτερα καθώς υποχρεώνεται να προσαρμόζει σε σημαντικό βαθμό τα προϊόντα της σε κάθε εθνική αγορά. Οι πρακτικές αυτές δυσχεραίνουν άσκοπα την ανάπτυξη και εφαρμογή των νέων τεχνολογιών και ανακόπτουν το ρυθμό εισαγωγής των νέων επιχειρησιακών αντιλήψεων που απαιτούνται για την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 8

~~Για όλους αυτούς τους λόγους και προκειμένου να επεκταθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός ώστε να περιλάβει μεγαλύτερο αριθμό ευρωπαϊκών κρατών, η Κοινότητα θα πρέπει, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις εξελίξεις στο επίπεδο του Eurocontrol, να θέσει κοινούς στόχους και να καταστρώσει πρόγραμμα δράσης για την κινητοποίηση όλων των δυνάμεων, τόσο στο επίπεδό της, όσο και στο επίπεδο των κρατών μελών και των διαφόρων οικονομικών συντελεστών, προκειμένου να δημιουργήσει έναν πλέον ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 24

~~Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, και συνεπώς, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, αφήνοντας ταυτόχρονα περιθώρια για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής όπου να συνυπολογίζονται οι τοπικές ιδιαιτερότητες, η Κοινότητα δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη αυτού του στόχου.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 9

~~Όταν τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν δράση για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς κοινοτικές απαιτήσεις, οι αρχές που ελέγχουν τη συμμόρφωση θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ανεξαρτησία έναντι των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 10

~~Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και ιδίως οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας οι οποίες έχουν χαρακτήρα δημόσιας αρχής, απαιτούν λειτουργικό ή διορθωτικό διαχωρισμό και οργανώνονται βάσει νομικών τύπων που διαφέρουν πολύ μεταξύ των κρατών μελών.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 11

~~Όταν απαιτούνται ανεξάρτητοι έλεγχοι των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως τέτοιοι έλεγχοι θα πρέπει να αναγνωρίζονται οι επιθεωρήσεις από τις επίσημες ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών εντός των οποίων παρέχονται οι υπηρεσίες αυτές από υπηρεσίες της διοίκησης ή από δημόσιο φορέα υποκείμενο στην εποπτεία των προαναφερθεισών αρχών, ανεξαρτήτως του εάν οι εκθέσεις ελέγχου δημοσιοποιούνται ή όχι.~~

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη 9

- (10) Για να εξασφαλισθεί συνεπής και σταθερή εποπτεία της παροχής υπηρεσιών ανά την Ευρώπη, οι εθνικές εποπτικές αρχές πρέπει να διαθέτουν επαρκή ανεξαρτησία και πόρους. Η ανεξαρτησία αυτή δεν πρέπει να εμποδίζει τις εν λόγω αρχές να ασκούν τα καθήκοντά τους εντός διοικητικού πλαισίου.
-

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη 10

- (11) Οι εθνικές εποπτικές αρχές έχουν καίριο ρόλο στην ~~εφαρμογή~~ υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και η Επιτροπή ~~θα~~ πρέπει, επομένως, να διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ τους προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και να αναπτυχθεί ~~μία~~ κοινή προσέγγιση, μεταξύ άλλων μέσω της ενισχυμένης συνεργασίας σε περιφερειακό επίπεδο. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να έχει τακτικό χαρακτήρα.
-

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 6

~~Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παρακολούθηση της ασφαλούς και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τον έλεγχο της συμμόρφωσης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προς τις κοινές απαιτήσεις που καθιερώνονται σε κοινοτικό επίπεδο.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 7

~~Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αναθέτουν σε αναγνωρισμένους οργανισμούς, που διαθέτουν τεχνική πείρα, τον έλεγχο της συμμόρφωσης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προς τις κοινές απαιτήσεις που καθιερώνονται σε κοινοτικό επίπεδο.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 20

~~Οι κυρώσεις που προβλέπονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού καθώς και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές χωρίς να θίγουν την ασφάλεια.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 17

~~Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να ενημερωθούν και να εκφράσουν καταλλήλως τη γνώμη τους σχετικά με όλα τα μέτρα που έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις. Θα πρέπει επίσης να ζητείται η γνώμη της επιτροπής κλαδικού διαλόγου η οποία συστάθηκε βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο²⁶.~~

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη 11 (προσαρμοσμένο)

(12) Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να ενημερώνονται καλύτερα και να γνωμοδοτούν για όλα τα μέτρα που έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις. Σε ~~κοινοτικό~~ επίπεδο ☒ Ένωσης ☒, ~~θα~~ πρέπει να γνωμοδοτείται~~ή~~ επίσης η επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ²⁷ της Επιτροπής.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 11

~~Οι όροι που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά θα πρέπει να αιτιολογούνται αντικειμενικά και να είναι αμερόληπτοι, αναλογικοί και διαφανείς καθώς και σύμφωνοι προς τα σχετικά διεθνή πρότυπα.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 2 (προσαρμοσμένο)

~~Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, το Νοέμβριο του 2000, επιβεβαίωσε την ανάγκη για θέσπιση κανόνων σε κοινοτικό επίπεδο με στόχο τη διάκριση μεταξύ κανονιστικής δράσης και παροχής υπηρεσιών καθώς και για την καθιέρωση συστήματος πιστοποίησης με στόχο την τήρηση των στοιχειωδών απαιτήσεων δημόσιου συμφέροντος, κυρίως όσον αφορά την ασφάλεια, και τη βελτίωση των μηχανισμών τελών.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 10

~~Παράλληλα με την εγγύηση της συνεχούς παροχής υπηρεσιών, θα πρέπει να καθιερωθεί κοινό σύστημα για την πιστοποίηση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στο πλαίσιο του οποίου να καθορίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και να παρακολουθείται τακτικά η συμμόρφωση προς τις ανωτέρω απαιτήσεις.~~

²⁶ EE L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

²⁷ EE L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 12

~~Τα πιστοποιητικά θα πρέπει να αναγνωρίζονται αμοιβαία από όλα τα κράτη μέλη ώστε να επιτρέπεται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχουν υπηρεσίες σε κράτη μέλη διαφορετικά από τη χώρα στην οποία έλαβαν τα πιστοποιητικά τους, εντός των ορίων των απαιτήσεων ασφαλείας.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 14
(προσαρμοσμένο)

~~Για να διευκολυνθεί η ασφαλής διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στα σύνορα των κρατών μελών προς όφελος των χρηστών του εναέριου χώρου και των επιβατών τους, το σύστημα πιστοποίησης θα πρέπει να προβλέπει πλαίσιο που να επιτρέπει στα κράτη μέλη να ορίζουν παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ανεξαρτήτως της προέλευσης της πιστοποίησής τους.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 5

~~Η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, συνδέεται με την άσκηση των εξουσιών δημόσιας αρχής οι οποίες δεν είναι τέτοιες οικονομικής φύσεως ώστε να δικαιολογούν την εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού της συνθήκης.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 13
⇒ νέο

(13) Η παροχή υπηρεσιών επικοινωνιών¹⁴, αεροναυτιλίας και επιτήρησης, καθώς και ⇒ των μετεωρολογικών υπηρεσιών και των ⇐ υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών θα πρέπει να οργανωθεί βάσει των όρων της αγοράς, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων των υπηρεσιών αυτών και τηρουμένου υψηλού επιπέδου ασφαλείας.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 15

~~Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση, αφού αναλύσουν τα σχετικά μελήματα ασφαλείας, να ορίζουν έναν ή περισσότερους παρόχους μετεωρολογικών υπηρεσιών ως προς το σύνολο ή μέρος του υπό την ευθύνη τους εναέριου χώρου, χωρίς να απαιτείται πρόσκληση προς υποβολή προσφορών.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 19

~~Οι όροι για την επιβολή τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου θα πρέπει να είναι δίκαιοι και διαφανείς.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 20

~~Τα τέλη χρήσης θα πρέπει να καλύπτουν το κόστος των διευκολύνσεων και των υπηρεσιών που παρέχονται από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τα κράτη μέλη. Το επίπεδο των τελών χρήσης θα πρέπει να είναι ανάλογο προς τις δαπάνες,~~

~~λαμβανομένων υπόψη των στόχων της ασφάλειας και της οικονομικής αποδοτικότητας.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 21

- (14) Δεν ~~θα~~ πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ χρηστών του εναέριου χώρου όσον αφορά την παροχή ισοδύναμων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 22

~~Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσφέρουν ορισμένες διευκολύνσεις και υπηρεσίες που συνδέονται άμεσα με την εκμετάλλευση των αεροσκαφών, το κόστος των οποίων θα πρέπει να είναι σε θέση να καλύπτουν βάσει της αρχής «ο χρήστης πληρώνει», που σημαίνει ότι ο χρήστης του εναέριου χώρου θα πρέπει να πληρώνει για τις δαπάνες που προκαλεί στο σημείο χρήσης ή όσο το δυνατόν εγγύτερα σε αυτό.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 23

~~Είναι σημαντικό να διασφαλίζεται η διαφάνεια των δαπανών που συνεπάγονται οι εν λόγω διευκολύνσεις ή υπηρεσίες. Συνεπώς, θα πρέπει να δίδονται εξηγήσεις στους χρήστες του εναέριου χώρου για κάθε μεταβολή του συστήματος ή του ύψους των τελών. Οι αλλαγές ή οι επενδύσεις που προτείνονται από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να αιτιολογούνται στο πλαίσιο της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των διοικητικών φορέων τους και των χρηστών του εναέριου χώρου.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 24

~~Θα πρέπει να υπάρχει περιθώριο προσαρμογής των τελών που συμβάλλουν στη μεγιστοποίηση της δυναμικότητας του συστήματος. Η παροχή οικονομικών κινήτρων μπορεί να αποτελέσει χρήσιμο μέσο για την επίτευξη της εισαγωγής εξοπλισμού εδάφους ή αερομεταφερόμενου εξοπλισμού που αυξάνει τη δυναμικότητα, για την επιβράβευση των υψηλών επιδόσεων ή για την αντιστάθμιση της επιλογής λιγότερο επιθυμητών δρομολογίων.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 25

~~Στο πλαίσιο των εσόδων που εισπράττονται για να υπάρξει εύλογη απόδοση των επενδύσεων και σε άμεση συσχέτιση με τις οικονομίες που επιτυγχάνονται χάρη στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, η Επιτροπή θα πρέπει να μελετήσει τη δυνατότητα δημιουργίας αποθεματικού με στόχο τη μείωση του αντίκτυπου απότομης αύξησης των τελών για τους χρήστες του εναέριου χώρου σε περιόδους μειωμένης κίνησης.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 26

~~Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη σκοπιμότητα χορήγησης προσωρινής οικονομικής ενίσχυσης για μέτρα που αυξάνουν τη δυναμικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στο σύνολό του.~~

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη 7
(προσαρμοσμένο)

- (15) Ο σχεδιασμός κοινών έργων τα οποία ~~θα~~ προορίζονται για την υποστήριξη χρηστών του εναέριου χώρου ή/και παρόχων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών για τη συλλογική βελτίωση των υποδομών αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και τη χρήση του εναέριου χώρου, ιδίως εκείνα που ενδεχομένως απαιτούνται για την εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM ~~☒ που το οποίο~~ εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/EK²⁸, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου ~~☒ δεν θα~~ πρέπει να τίγεται προϋπάρχοντα έργα, που έχουν αποφασιστεί από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, με παρόμοιους στόχους. Οι διατάξεις για τη χρηματοδότηση της εφαρμογής κοινών ~~έργων/σχεδίων~~ δεν πρέπει να προδικάζουν τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνονται αυτά τα κοινά ~~έργα/σχέδια~~. Η Επιτροπή μπορεί να προτείνει να χρησιμοποιηθεί ενδεχομένως χρηματοδότηση από δημοσιονομικά μέσα όπως το διευρωπαϊκό δίκτυο ή η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για να υποστηριχθούν κοινά ~~έργα/σχέδια~~, κυρίως προκειμένου να επιταχυνθεί η εγκατάσταση του προγράμματος SESAR, εντός του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Με την επιφύλαξη της πρόσβασης στην ως άνω χρηματοδότηση, τα κράτη μέλη ~~θα~~ πρέπει να είναι ελεύθερα να αποφασίσουν με ποιον τρόπο θα χρησιμοποιούνται τα έσοδα που αποφέρει η δημοπράτηση των δικαιωμάτων του τομέα των αερομεταφορών στο πλαίσιο του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών και να εξετάσουν, στο πλαίσιο αυτό, εάν μέρος αυτών των εσόδων θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση κοινών έργων για τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 27

~~Η θέσπιση και επιβολή τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου θα πρέπει να αναθεωρείται από την Επιτροπή σε τακτά διαστήματα, σε συνεργασία με το Eurocontrol και με τις εθνικές εποπτικές αρχές και τους χρήστες του εναέριου χώρου.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 8

~~Οι δραστηριότητες του Eurocontrol επιβεβαιώνουν ότι η μεμονωμένη ανάπτυξη του δικτύου αεροδιαδρομών και της δομής του εναέριου χώρου δεν συνιστά ρεαλιστική προσέγγιση, καθώς κάθε κράτος μέλος αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΔΔΕΚ) που εκτείνεται εντός και εκτός των ορίων της Κοινότητας.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 13

~~Είναι ουσιώδες να επιτευχθεί μια κοινή, εναρμονισμένη δομή του εναέριου χώρου όσον αφορά τις διαδρομές και τους τομείς, να βασίζεται η σημερινή και μελλοντική οργάνωση του εναέριου χώρου σε κοινές αρχές και να ισχύουν εναρμονισμένοι κανόνες για το σχεδιασμό και τη διαχείριση του εναέριου χώρου.~~

²⁸ ΕΕ L 95 της 9.4.2009, σ. 41.

↓ νέο

- (16) Η ιδέα του διαχειριστικού οργάνου του δικτύου είναι κεντρικής σημασίας για τη βελτίωση των επιδόσεων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε επίπεδο δικτύου, διότι συγκεντρώνει σε κεντρικό επίπεδο την παροχή ορισμένων υπηρεσιών, οι οποίες εκτελούνται σε επίπεδο δικτύου. Για να διευκολυνθεί η αντιμετώπιση αεροπορικών κρίσεων, το διαχειριστικό όργανο δικτύου πρέπει να εξασφαλίζει τον συντονισμό σε περίπτωση τέτοιων κρίσεων.
- (17) Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι η ασφαλής και αποτελεσματική χρήση του εναερίου χώρου είναι δυνατή μόνον με τη στενή συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου, βάσει κυρίως της ιδέας της ευέλικτης χρήσης του εναερίου χώρου και του γόνιμου πολιτικο-στρατιωτικού συντονισμού όπως ορίζει ο ΔΟΠΑ, και τονίζει τη σημασία βελτίωσης της συνεργασίας πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου.
- (18) Η ακρίβεια των πληροφοριών 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. Η έγκαιρη πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση του εναερίου χώρου είναι ουσιώδης για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη 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.

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 16

~~Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να αναπτύσσουν και να διατηρούν στενή συνεργασία με τις στρατιωτικές αρχές που είναι αρμόδιες για δραστηριότητες που ενδέχεται να επηρεάζουν τη γενική εναέρια κυκλοφορία, μέσω κατάλληλων ρυθμίσεων.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 17

~~Οι λογαριασμοί όλων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν διαφανέστεροι.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 18

~~Αναμένεται ότι η θέσπιση εναρμονισμένων αρχών και όρων πρόσβασης στα επιχειρησιακά δεδομένα θα διευκολύνει την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη λειτουργία των χρηστών του εναερίου χώρου και των αερολιμένων σε νέο περιβάλλον.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 9

~~Θα πρέπει να καθιερωθεί προοδευτικά ένας πλέον ενοποιημένος εναέριος χώρος για την εν πτήση γενική εναέρια κυκλοφορία στον ανώτερο εναέριο χώρο· η διεπαφή μεταξύ του ανώτερου και του κατώτερου εναερίου χώρου θα πρέπει επίσης να καθορισθεί αναλόγως.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 10

~~Μια ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου ("EUIR"), που θα περιλαμβάνει τον ανώτερο εναέριο χώρο υπό την ευθύνη των κρατών μελών εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να διευκολύνει τον κοινό προγραμματισμό και τη δημοσίευση των αεροναυτικών πληροφοριών προς αντιμετώπιση των περιφερειακών συμφορήσεων.~~

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη 30 (προσαρμοσμένο)

- (17) Η παροχή σύγχρονων, πλήρων, υψηλής ποιότητας και έγκαιρων αεροναυτικών πληροφοριών έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ασφάλεια πτήσεων και στη διευκόλυνση της πρόσβασης και ελευθερίας κίνησης στον ~~κοινοτικό~~ εναέριο χώρο ☒ της Ένωσης ☒. Λαμβάνοντας υπόψη το γενικό πρόγραμμα ATM, η ~~Επιτροπή~~ ☒ Ένωση ☒ πρέπει να αναλάβει την πρωτοβουλία να εκσυγχρονίσει τον τομέα αυτό σε συνεργασία με το ~~Eurocontrol~~ ☒ διαχειριστικό όργανο δικτύου ☒ και να εξασφαλίσει ότι οι χρήστες μπορούν να έχουν πρόσβαση σε αυτά τα δεδομένα από ένα και μόνο δημόσιο σημείο πρόσβασης, το οποίο θα παρέχει σύγχρονη, εύχρηστη, επικυρωμένη και ολοκληρωμένη ενημέρωση.

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 11

~~Οι χρήστες του εναέριου χώρου αντιμετωπίζουν ποικίλες συνθήκες πρόσβασης και ελευθερίας κίνησης στον κοινοτικό εναέριο χώρο. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη εναρμόνισης της ταξινόμησης του εναέριου χώρου.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 12

~~Η αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου θα πρέπει να βασίζεται στις επιχειρησιακές απαιτήσεις ανεξαρτήτως των υφιστάμενων ορίων. Οι κοινές γενικές αρχές για τη δημιουργία ενιαίων λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου θα πρέπει να καταρτισθούν στο πλαίσιο διαβουλεύσεων με το Eurocontrol και βάσει τεχνικών συμβουλών εκ μέρους του.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 14

~~Η έννοια της εύελκτης χρήσης του εναέριου χώρου θα πρέπει να εφαρμόζεται αποτελεσματικά. Είναι αναγκαίο να βελτιωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο η χρήση των τομέων εναέριου χώρου, ιδιαιτέρως στη διάρκεια περιόδων αιχμής για τη γενική εναέρια κυκλοφορία και στον εναέριο χώρο υψηλής κυκλοφορίας, με συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη χρήση των τομέων αυτών για στρατιωτικές επιχειρήσεις και στρατιωτική εκπαίδευση. Προς το σκοπό αυτό, είναι αναγκαίο να διατεθούν οι απαιτούμενοι πόροι για την αποτελεσματική εφαρμογή της έννοιας της εύελκτης χρήσης του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη τόσο των πολιτικών όσο και των στρατιωτικών απαιτήσεων.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 15

~~Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσπαθούν να συνεργάζονται με τα όμορα κράτη μέλη για την εφαρμογή της έννοιας της εύλεκτης χρήσης του εναέριου χώρου κατά τη διέλευση των εθνικών συνόρων.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 16

~~Οι διαφορές στην οργάνωση της πολιτικοστρατιωτικής συνεργασίας στην Κοινότητα εμποδίζουν την ομοιόμορφη και έγκαιρη διαχείριση του εναέριου χώρου και την υλοποίηση των αλλαγών. Η επιτυχία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού εξαρτάται από την ουσιαστική συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών, με την επιφύλαξη των εξουσιών και των ευθυνών των κρατών μελών στον αμυντικό τομέα.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 17

~~Οι στρατιωτικές επιχειρήσεις και η στρατιωτική εκπαίδευση θα πρέπει να προστατεύονται όταν η εφαρμογή των κοινών αρχών και κριτηρίων πλήττει την ασφάλη και αποτελεσματική τους διεξαγωγή.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 18

~~Θα πρέπει να θεσπισθούν κατάλληλα μέτρα για να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, ώστε να παρέχεται συνδρομή στις υφιστάμενες επιχειρησιακές μονάδες, συμπεριλαμβανομένης της κεντρικής μονάδας διαχείρισης της ροής του Eurocontrol, προκειμένου να εξασφαλισθούν αποτελεσματικές πτητικές δραστηριότητες.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 10

~~Θα πρέπει να καταρτισθούν κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων όταν προκύπτει ανάγκη να συμπληρωθούν ή να καθορισθούν λεπτομερέστερα οι βασικές απαιτήσεις. Οι κανόνες αυτοί θα πρέπει επίσης να καταρτίζονται όταν χρειάζεται για να διευκολύνεται η συντονισμένη εισαγωγή νέων, συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας ή τεχνολογιών. Η συμμόρφωση με τους κανόνες αυτούς θα πρέπει να είναι συνεχής· οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να βασίζονται σε κανόνες και πρότυπα διεθνών οργανισμών, όπως ο Eurocontrol ή η ICAO.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 7

~~Είναι επομένως προς το συμφέρον όλων όσοι εμπλέκονται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας να αναπτύξουν μια νέα εταιρική προσέγγιση που να επιτρέπει την ισόρροπη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων, ενθαρρύνοντας τη δημιουργικότητα και την ανταλλαγή γνώσεων, εμπειρίας και κινδύνων. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να έχει ως στόχο τον καθορισμό, σε συνεργασία με τη βιομηχανία, ενός συνεκτικού συνόλου κοινοτικών προδιαγραφών που θα καλύπτει το ευρύτερο δυνατό φάσμα αναγκών.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 11

~~Η εκπόνηση και η θέσπιση κοινοτικών προδιαγραφών για το ΕΛΔΕΚ, για τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία καθώς και για τις συναφείς διαδικασίες αποτελεί κατάλληλο μέσο για τον καθορισμό των τεχνικών και επιχειρησιακών όρων που είναι αναγκαίοι για την επίτευξη των βασικών απαιτήσεων και την τήρηση των σχετικών κανόνων εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα. Η συμμόρφωση με τις δημοσιευμένες κοινοτικές προδιαγραφές, η οποία παραμένει προαιρετική, εισάγει ένα τεκμήριο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 12

~~Οι κοινοτικές προδιαγραφές θα πρέπει να καθορίζονται από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας ("Eurocae") και από τον Eurocontrol σύμφωνα με τις γενικές διαδικασίες κοινοτικής τυποποίησης.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 13

~~Οι διαδικασίες που διέπουν την αξιολόγηση πιστότητας ή καταλληλότητας προς χρήση των συστατικών στοιχείων θα πρέπει να βασίζονται στη χρήση των ενοτήτων που προβλέπονται από την απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1993, για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης πιστότητας "CE" που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης²⁹. Εφόσον χρειάζεται, οι ενότητες αυτές είναι δυνατό να επεκτείνονται ώστε να καλύπτουν τις ειδικές απαιτήσεις των σχετικών βιομηχανιών.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 14

~~Η εν λόγω αγορά είναι μικρού μεγέθους και αφορά συστήματα και συστατικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά για τους σκοπούς της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και δεν προορίζονται για το ευρύ κοινό. Θα ήταν επομένως υπερβολικό να τίθεται επί του στοιχείου η σήμανση CE καθώς, με βάση την εκτίμηση συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης, είναι αρκετή η δήλωση συμμόρφωσης του κατασκευαστή. Αυτό δεν θα πρέπει να επηρεάζει την υποχρέωση των κατασκευαστών να θέτουν τη σήμανση CE σε ορισμένα στοιχεία προκειμένου να πιστοποιείται η συμμόρφωσή τους προς άλλη σχετική κοινοτική νομοθεσία.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 15

~~Η θέση σε λειτουργία των συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας υπόκειται σε έλεγχο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα. Η χρήση κοινοτικών προδιαγραφών συνιστά τεκμήριο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.~~

²⁹ ΕΕ L 220 της 30.8.1993, σ. 23.

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 16

~~Η πλήρης εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να γίνει με βάση μια στρατηγική μετάβασης, η οποία θα αποσκοπεί στην επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού χωρίς να εισάγει αδικαιολόγητους φραγμούς κόστους/οφέλους στη διατήρηση της υφιστάμενης υποδομής.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 7

~~Ο εναέριος χώρος αποτελεί περιορισμένο μέσο, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί καλύτερα και αποτελεσματικά μόνο εφόσον λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις όλων των χρηστών και εφόσον, όπου απαιτείται, εκπροσωπούνται σε όλη την ανάπτυξη, τη διαδικασία λήψης αποφάσεων και την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, συμπεριλαμβάνοντας την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 25

~~Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή³⁰.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 26

~~Το άρθρο 8 παράγραφος 2, των προτύπων διαδικαστικών κανόνων για τις επιτροπές³¹ που έχει θεσπισθεί κατ'εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφος 1 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, προβλέπει έναν πρότυπο κανόνα σύμφωνα με τον οποίο ο πρόεδρος μιας επιτροπής μπορεί να αποφασίζει να προσκαλεί τρίτους στις συνεδριάσεις της. Εφόσον χρειάζεται, ο πρόεδρος της Επιτροπής του Ενιαίου Ουρανού θα πρέπει να προσκαλεί εκπροσώπους του Eurocontrol να συμμετάσχουν στις συνεδριάσεις ως παρατηρητές ή εμπειρογνώμονες.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 18

~~Τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι χρήστες εναερίου χώρου, οι αερολιμένες, η αεροναυτιλιακή βιομηχανία και τα όργανα εκπροσώπησης του επαγγελματικού προσωπικού, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν στην Επιτροπή συμβουλές για τις τεχνικές πτυχές της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 12

~~Είναι επιθυμητό η εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού να επεκταθεί σε ευρωπαϊκές τρίτες χώρες, είτε στο πλαίσιο της συμμετοχής της Κοινότητας στις εργασίες του Eurocontrol, μετά την προσχώρηση της Κοινότητας στον Eurocontrol, είτε με συμφωνίες που συνάπτει η Κοινότητα με αυτές τις χώρες.~~

³⁰ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

³¹ ΕΕ C 38 της 6.2.2001, σ. 3.

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 13

~~Η προσχώρηση της Κοινότητας στον Eurocontrol αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τη δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού εναέριου χώρου.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 14

~~Κατά τη διαδικασία υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού η Κοινότητα θα πρέπει, εφόσον απαιτείται, να επιδιώξει το υψηλότερο δυνατό επίπεδο συνεργασίας με τον Eurocontrol, προκειμένου να επιτευχθούν κανονιστικές συνέργιες και συνέπειες προσεγγίσεις και να αποφευχθεί οποιαδήποτε επικάλυψη μεταξύ των δύο πλευρών.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 15
(προσαρμοσμένο)

~~Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ομάδας υψηλού επιπέδου, ο Eurocontrol είναι ο φορέας που διαθέτει την κατάλληλη εμπειρογνομosύνη για την υποστήριξη της Κοινότητας στο ρυθμιστικό της έργο. Συνεπώς, θα πρέπει να αναπτυχθούν εκτελεστικοί κανόνες για τα θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Eurocontrol, δυνάμει εντολών προς τον οργανισμό αυτό, σύμφωνα με όρους που θα περιληφθούν σε πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και του Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 16

~~Η εκπόνηση των αναγκαίων μέτρων για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού απαιτεί διευρυμένη διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς και κοινωνικούς φορείς.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 8

~~Η ομαλή λειτουργία του συστήματος αερομεταφορών προϋποθέτει επίσης ομοιόμορφα και υψηλά πρότυπα ασφαλείας για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 9

~~Θα πρέπει να διενεργηθούν ρυθμίσεις με σκοπό την εναρμόνιση των συστημάτων χορήγησης αδειών για ελεγκτές, προκειμένου να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα των ελεγκτών και να προαχθεί η αμοιβαία αναγνώριση των αδειών.~~

↓ 550/2004 αιτιολογική σκέψη 28

~~Λόγω της ιδιαίτερης ευαισθησίας των πληροφοριών που αφορούν τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι εθνικές εποπτικές αρχές δεν θα πρέπει να αποκαλύπτουν πληροφορίες που καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο, με την επιφύλαξη οργάνωσης συστήματος παρακολούθησης και δημοσιοποίησης των επιδόσεων αυτών των παρόχων υπηρεσιών.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 19

~~Οι επιδόσεις του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως συνόλου, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα πρέπει να αξιολογούνται σε τακτά διαστήματα, λαμβανομένης δεόντως υπόψη της ανάγκης διατήρησης υψηλού επιπέδου ασφαλείας, προκειμένου να εξακριβώνεται η αποτελεσματικότητα των θεσπιζόμενων μέτρων και να προτείνονται νέα μέτρα.~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 21

~~Οι επιπτώσεις των μέτρων που λαμβάνονται κατ'εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να αξιολογούνται βάσει εκθέσεων που θα πρέπει να υποβάλλει η Επιτροπή σε τακτά διαστήματα.~~

↓ 551/2004 αιτιολογική σκέψη 19

~~Είναι σκόπιμο να εξετασθεί η επέκταση των εννοιών που ισχύουν όσον αφορά τον ανώτερο εναέριο χώρο στον κατώτερο εναέριο χώρο, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα και κατάλληλες μελέτες,~~

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 22

~~Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εξουσία των κρατών μελών να θεσπίζουν διατάξεις για την οργάνωση των ενόπλων δυνάμεών τους. Η εξουσία αυτή μπορεί να οδηγήσει τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι οι ένοπλες δυνάμεις τους διαθέτουν επαρκή εναέριο χώρο ώστε να διατηρούν κατάλληλο επίπεδο εκπαίδευσης και άσκησης. Θα πρέπει συνεπώς να προβλεφθεί ρήτρα διασφάλισης που να επιτρέπει την άσκηση της εξουσίας αυτής.~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 19

~~Για λόγους ασφάλειας του δικαίου είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ότι η ουσία ορισμένων διατάξεων της κοινοτικής νομοθεσίας που θεσπίστηκαν με βάση την οδηγία 93/65/ΕΕΚ παραμένει σε ισχύ αμετάβλητη. Η θέσπιση στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού των κανόνων εφαρμογής που αντιστοιχούν σε τέτοιες διατάξεις θα απαιτήσει κάποιο χρόνο,~~

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 18
(προσαρμοσμένο)

~~Η οδηγία 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1993, σχετικά με τον καθορισμό και τη χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας³² περιορίζεται στις υποχρεώσεις της αναθέτουσας αρχής. Ο παρών κανονισμός είναι πιο ολοκληρωμένος αφού καλύπτει τις υποχρεώσεις όλων των φορέων, συμπεριλαμβανομένων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των χρηστών εναέριου χώρου, της βιομηχανίας και των αερολιμένων, και προβλέπει τόσο τη~~

³² ΕΕ L 187 της 29.7.1993, σ. 52. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

θέσπιση κανόνων γενικής ισχύος, όσο και την έκδοση κοινοτικών προδιαγραφών οι οποίες, αν και μη υποχρεωτικού χαρακτήρα, παρέχουν τεκμήριο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις. Συνεπώς, η οδηγία 93/65/ΕΟΚ, η οδηγία 97/15/ΕΚ της Επιτροπής, της 25ης Μαρτίου 1997, για έγκριση των προτύπων της Eurocontrol και τροποποίηση της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό και τη χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας³³, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2082/2000 της Επιτροπής, της 6ης Σεπτεμβρίου 2000, για έγκριση των προτύπων Eurocontrol και την τροποποίηση της οδηγίας 97/15/ΕΚ³⁴ και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 980/2002 της Επιτροπής, της 4ης Ιουνίου 2002, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2082/2000, θα πρέπει να καταργηθούν μετά από μεταβατική περίοδο.

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 8

Η εσωτερική αγορά αποτελεί κοινοτικό στόχο και, επομένως, τα λαμβανόμενα δυνάμει του παρόντος κανονισμού μέτρα θα πρέπει να συμβάλλουν στην προοδευτική ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς σε αυτόν τον τομέα.

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 9

Είναι συνεπώς σκόπιμο να καθορισθούν οι βασικές απαιτήσεις οι οποίες θα πρέπει να εφαρμόζονται για το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, τα συστήματά του, τα συστατικά στοιχεία του και τις συναφείς διαδικασίες.

↓ 552/2004 αιτιολογική σκέψη 17

Στο πλαίσιο της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, θα πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη η ανάγκη να διασφαλισθούν:

- εναρμονισμένοι όροι όσον αφορά τη διαθεσιμότητα και την αποτελεσματική χρήση του ραδιοφάσματος που απαιτείται για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, συμπεριλαμβανομένων των πτυχών που άπτονται της ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας,
- η προστασία των υπηρεσιών ασφάλειας της ζωής από επιβλαβείς παρεμβολές,
- η αποτελεσματική και ενδεδειγμένη χρήση των συχνотήτων που παραχωρούνται στον τομέα της αεροπορίας και τελούν υπό την αποκλειστική της διαχείριση.

↓ νέο

(20) Για να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις που έχουν επέλθει στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1070/2009, είναι αναγκαίο, σύμφωνα με το άρθρο 65α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον

³³ ΕΕ L 95 της 10.4.1997, σ. 16. Οδηγία η οποία τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2082/2000 (ΕΕ L 254 της 9.10.2000, σ. 1).

³⁴ ΕΕ L 254 της 9.10.2000, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 980/2002 (ΕΕ L 150 της 8.6.2002, σ. 38).

τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας³⁵, να ευθυγραμμισθεί το περιεχόμενο του παρόντος κανονισμού με εκείνο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

- (21) Επίσης, τα τεχνικά στοιχεία των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004, τα οποία συμφωνήθηκαν το 2004 και το 2009, πρέπει να επικαιροποιηθούν, όπως και οι τεχνικές διορθώσεις που έγιναν για να ληφθεί υπόψη η σημειωθείσα πρόοδος.
- (22) Το γεωγραφικό πεδίο της περιοχής του Βορείου Ατλαντικού του ΔΟΠΑ που καλύπτει ο παρών κανονισμός πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να συνεκτιμηθούν οι κείμενες και προγραμματιζόμενες ρυθμίσεις παροχής υπηρεσιών και η ανάγκη να εξασφαλισθεί συνοχή στην εφαρμογή κανόνων από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τους χρήστες του εναερίου χώρου που δραστηριοποιούνται στην περιοχή αυτή.
- (23) Σύμφωνα με τον ρόλο του Eurocontrol ως επιχειρησιακού οργανισμού και με βάση τη συνεχιζόμενη μεταρρύθμισή του, η αποστολή του διαχειριστικού οργάνου του δικτύου πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω προς την κατεύθυνση συμπράξεων από τον κλάδο.
- (24) Η ιδέα των λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου, τα οποία σχεδιάστηκαν με σκοπό να βελτιωθεί η συνεργασία μεταξύ παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, είναι σημαντικό εργαλείο για τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος ΑΤΜ. Για να ενισχυθεί το εργαλείο αυτό περαιτέρω, τα λειτουργικά τμήματα του εναερίου χώρου πρέπει να επικεντρωθούν περισσότερο στις επιδόσεις με βάση κλαδικές συμπράξεις και ο κλάδος πρέπει να έχει μεγαλύτερη ευχέρεια να τα τροποποιεί για να επιτυγχάνει και, ει δυνατόν, να υπερβαίνει, τους στόχους επιδόσεων.
- (25) Τα λειτουργικά τμήματα του εναερίου χώρου πρέπει να είναι ευέλικτα στη λειτουργία τους, συγκεντρώνοντας παρόχους από όλη την Ευρώπη, ώστε να κεφαλαιοποιούνται τα ισχυρά σημεία κάθε παρόχου. Η εν λόγω ευελιξία θα επιτρέψει την επιδίωξη συνέργειας μεταξύ παρόχων, ανεξάρτητα από τη γεωγραφική θέση ή την εθνικότητά τους, και την εμφάνιση παροχής υπηρεσιών διαφόρων μορφών στο πλαίσιο της προσπάθειας βελτίωσης των επιδόσεων.
- (26) Για να επικεντρωθούν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας περισσότερο στις ανάγκες των πελατών τους και για να αυξηθεί η δυνατότητα επιρροής των χρηστών του εναερίου χώρου στη λήψη αποφάσεων που τους αφορούν, πρέπει να είναι αποτελεσματικότερη η διαβούλευση και η συμμετοχή των ενδιαφερομένων σε μείζονες επιχειρησιακές αποφάσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (27) Ο μηχανισμός επιδόσεων είναι καίριο εργαλείο για την οικονομική ρύθμιση της ΑΤΜ και η ποιότητα και η ανεξαρτησία των αποφάσεών του πρέπει να διατηρηθούν και, όπου είναι δυνατόν, να βελτιωθούν.
- (28) Για να ληφθούν υπόψη τεχνικές και επιχειρησιακές εξελίξεις, με την τροποποίηση ιδίως των παραρτημάτων, ή με τη συμπλήρωση των διατάξεων για το διαχειριστικό όργανο του δικτύου και τον μηχανισμό επιδόσεων, η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το περιεχόμενο και ο σκοπός κάθε εξουσιοδότησης καθορίζονται λεπτομερώς στα σχετικά άρθρα. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξαγάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της. Κατά την

³⁵ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

- (29) Όταν προσθέτει υπηρεσίες στον κατάλογο του διαχειριστικού οργάνου του δικτύου, η Επιτροπή πρέπει να συμβουλευτείται δεόντως τους ενδιαφερόμενους του κλάδου.
- (30) Για να εξασφαλισθούν ομοιόμορφοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την άσκηση των αρμοδιοτήτων των εθνικών εποπτικών αρχών, την αποκλειστική παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών από ένα πάροχο υπηρεσιών ή ενώσεις παρόχων, τα διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε ενωσιακό ή τοπικό επίπεδο, την εξέταση της συμμόρφωσης προς το σύστημα χρέωσης, τη διαχείριση και την έγκριση κοινών έργων για τις λειτουργίες δικτύου, τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, τους τρόπους συμμετοχής των ενδιαφερομένων σε μείζονες επιχειρησιακές αποφάσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, την πρόσβαση σε δεδομένα και την προστασία τους, τις ηλεκτρονικές αεροναυτικές πληροφορίες και την τεχνολογική εξέλιξη και τη διαλειτουργικότητα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή οι εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι αρμοδιότητες αυτές πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16^{ης} 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 Επιτροπή³⁶.
- (31) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011, για τις εκτελεστικές πράξεις που εγκρίνονται με βάση τον παρόντα κανονισμό, πρέπει να ακολουθείται η διαδικασία εξέτασης για την έκδοση εκτελεστικών πράξεων εν γένει.
- (32) Η συμβουλευτική διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για την έκδοση εκτελεστικών πράξεων μεμονωμένου περιεχομένου.

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 20
(προσαρμοσμένο)

- (33) Οι ποινές που προβλέπονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού ~~καθώς και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3~~ ~~θα~~ πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές χωρίς να θίγουν την ασφάλεια πτήσεων.

↓ νέο

- (34) Η παροχή των υποστηρικτικών υπηρεσιών πρέπει να πραγματοποιείται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την οδηγία 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31^{ης} Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών³⁷, και με την οδηγία 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31^{ης} Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών³⁸. Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι κατευθυντήριες γραμμές που χαράχθηκαν στην

³⁶ EE L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

³⁷ EE L 134 της 30.4.2004, σ. 114.

³⁸ EE L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

ερμηνευτική ανακοίνωση 2006/C179/02 της Επιτροπής σχετικά με το κοινοτικό δίκαιο που εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων οι οποίες δεν καλύπτονται ή καλύπτονται εν μέρει από τις οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις³⁹, κατά περίπτωση.

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη
42

- (35) Η υπουργική δήλωση για τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, η οποία συμφωνήθηκε στην Κόρδοβα στις 18 Σεπτεμβρίου 2006 («η υπουργική δήλωση») κατά την πρώτη υπουργική συνάντηση του φόρουμ Διαλόγου για το Γιβραλτάρ, θα αντικαταστήσει την κοινή δήλωση σχετικά με τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ που έγινε στο Λονδίνο στις 2 Δεκεμβρίου 1987, και η πλήρης συμμόρφωση προς την εν λόγω υπουργική δήλωση θα θεωρείται ότι συνιστά συμμόρφωση προς τη δήλωση του 1987.

↓ 1070/2009 αιτιολογική σκέψη
43

- (36) Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται πλήρως στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, στο πλαίσιο και δυνάμει της υπουργικής δήλωσης. Υπό την επιφύλαξη της εν λόγω υπουργικής δήλωσης, η εφαρμογή στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ και όλα τα μέτρα που σχετίζονται με την υλοποίησή της πρέπει να συνάδουν πλήρως με την εν λόγω δήλωση και όλες τις ρυθμίσεις που περιέχονται σε αυτήν.

↓ 549/2004 αιτιολογική σκέψη 24
(προσαρμοσμένο)

- (37) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η ~~δημιουργία~~ ☒ υλοποίηση ☒ του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, και συνεπώς, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε ~~κοινοτικό~~ ☒ επίπεδο ☒ Ένωσης ☒, ~~αφήνοντας ταυτόχρονα περιθώρια για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής όπου να συνυπολογίζονται οι τοπικές ιδιαιτερότητες, η Κοινότητα~~ ☒ Ένωση ☒ δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της ~~Συνθήκης~~. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού όρια.

³⁹ ΕΕ C 179 της 1.8.2006, σ. 2.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

↓ 1070/2009 άρθρο 1 παρ. 1
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο 1

~~Στόχος~~ ☒ Αντικείμενο ☒ και πεδίο εφαρμογής

1. ~~Στόχος της προτοβουλίας~~ ⇒ Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για τη δημιουργία και την ομαλή λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ~~⇒ είναι να βελτιωθούν~~ ☒ ώστε να εξασφαλισθούν ☒ τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας, η βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και να βελτιωθούν οι συνολικές επιδόσεις της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS) 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 αεροδιαδρόμων, ~~⇒ πλήρως λειτουργικό εναέριο χώρο,~~ ☒ συστήματα διαχείρισης δικτύου και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που βασίζονται αποκλειστικά σε κριτήρια ασφάλειας ☒ πτήσεων ☒, απόδοσης και ~~τεχνικής επάρκειας~~ ⇒ διαλειτουργικότητας ☒, προς όφελος όλων των χρηστών του εναέριου χώρου. ~~Για την επίτευξη του ανωτέρω στόχου, ο παρών κανονισμός θεσπίζει εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 1 παρ. 2
(προσαρμοσμένο)

2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ~~και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3~~ δεν θίγει την κυριαρχία των κρατών μελών επί του εναέριου χώρου τους και τις απαιτήσεις των κρατών μελών που αφορούν θέματα δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφάλειας και άμυνας, όπως ορίζεται στο άρθρο ~~38 43~~. Ο παρών κανονισμός ~~και τα μέτρα του άρθρου 3~~ δεν ~~καλύπτουν~~ ☒ καλύπτει ☒ τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και τη στρατιωτική εκπαίδευση.

↓ 1070/2009 άρθρο 1 παρ. 3
(προσαρμοσμένο)

3. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ~~και των μέτρων του άρθρου 3~~ δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που απορρέουν από τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 για τη διεθνή πολιτική αεροπορία («σύμβαση του Σικάγου»). Στο πλαίσιο αυτό, ~~ένας πρόσθετος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι~~ ☒ με τον παρόντα κανονισμό επιδιώκεται να υποστηριχθούν ☒ ~~επικουρεί~~ ☒ τα κράτη μέλη, στους τομείς τους οποίους καλύπτει, ~~ως προς~~ ☒ στην εκπλήρωση των δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου υποχρεώσεων

τους, με την παροχή βάσης για κοινή ερμηνεία και ενιαία εφαρμογή των διατάξεών της, και με την εξασφάλιση της δέουσας συνεκτικότητάς τους στον παρόντα κανονισμό και στους κανόνες για την εφαρμογή του.

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής και στόχος

1. Στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού-πλαισίου, ο παρών κανονισμός αφορά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση κοινών απαιτήσεων για την ασφαλή και αποδοτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Κοινότητας.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία, σύμφωνα με τον κανονισμό-πλαισίο και εντός του πεδίου εφαρμογής του τελευταίου.

↓ 551/2004

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού-πλαισίου, ο παρών κανονισμός αφορά την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η υποστήριξη της έννοιας ενός προοδευτικά πλέον ενοποιημένου λειτουργικού εναέριου χώρου στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών και η καθιέρωση κοινών διαδικασιών σχεδιασμού, προγραμματισμού και διαχείρισης προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματική και ασφαλής λειτουργία της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

2. Η χρήση του εναέριου χώρου υποβοηθεί την εκμετάλλευση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως συνεκτικό και συνεπές σύνολο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών")⁴⁰.

⁴⁰

Βλ. σελίδα 10 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

↓ 551/2004 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~43. Με την επιφύλαξη του άρθρου 11, ο~~ παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εναέριο χώρο εντός των περιοχών ~~ICAO ΔΟΠΑ~~ EUR AFI και ~~⇒ NAT ⇐~~, στον οποίο τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τον ~~☒~~ παρόντα ~~☒~~ κανονισμό ~~για την παροχή υπηρεσιών~~. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ο οποίος ανήκει σε άλλες περιοχές ~~ΔΟΠΑ~~~~ICAO~~, με την προϋπόθεση ότι ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη.

↓ 551/2004

~~4. Οι περιοχές πληροφοριών πτήσης που περιλαμβάνονται στον εναέριο χώρο στον οποίο εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 1

~~54. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας όσον αφορά τη διαφορά περί κυριαρχίας επί του εδάφους στο οποίο ευρίσκεται ο αερολιμένας.~~

↓ 552/2004

~~Άρθρο 1~~

~~Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής~~

~~1. Στα πλαίσια του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού πλαισίου, ο παρών κανονισμός αφορά τη διαλειτουργικότητα του ΕΔΔΕΚ.~~

~~2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα συστήματα, τα συστατικά στοιχεία τους και τις συναφείς διαδικασίες που καθορίζονται στο παράρτημα I.~~

~~3. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να επιτευχθεί διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαφόρων συστημάτων, των συστατικών στοιχείων τους και των συναφών διαδικασιών του ΕΔΔΕΚ, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των οικείων διεθνών κανόνων. Ο παρών κανονισμός σκοπεύει επίσης να εξασφαλίσει τη συντονισμένη και ταχεία εισαγωγή νέων συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας ή τεχνολογιών στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.~~

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 2

Ορισμοί

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

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

1. «~~Υπηρεσία~~ ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC)»: ~~σημαίνει~~ υπηρεσία η οποία παρέχεται με στόχο:

α) την πρόληψη των συγκρούσεων

– μεταξύ αεροσκαφών και

– στην περιοχή ελιγμών, μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων και

β) τη διεκπεραίωση και τη διατήρηση τακτικής ροής της εναέριας κυκλοφορίας.

2. «~~Υπηρεσία~~ ελέγχου αεροδρομίου»: ~~σημαίνει~~ υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κυκλοφορία αεροδρομίου ~~στα αεροδρόμια~~.

3. «~~Υπηρεσία~~ αεροναυτικών πληροφοριών»: ~~σημαίνει~~ υπηρεσία εγκατεστημένη εντός της καθορισμένης περιοχής κάλυψης, υπεύθυνη για την παροχή ~~των~~ αεροναυτικών πληροφοριών και δεδομένων ~~των~~ αναγκαίων για την ασφάλεια, την κανονικότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας.

4. «~~Υπηρεσίες~~ αεροναυτιλίας»: ~~σημαίνει~~ υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, ~~υπηρεσίες~~ επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, μετεωρολογικές υπηρεσίες που προορίζονται για την αεροναυτιλία, και υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών.

5. «~~πάροχος~~ ~~Φορέας παροχής~~ υπηρεσιών αεροναυτιλίας»: ~~σημαίνει~~ οιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία.

6. «~~Τμήμα~~ εναέριου χώρου»: ~~σημαίνει~~ εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων στο χώρο και το χρόνο, εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

7. «~~Διαχείριση~~ του εναέριου χώρου»: ~~σημαίνει~~ λειτουργία ⇒ υπηρεσία ⇐ προγραμματισμού με κύριο στόχο τη μεγιστοποίηση της χρήσης του διαθέσιμου εναέριου χώρου με δυναμική χρονοκατανομή και, ενίοτε, κατάτμηση του εναέριου χώρου στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών του με βάση τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες.

↓ 1070/2009 άρθρο 1 παράγραφος
2 στοιχείο α) (προσαρμοσμένο)

8. ~~ως~~ «~~Χρήστες~~ του εναέριου χώρου»: ~~νοούνται~~ οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών που λειτουργούν ως γενική εναέρια κυκλοφορία.

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

9. «~~Διαχείριση~~ της ροής της εναέριας κυκλοφορίας»: ~~σημαίνει καθήκοντα~~ ⇒ υπηρεσία ⇐ που καθιερώθηκε ~~με~~ με σκοπό τη συμβολή στην ασφαλή, μεθοδική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας ⇒ με την οποία διασφαλίζεται ⇐ ~~διασφαλίζοντας~~ ότι οι δυνατότητες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (~~ΕΕΚ~~) (ATC) χρησιμοποιούνται στο μέγιστο δυνατό βαθμό και ότι ο όγκος της κυκλοφορίας συμβιβάζεται με τις

~~μεταφορικές ικανότητες~~ ⇒ χωρητικότητες ⇐ που δηλώνονται από τους ενδεδειγμένους φορείς παροχής παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

↓ 1070/2009 άρθρ. 1 παρ. 2 στοιχ. β) (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

10. ~~ως~~ «διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM)»: ~~νοείται~~ το σύνολο των εναέριων ~~λειτουργιών~~ ⇒ υπηρεσιών ⇐ και των ~~λειτουργιών~~ ⇒ υπηρεσιών ⇐ εδάφους (υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, διαχείριση του εναέριου χώρου και διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας) που απαιτούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των αεροσκαφών σε όλες τις φάσεις των πτητικών ⇒ υπηρεσιών ⇐ δραστηριοτήτων.

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

11. «~~υπηρεσίες~~ εναέριας κυκλοφορίας»: ~~σημαίνει~~ διάφορες υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, υπηρεσίες συναγερμού, συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες ~~EEK~~ ATC (υπηρεσίες ελέγχου περιοχής, προσέγγισης και αεροδρομίου).

12. «~~υπηρεσία~~ ελέγχου περιοχής»: ~~σημαίνει~~ υπηρεσία ~~EEK~~ ATC για ελεγχόμενες πτήσεις σε τμήμα του εναέριου χώρου.

13. «~~υπηρεσία~~ ελέγχου προσέγγισης»: ~~σημαίνει~~ υπηρεσία EEK ATC για τις αφίξεις ή ~~και~~ τις αναχωρήσεις ελεγχόμενων πτήσεων.

↓ 1070/2009 άρθρ. 1 παρ. 2 στοιχ. γ) (προσαρμοσμένο)

~~1413a.~~ ~~ως~~ «γενικό πρόγραμμα ATM»: ~~νοείται~~ το πρόγραμμα που εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/EK⁴¹ του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 2009, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 219/2007, της 27ης Φεβρουαρίου 2007, για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)⁴².

↓ νέο

15. «αεροπορική κρίση»: περιστάσεις κατά τις οποίες είναι ασυνήθως μειωμένη η χωρητικότητα του εναερίου χώρου λόγω μειζόνων δυσχερών καιρικών συνθηκών ή κλεισίματος μεγάλου μέρους του εναερίου χώρου για φυσικούς ή πολιτικούς λόγους.

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

~~1614.~~ «~~δ~~έσμη υπηρεσιών»: ~~σημαίνει~~ δύο ή περισσότερες υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

⁴¹ EE L 95 της 9.4.2009, σ. 41.

⁴² EE L 64 της 2.3.2007, σ. 1.

↓ 1070/2009 άρθρ. 1 παρ. 2 στοιχ. δ) (προσαρμοσμένο)

1715. «πιστοποιητικό»: ~~σημαίνει~~ έγγραφο που εκδίδεται από εθνική εποπτική αρχή σε οποιαδήποτε μορφή συμβατή με το εθνικό δίκαιο, με το οποίο πιστοποιείται ότι ~~ένας συγκεκριμένος φορέας παροχής~~ πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας πληροί τις προϋποθέσεις προκειμένου να παρέχει μια συγκεκριμένη υπηρεσία.

↓ 549/2004

1816. «Υπηρεσίες επικοινωνίας»: ~~σημαίνει~~ σταθερές και κινητές αεροναυτικές υπηρεσίες που καθιστούν δυνατή την επικοινωνία εδάφους/εδάφους, αέρα/εδάφους και αέρα/αέρα για σκοπούς ΑΤC ΕΕΚ.

~~17. «Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας» («ΕΔΔΕΚ») σημαίνει το σύνολο των συστημάτων που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα») ⁴³, ο οποίος καθιστά δυνατή την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών στα σύνορα με τρίτες χώρες.~~

~~18. «Αντίληψη λειτουργίας» σημαίνει τα κριτήρια για την επιχειρησιακή χρήση του ΕΔΔΕΚ ή μέρους αυτού.~~

19. «Συστατικά στοιχεία»: ~~νοούνται~~ τόσο τα υλικά αντικείμενα, όπως το υλικό, όσο και τα άυλα στοιχεία, όπως το λογισμικό, στα οποία βασίζεται η διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΑΤΜΝ) ΕΔΔΕΚ.

↓ νέο

20. «δήλωση»: για υπηρεσίες ATM/ANS, κάθε γραπτή δήλωση:

- σχετική με τη συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης συστημάτων και συστατικών στοιχείων που εκδίδει οργανισμός εμπλεκόμενος στο σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση των σημαντικών για την ασφάλεια συστημάτων ATM/ANS, και των συστατικών στοιχείων τους·
- σχετική με τη συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για υπηρεσία ή σύστημα που πρόκειται να τεθεί σε λειτουργία, την οποία εκδίδει πάροχος υπηρεσιών·
- σχετική με την ικανότητα και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων που συνδέονται με ορισμένες υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης.

⁴³ Βλ. σελίδα 33 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

~~20. «Eurocontrol» σημαίνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, ο οποίος συστάθηκε από τη διεθνή σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960 περί συνεργασίας για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας⁴⁴.~~

↓ 1070/2009 άρθρ. 1 παρ. 2 στοιχ. στ) (προσαρμοσμένο)

~~2122. ~~α)~~ «ευέλκτη χρήση του εναέριου χώρου»: νοείται μια αντίληψη διαχείρισης του εναέριου χώρου, η οποία εφαρμόζεται στην Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας με βάση το «Εγχειρίδιο διαχείρισης εναέριου χώρου για την εφαρμογή της έννοιας της ευέλκτης χρήσης του εναέριου χώρου» που έχει εκδώσει ο ~~Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας~~ ~~(Eurocontrol)~~⁴⁵.~~

↓ 549/2004

~~23. «Περιοχή πληροφοριών πτήσης» σημαίνει εναέριο χώρο καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης και υπηρεσίες συναγερμού.~~

↓ 1070/2009 άρθρ. 1 παρ. 2 στοιχ. ζ)

~~2223α. «Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης»: σημαίνει υπηρεσία παροχής συμβουλών και χρήσιμων πληροφοριών για την ασφαλή και αποτελεσματική διενέργεια των πτήσεων.~~

~~2323β. «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.~~

↓ 549/2004

~~24. «Επίπεδο πτήσης» σημαίνει επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, οριζόμενη σε σχέση με συγκεκριμένη τιμή πίεσης 1013,2 εκτοπασκάλ και χωριζόμενη από άλλες ανάλογες επιφάνειες με συγκεκριμένα διάκενα πίεσης.~~

↓ 1070/2009 άρθρ. 1 παρ. 2 στοιχ. η)

~~2425. ~~α)~~ «λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου»: νοείται το τμήμα του εναέριου χώρου που βασίζεται σε επιχειρησιακές απαιτήσεις και έχει καθορισθεί ανεξαρτήτως~~

⁴⁴ ~~Σύμβαση που τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και αναθεωρήθηκε με το πρωτόκολλο της 27ης Ιουνίου 1997.~~

⁴⁵ ~~Ο Eurocontrol έχει συσταθεί με τη διεθνή σύμβαση, της 13ης Δεκεμβρίου 1960, περί συνεργασίας για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και αναθεωρήθηκε με το πρωτόκολλο της 27ης Ιουνίου 1997.~~

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.

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

~~2526.~~ «Γενική εναέρια κυκλοφορία»: ~~σημαίνει~~ το σύνολο των κινήσεων των πολιτικών αεροσκαφών καθώς και το σύνολο των κινήσεων των κρατικών (συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, τελωνειακών και αστυνομικών) αεροσκαφών, όταν οι κινήσεις αυτές διεξάγονται σύμφωνα με τις διαδικασίες του ~~☒~~ Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος συστάθηκε με τη σύμβαση του Σικάγου περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας του 1944 ~~☒~~ ICAO.

~~27.~~ «ICAO» σημαίνει τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που συστάθηκε με τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

~~2628.~~ «Αδιαλειτουργικότητα»: ~~σημαίνει ένα~~ σύνολο λειτουργικών, τεχνικών και επιχειρησιακών ιδιοτήτων που απαιτείται να έχουν τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία του EATMN ~~ΕΑΔΕΚ~~ και οι διαδικασίες λειτουργίας του ώστε να μπορεί να λειτουργεί με ασφάλεια, ομοιογενώς και αποτελεσματικά. Η διαλειτουργικότητα επιτυγχάνεται ~~χάρη~~ με ~~στη~~ συμμόρφωση των συστημάτων και των συστατικών στοιχείων με τις βασικές απαιτήσεις.

~~2729.~~ «Μετεωρολογικές υπηρεσίες»: ~~σημαίνει~~ εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν στα αεροσκάφη μετεωρολογικές προγνώσεις, δελτία και παρατηρήσεις καθώς και ~~έτι~~ οποιοσδήποτε άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες και στοιχεία παρέχουν τα κράτη προς αεροναυτική χρήση.

~~2830.~~ «Υπηρεσίες πλοήγησης»: ~~σημαίνει~~ εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχουν πληροφορίες θέσης και χρονισμού στα αεροσκάφη.

~~2931.~~ «Επιχειρησιακά δεδομένα»: ~~σημαίνει~~ πληροφορίες σχετικά με όλες τις φάσεις μιας πτήσης, οι οποίες απαιτούνται για τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων από τους ~~φορείς παροχής παρόχους~~ υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους ~~υπευθύνους~~ φορείς εκμετάλλευσης ~~των~~ αερολιμένων και ~~τους~~ άλλους ενεχόμενους φορείς.

~~32.~~ «Διαδικασία», χρησιμοποιούμενη στο πλαίσιο του «κανονισμού για την διαλειτουργικότητα», σημαίνει τυποποιημένη μέθοδο για τη χρήση, είτε τεχνική είτε επιχειρησιακή, των συστημάτων, στη συνάρτηση συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας που απαιτούν ενιαία υλοποίηση σ' ολόκληρο το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

~~3033.~~ «Θέση σε λειτουργία»: ~~σημαίνει την~~ η πρώτη επιχειρησιακή χρήση μετά την αρχική εγκατάσταση ή την αναβάθμιση συστήματος.

~~3134.~~ «Δίκτυο αεροδιαδρόμων»: ~~σημαίνει~~ δίκτυο συγκεκριμένων αεροδιαδρόμων για τη διοχέτευση της ροής της γενικής εναέριας κυκλοφορίας ανάλογα με τις ανάγκες για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

~~35.~~ «Αεροδρομή» σημαίνει την επιλεγμένη πορεία που πρέπει να ακολουθήσει ένα αεροσκάφος κατά τη λειτουργία του.

~~336. «Ομοιογενής λειτουργία» σημαίνει λειτουργία του ΕΑΔΕΚ με τέτοιο τρόπο ώστε από τη σκοπιά του χρήστη να θεωρείται ως ενιαίο σύστημα.~~

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

~~3238. «Υπηρεσίες επιτήρησης»: σημαίνει~~ σεγκαταστάσεις και υπηρεσίες που χρησιμοποιούνται για να προσδιορίζονται οι ~~σχετικές~~ αντίστοιχες θέσεις των αεροσκαφών, ώστε να εξασφαλίζεται ο ασφαλής διαχωρισμός τους.

~~3339. «Σύστημα»: σημαίνει~~ το σύνολο συστατικών στοιχείων εδάφους και ☒ αερομεταφερόμενων ☒ συστατικών στοιχείων ~~φερομένων επί αεροσκαφών~~, καθώς και διαστημικού εξοπλισμού, το οποίο παρέχει υποστήριξη για υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε όλες τις φάσεις της πτήσης.

~~3440. «Αναβάθμιση»: σημαίνει~~ κάθε τροποποίηση η οποία αλλάζει τα χαρακτηριστικά λειτουργίας ενός συστήματος.

↓ 1070/2009 άρθρ. 1 παρ. 2 στοιχ. ι) (προσαρμοσμένο)

~~3541. «διασυνοριακές υπηρεσίες»: σημαίνει~~ οιαδήποτε κατάσταση ~~όπου~~ ☒ κατά την οποία ☒ οι αεροναυτιλιακές υπηρεσίες σε ένα κράτος μέλος παρέχονται από πάροχο πιστοποιημένο σε άλλο κράτος μέλος.

↓ νέο

36. «εθνική εποπτική αρχή»: ο εθνικός φορέας ή φορείς στους οποίους κράτος μέλος έχει αναθέσει καθήκοντα εποπτείας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και οι εθνικές αρμόδιες αρχές που έχουν επιφορτισθεί με τα καθήκοντα που προβλέπονται στο άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

37. «υποστηρικτικές υπηρεσίες» υπηρεσίες αεροναυτιλίας διαφορετικές από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και άλλες υπηρεσίες και δραστηριότητες συνδεδεμένες με αυτές που υποστηρίζουν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

38. «τοπικοί στόχοι επιδόσεων»: στόχοι επιδόσεων που καθορίζονται από τα κράτη μέλη σε τοπικό επίπεδο, ήτοι σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου, εθνικό, ζώνης χρέωσης ή αερολιμένα.

↓ 549/2004

~~Άρθρο 3~~

~~Τομείς δράσης της Κοινότητας~~

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

~~α) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και χρήση του εναερίου χώρου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό («κανονισμός για τον εναέριο χώρο»)⁴⁶.~~

⁴⁶ Βλ. σελίδα 20 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

~~β) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»)⁴⁷ και~~

~~γ) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»)⁴⁸·~~

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

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

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 3
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

⊠ ΕΘΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ⊠

Άρθρο 34

Εθνικές εποπτικές αρχές

1. Τα κράτη μέλη διορίζουν ή ιδρύουν από κοινού ή μεμονωμένα, έναν ή περισσότερους φορείς ως εθνική εποπτική αρχή τους, για να εκτελεί τα καθήκοντα που της ανατίθενται δυνάμει του παρόντος κανονισμού ~~και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3.~~

2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι ⇒ νομικά διακριτές και ⇐ ανεξάρτητες ~~από~~ ⇒ ιδίως από άποψη οργανωτική, ιεραρχική και λήψης αποφάσεων, από ⇐ παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας ⇒ ή κάθε ιδιωτική ή δημόσια οντότητα που έχει συμφέρον από τις δραστηριότητες αυτών των παρόχων ⇐. ~~Η ανεξαρτησία αυτή επιτυγχάνεται με επαρκή διαχωρισμό, σε λειτουργικό τουλάχιστον επίπεδο, μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών και των παρόχων αυτών.~~

↓ νέο

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, οι εθνικές εποπτικές αρχές επιτρέπεται να συνδέονται από οργανωτική άποψη με άλλους ρυθμιστικούς φορείς ή/και αρχές ασφάλειας πτήσεων.

4. Οι εθνικές εποπτικές αρχές που δεν είναι νομικά διακριτές από οιονδήποτε πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή άλλη ιδιωτική ή δημόσια οντότητα που έχει συμφέρον από τις δραστηριότητες αυτών των παρόχων, σύμφωνα με την παράγραφο 2, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πληρούν την παρούσα απαίτηση το αργότερο έως την 1^η Ιανουαρίου 2020.

⁴⁷ Βλ. σελίδα 10 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁴⁸ Βλ. σελίδα 26 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 3
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~75. ☒ Οι ☒ εθνικές εποπτικές αρχές ασκούν τις εξουσίες τους κατά τρόπο αμερόληπτο, ανεξάρτητο και διαφανή. Τούτο επιτυγχάνεται με την εφαρμογή κατάλληλων μηχανισμών διαχείρισης και ελέγχου~~ ⇒ Συγκεκριμένα, η οργάνωση, το προσωπικό, η διαχείριση και η χρηματοδότησή τους καθιστούν δυνατή την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους κατ' αυτόν τον τρόπο. ☐, ~~στο πλαίσιο της διοίκησης ενός κράτους μέλους, μεταξύ άλλων. Ωστόσο, τούτο δεν εμποδίζει τις εθνικές εποπτικές αρχές να ασκούν τα καθήκοντά τους στο πλαίσιο των κανόνων οργάνωσης των εθνικών αεροπορικών αρχών ή οποιουδήποτε άλλου δημόσιου φορέα.~~

↓ νέο

6. Το προσωπικό των εθνικών εποπτικών αρχών

α) προσλαμβάνεται με βάση σαφείς και διαφανείς κανόνες οι οποίοι εγγυώνται την ανεξαρτησία του και, όσον αφορά πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις, διορίζονται από εθνικά συμβούλια υπουργών ή άλλη δημόσια αρχή η οποία δεν ελέγχει απευθείας τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή δεν έχει οφέλη από αυτούς·

β) επιλέγεται με διαφανή διαδικασία με βάση τα προσόντα του, καθώς και με βάση την ενδεδειγμένη επάρκεια και τη σχετική πείρα του μεταξύ άλλων στον τομέα του λογιστικού ελέγχου και των υπηρεσιών και των συστημάτων αεροναυτιλίας·

γ) ενεργεί ανεξάρτητα και ιδίως από κάθε συμφέρον συνδεδεμένο με παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και δεν επιζητεί ούτε λαμβάνει οδηγίες από κρατικό ή άλλο δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων της εθνικής εποπτικής αρχής·

δ) όσον αφορά τα πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις, προβαίνουν ετησίως σε δήλωση δεσμεύσεων και δήλωση συμφερόντων όπου δηλώνουν τυχόν άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ότι θίγουν την ανεξαρτησία τους και ότι επηρεάζουν την άσκηση των καθηκόντων τους· και

ε) όσον αφορά τα πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις, διενεργούν λογιστικούς ελέγχους ή άλλα καθήκοντα άμεσα συνδεδεμένα με την εποπτεία ή τους στόχους επιδόσεων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, δεν λαμβάνουν καμία επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα σε πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας μετά τη λήξη της θητείας τους στην εθνική εποπτική αρχή, για περίοδο τουλάχιστον ενός έτους.

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 3
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~74.~~ Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές διαθέτουν τους απαιτούμενους πόρους και ικανότητες για να φέρουν σε πέρας αποτελεσματικά και έγκαιρα τα καθήκοντα που τους ανατίθενται βάσει του παρόντος κανονισμού. ⇒ Οι εθνικές εποπτικές αρχές έχουν πλήρη αρμοδιότητα στην πρόσληψη και τη διαχείριση του προσωπικού τους με βάση τις πιστώσεις τους, οι οποίες προκύπτουν μεταξύ άλλων από τα τέλη διαδρομής που διαμορφώνονται κατ' αναλογία των καθηκόντων που εκπληρώνει η αρχή σύμφωνα με το άρθρο 4. ☐

~~85.~~ 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 ⇐ τις παραγράφους 2, 3 και 4."~~

↓ νέο

9. Η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για τους τρόπους πρόσληψης και τις διαδικασίες επιλογής κατ' εφαρμογή της παραγράφου 6 στοιχεία α) και β). Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 1
(προσαρμοσμένο)

Άρθρο ~~42~~

Καθήκοντα των εθνικών εποπτικών αρχών

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές που αναφέρονται στο άρθρο ~~3~~ 4 του κανονισμού ~~πλάι στο~~ ☒ αναλαμβάνουν ιδίως τα κάτωθι καθήκοντα: ☒

α) να εξασφαλίζουν την ~~ενδεδειγμένη~~ εποπτεία της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες που σχετίζονται με τον εναέριο χώρο ~~ο οποίος~~ ☒ που ☒ τελεί υπό την ευθύνη του κράτους μέλους το οποίο όρισε ή συγκρότησε τη σχετική αρχή·

↓ νέο

β) να χορηγούν πιστοποιητικά στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με το άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και να εποπτεύουν την εφαρμογή των όρων με βάση τους οποίους τα χορήγησαν·

γ) να εκδίδουν άδειες, ειδικότητες, καταχωρίσεις και πιστοποιητικά στους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 8γ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και να εποπτεύουν την εφαρμογή των όρων με βάση τους οποίους τα εξέδωσαν·

δ) να καταρτίζουν σχέδια επιδόσεων και να παρακολουθούν την υλοποίησή τους σύμφωνα με το άρθρο 11·

ε) να παρακολουθούν την εφαρμογή των συστημάτων χρέωσης σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13·

στ) να εγκρίνουν τους όρους πρόσβασης σε επιχειρησιακά δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 22· και

ζ) να επιτηρούν τις δηλώσεις και την έναρξη λειτουργίας συστημάτων.

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 1
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

2. ~~Προς τούτο, «Κάθε εθνική εποπτική αρχή διοργανώνει κατάλληλες επιθεωρήσεις και μελέτες προκειμένου να ελέγχει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων σε ανθρώπινους πόρους για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Ο ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διευκολύνει το έργο αυτό.~~

↓ νέο

Άρθρο 5

Συνεργασία εθνικών εποπτικών αρχών

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες για το έργο τους και τις οικείες αρχές λήψης αποφάσεων, πρακτικές και διαδικασίες, καθώς και για την εφαρμογή της νομοθεσίας της Ένωσης. Συνεργάζονται προκειμένου να συντονίζονται οι αποφάσεις που λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Οι εθνικές εποπτικές αρχές συμμετέχουν και εργάζονται από κοινού σε δίκτυο που συγκαλείται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Η Επιτροπή και ο Αεροπορικός Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΕΑΑ») είναι μέλη, συντονίζουν και υποστηρίζουν το έργο του δικτύου και προβαίνουν σε συστάσεις προς το δίκτυο, αναλόγως. Η Επιτροπή και ο ΕΑΑ διευκολύνουν την ενεργό συνεργασία των εθνικών εποπτικών αρχών και την ανταλλαγή και την αξιοποίηση προσωπικού μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών με βάση ομάδα εμπειρογνομόνων που θα συστήσει ο ΕΑΑ σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Με βάση τους κανόνες για την προστασία δεδομένων κατά το άρθρο 22 του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001, η Επιτροπή υποστηρίζει την ανταλλαγή πληροφοριών που αναφέρεται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου μεταξύ των μελών του δικτύου, κατά το δυνατόν με ηλεκτρονικά μέσα, με τήρηση πάντοτε της εμπιστευτικότητας του επιχειρηματικού απορρήτου των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές συνεργάζονται στενά, και μέσω ρυθμίσεων εργασίας, για τους σκοπούς αμοιβαίας συνδρομής στα οικεία καθήκοντα παρακολούθησης και χειρισμού διερευνήσεων και ερευνών.

↓ 1070/2009 άρθρο 2 παρ. 1
⇒ νέο

3. Όσον αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου που εκτείνονται σε εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία περισσότερων του ενός κρατών μελών, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνάπτουν συμφωνία για την εποπτεία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο όσον αφορά τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες σχετιζόμενες με τα τμήματα αυτά. ⇒ Οι ενδιαφερόμενες εθνικές εποπτικές αρχές καταρτίζουν σχέδιο όπου διευκρινίζονται οι τρόποι συνεργασίας τους ενόψει της εφαρμογής τέτοιας συμφωνίας. ⇐

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 1
(προσαρμοσμένο)

4. Οι εθνικές εποπτικές αρχές συνεργάζονται στενά προκειμένου να διασφαλίζουν ~~την~~ κατάλληλη εποπτεία των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι διαθέτουν έγκυρο πιστοποιητικό από ~~ένα~~ κράτος μέλος και ~~οι οποίοι~~ παρέχουν επίσης υπηρεσίες που αφορούν τον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην ευθύνη άλλου κράτους μέλους. Η συνεργασία αυτή περιλαμβάνει ρυθμίσεις για ~~τη διαχείριση~~ ☒ τον χειρισμό ☒ περιπτώσεων μη συμμόρφωσης προς ☒ τον παρόντα κανονισμό και ☒ τις εφαρμοζόμενες κοινές απαιτήσεις ~~που ορίζονται~~ ☒ που εγκρίνονται ☒ σύμφωνα με το ☒ ☒ άρθρο 8β παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ☒ ~~6 ή τους όρους που ορίζονται στο παράρτημα Η.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 1
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

5. Στην περίπτωση της παροχής ~~διασυνοριακών~~ υπηρεσιών αεροναυτιλίας ☒ σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητα άλλου κράτους μέλους ☒ , ~~αυτές~~ οι ρυθμίσεις ☒ που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 4 ☒ περιλαμβάνουν ~~μία~~ συμφωνία σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση των εποπτικών καθηκόντων που περιγράφονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 2 και των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών. ~~Μια τέτοια~~ Η εν λόγω αμοιβαία αναγνώριση ~~θα~~ ισχύει και όταν θεσπίζονται ρυθμίσεις αναγνώρισης μεταξύ εθνικών εποπτικών αρχών για τη διαδικασία πιστοποίησης των παρόχων υπηρεσιών.

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

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 1
(προσαρμοσμένο)

Άρθρο ~~63~~

Ειδικευμένοι φορείς

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέτουν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει σε ειδικευμένους φορείς οι οποίοι πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα Ι τις επιθεωρήσεις και μελέτες που αναφέρονται στο άρθρο 4 ~~2~~ παράγραφος 2.

2. Η ανάθεση αυτή, ~~που~~ ☒ η οποία ☒ πραγματοποιείται από ~~μία~~ εθνική εποπτική αρχή, ισχύει εντός της ~~Κοινότητας~~ ☒ Ένωσης ☒ για ανανεώσιμη περίοδο τριών ετών. Οι εθνικές εποπτικές αρχές δύνανται να αναθέτουν σε οποιονδήποτε ειδικευμένο φορέα που βρίσκεται στην ~~Κοινότητα~~ ☒ Ένωση ☒ την εκτέλεση των εν λόγω επιθεωρήσεων και μελετών.

~~Άρθρο 8~~

Κοινοποιημένοι οργανισμοί

~~1.3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, ⇒ τον ΕΑΑ ⇐ και στα άλλα κράτη μέλη τους οργανισμούς~~ ☒ ειδικευμένους φορείς στους οποίους έχουν αναθέσει καθήκοντα σύμφωνα με την παράγραφο 1 ☒ ~~που έχουν σχέση με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας προς χρήση που προβλέπεται στο άρθρο 5 ή/και τον έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 6,~~ αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας κάθε οργανισμού ☒ φορέα ☒ και τον αναγνωριστικό αριθμό ☒ καθώς και τυχόν και σχετικές αλλαγές ☒ ~~που έλαβε από την Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης τον κατάλογο των εν λόγω οργανισμών~~ ☒ ειδικευμένων φορέων ☒ με τον αναγνωριστικό αριθμό και τους τομείς αρμοδιότητάς τους και διασφαλίζει την ενημέρωσή ☒ επικαιροποίησή ☒ του.

~~2. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα κριτήρια του παραρτήματος V για την αξιολόγηση των προς κοινοποίηση οργανισμών. Οι οργανισμοί οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης που προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα τεκμαίρεται ότι πληρούν τα προαναφερόμενα κριτήρια.~~

~~3.4. Τα κράτη μέλη αποσύρουν την κοινοποίηση κοινοποιημένου οργανισμού~~ ☒ ανάθεση καθηκόντων ☒ ~~όταν~~ ☒ σε ειδικευμένο οργανισμό εφόσον ☒ αυτός δεν πληροί πλέον τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στο παράρτημα I ~~V~~. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή, ☒ τον ΕΑΑ ☒ και τα άλλα κράτη μέλη.

~~4. Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να ορίσουν, ως κοινοποιημένο οργανισμό, τον ή τους οργανισμούς που αναγνωρίζονται σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών.~~

5. Φορείς που έχουν ορισθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού ως κοινοποιημένοι οργανισμοί κατά το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, θεωρούνται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ειδικευμένοι φορείς.

~~Άρθρο 7~~ 740

Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

1. Τα κράτη μέλη ⇒ Οι εθνικές εποπτικές αρχές ⇐, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης, ώστε οι ενδιαφερόμενοι φορείς, περιλαμβανομένων των οργάνων εκπροσώπησης των εργαζομένων, ⇒ για την άσκηση των καθηκόντων τους ⇐ να συμμετέχουν κατάλληλα στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

↓ νέο

2. Στους ενδιαφερόμενους φορείς είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται:

- πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας,
- φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων,
- σχετικοί χρήστες του εναέριου χώρου ή σχετικές ομάδες που εκπροσωπούν χρήστες του εναέριου χώρου,
- στρατιωτικές αρχές,
- κατασκευαστική βιομηχανία,
- επαγγελματικές οργανώσεις εκπροσώπησης των εργαζομένων.

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

~~ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ~~ ☒ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ☒

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

~~Article 6~~

~~Κοινές απαιτήσεις~~

~~Οι κοινές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαισίου. Οι κοινές απαιτήσεις περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:~~

- ~~τεχνικές και λειτουργικές γνώσεις και καταλληλότητα,~~
- ~~συστήματα και διαδικασίες για τη διαχείριση της ασφάλειας και της ποιότητας,~~
- ~~συστήματα υποβολής αναφορών,~~
- ~~ποιότητα υπηρεσιών,~~
- ~~οικονομική ευρωστία,~~
- ~~κάλυψη ευθύνης και ασφάλισης,~~
- ~~ιδιοκτησιακό καθεστώς και οργανωτική δομή, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης της σύγκρουσης συμφερόντων,~~
- ~~ανθρώπινο δυναμικό, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων προγραμμάτων στελέχωσης,~~
- ~~την αρχή της ασφάλειας.~~

Άρθρο 87

Πιστοποίηση παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Κοινότητας ☒ Ένωσης ☒ ☐ υπόκειται ☐ από ☐ στην πιστοποίηση ☐ των εθνικών εποπτικών αρχών ή του ΕΑΑ ☐ ☐ ή στην υποβολή σχετικής δήλωσης, σύμφωνα με το άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ☐.

↓ 550/2004

~~2. Οι αιτήσεις πιστοποίησης υποβάλλονται στην εθνική εποπτική αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο κύριος τόπος δραστηριότητας του αιτούντος και η καταστατική έδρα του, εφόσον υπάρχει.~~

↓ νέο

2. Η διαδικασία πιστοποίησης διασφαλίζει επίσης ότι οι υποψήφιοι μπορούν να αποδείξουν επαρκή οικονομική ευρωστία και ότι έχουν κάλυψη ευθύνης και ασφάλιση, εφόσον δεν έχουν την εγγύηση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

☐ νέο

~~3. Οι εθνικές εποπτικές αρχές εκδίδουν πιστοποιητικά σε παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι τηρούν τις κοινές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6. Τα πιστοποιητικά είναι δυνατόν να εκδίδονται ατομικά για κάθε τύπο υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του κανονισμού πλαισίου, ή για μια δέσμη τέτοιων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της περιπτώσεως κατά την οποία ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος του, εκμεταλλεύεται και διατηρεί τα δικά του συστήματα επικοινωνίας, αεροναυτιλίας και επιτήρησης. Τα πιστοποιητικά ελέγχονται σε τακτική βάση.~~

~~43. Τα πιστοποιητικά ορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της ☐ Τα πιστοποιητικά παρέχουν ☐ άνευ διακρίσεων πρόσβασης των χρηστών του εναερίου χώρου στις υπηρεσίες, σε ό,τι αφορά ιδίως την ασφάλεια πτήσεων. Η πιστοποίηση μπορεί να εξαρτάται ☒ από ☒ υπόκειται ☒ στους όρους του παραρτήματος II. Οι όροι αυτοί πρέπει να είναι αντικειμενικά αιτιολογημένοι, ισότιμοι, αναλογικοί και διαφανείς.~~

~~5. Παρά την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε όλο τον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ή σε μέρος του χωρίς πιστοποίηση στις περιπτώσεις που ο πάροχος αυτών των υπηρεσιών τις προσφέρει κατά προτεραιότητα σε κινήσεις αεροσκαφών εκτός της γενικής εναέριας κυκλοφορίας. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για την απόφασή του καθώς και για τα μέτρα που λαμβάνει προκειμένου να εξασφαλίσει τη μέγιστη δυνατή συμμόρφωση προς τις κοινές απαιτήσεις.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 3
(προσαρμοσμένο)

☐ νέο

~~46. Με την επιφύλαξη των άρθρων 8 και 9, η ☒ έκδοση πιστοποιητικών παρέχει στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας τη δυνατότητα να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε κράτη μέλη, άλλους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρήστες εναερίου χώρου και αερολιμένες εντός της Κοινότητας ☒ Ένωσης ☒.~~ ☐ Όσον αφορά τις υποστηρικτικές

υπηρεσίες, η δυνατότητα αυτή υπόκειται στη συμμόρφωση προς το άρθρο 10 παράγραφος 2. ⇐

~~7. Οι εθνικές εποπτικές αρχές παρακολουθούν την τήρηση των κοινών απαιτήσεων και των όρων που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά. Αεπιμέρειες της παρακολούθησης αυτής περιλαμβάνονται στις ετήσιες εκθέσεις που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού πλαίσιο. Εάν μια εθνική εποπτική αρχή διαπιστώνει ότι ο κάτοχος πιστοποιητικού δεν τηρεί πλέον τις απαιτήσεις ή τους όρους αυτούς, λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη συνέχεια των υπηρεσιών, εφόσον δεν τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν την ανάκληση του πιστοποιητικού.~~

↓ 550/2004

~~8. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν κάθε πιστοποιητικό που εκδίδεται σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το παρόν άρθρο.~~

~~9. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να παρατείνουν την προθεσμία συμμόρφωσης προς το παρόν άρθρο πέρα από την ημερομηνία που απορρέει από το άρθρο 19 παράγραφος 2 κατά έξι μήνες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την παράταση αυτή αναφέροντας τους λόγους τους.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 4
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο 9

Ορισμός παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποκλειστική παροχή υπηρεσιών ☒ εναέριας κυκλοφορίας ☒ ~~αεροναυτιλίας~~ εντός συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου στον εναέριο χώρο της δικαιοδοσίας τους. Προς τούτο, τα κράτη μέλη ορίζουν πάροχο υπηρεσιών ~~αεροναυτιλίας~~ ⇒ εναέριας κυκλοφορίας ⇐ που κατέχει έγκυρο πιστοποιητικό ⇒ ή δήλωση ⇐ εντός της ~~Κοινότητας~~ ☒ Ένωσης ☒ .

2. Για την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και του άρθρου 18 ~~10~~ παράγραφος 3 δεν παρεμποδίζεται από την απαίτηση των εθνικών νομικών συστημάτων τους οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία αυτού του κράτους μέλους ⇒ να πληρούν τους κάτωθι όρους ⇐ :

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

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

γ) να χρησιμοποιούν μόνον εγκαταστάσεις σε αυτό το κράτος μέλος.

3. Τα κράτη μέλη ορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που πρέπει να τηρούν οι οριζόμενοι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Στις υποχρεώσεις αυτές επιτρέπεται να συμπεριλαμβάνονται όροι για την έγκαιρη παροχή κατάλληλων πληροφοριών για τον εντοπισμό όλων των κινήσεων αεροσκαφών στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο.

↓ 1070/2009 άρθρο 2 παρ. 4
⇒ νέο

4. Τα κράτη μέλη έχουν τη διακριτική ευχέρεια να επιλέγουν πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, υπό τον όρο ότι αυτός ~~πληροί τις απαιτήσεις και τους όρους των άρθρων 6 και 7~~ ⇒ έχει πιστοποιηθεί ή δηλωθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ αριθ. 216/2008 ⇐ .

↓ 1070/2009 άρθρο 2 παρ. 4

5. Όσον αφορά λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με το άρθρο ~~16~~ ~~9α~~ και εκτείνονται σε εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία περισσότερων του ενός κρατών μελών, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ορίζουν από κοινού, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τουλάχιστον ένα μήνα πριν από την εφαρμογή του τμήματος εναέριου χώρου.

6. 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.

↓ νέο

Άρθρο 10

Παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία για να διασφαλίσουν ότι, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, οι πάροχοι υποστηρικτικών υπηρεσιών ανταγωνίζονται εντός της Ένωσης με δίκαιους, ισότιμους και διαφανείς όρους στην παροχή αυτών των υπηρεσιών.

Η απαίτηση του παρόντος άρθρου πληρούται το αργότερο έως την 1^η Ιανουαρίου 2020.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν τον διαχωρισμό της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας από την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών. Ο εν λόγω διαχωρισμός περιλαμβάνει την απαίτηση οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και οι υποστηρικτικές υπηρεσίες να παρέχονται από ανεξάρτητες μεταξύ τους επιχειρήσεις.

3. Για την επιλογή παρόχου υποστηρικτικών υπηρεσιών, ο αναθέτων φορέας λαμβάνει ιδίως υπόψη την οικονομική απόδοση, τη γενική ποιότητα εξυπηρέτησης και την ασφάλεια των υπηρεσιών.

4. Πάροχος μπορεί να επιλεγεί για την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών στον εναέριο χώρο κράτους μέλους, εφόσον:

α) έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 216/2008·

β) ο κύριος τόπος δραστηριότητάς του βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους·

γ) τα κράτη μέλη ή/και υπήκοοι κρατών μελών κατέχουν άνω του 50% του παρόχου και έχουν τον ουσιαστικό έλεγχο του, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων, με εξαίρεση τα προβλεπόμενα σε συμφωνία με τρίτη χώρα, της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος· και

δ) ο πάροχος πληροί τις απαιτήσεις εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

5. Οι υποστηρικτικές υπηρεσίες που συνδέονται με λειτουργίες του EATMN επιτρέπεται να παρέχονται κεντρικά από τον διαχειριστή δικτύου με την προσθήκη τους στις υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 2, σύμφωνα με την παράγραφο 3. Επιτρέπεται επίσης να παρέχονται κατ' αποκλειστικότητα από πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή ένωση τέτοιων παρόχων, ιδίως εκείνες που συνδέονται με την παροχή υποδομών ATM. Η Επιτροπή προσδιορίζει τους τρόπους επιλογής των παρόχων ή ενώσεων τους, με βάση την επαγγελματική τους επάρκεια και την ικανότητά τους να παρέχουν υπηρεσίες με αμερόληπτο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο, και αξιολογεί εν γένει το εκτιμώμενο κόστος και όφελος της παροχής υποστηρικτικών υπηρεσιών με κεντροποιημένο τρόπο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3. Η Επιτροπή ορίζει παρόχους ή ενώσεις τους σύμφωνα με αυτές τις εκτελεστικές πράξεις.

↓ 550/2004

~~Άρθρο 9~~

~~Ορισμός των παρόχων μετεωρολογικών υπηρεσιών~~

~~1. Τα κράτη μέλη δύνανται να ορίζουν πάροχο μετεωρολογικών υπηρεσιών που θα παρέχει όλα τα μετεωρολογικά δεδομένα ή μέρος τους σε αποκλειστική βάση σε όλο τον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ή μέρος του χώρου αυτού, λαμβάνοντας υπόψη μελήματα ασφαλείας.~~

~~2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για κάθε απόφαση που λαμβάνεται στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου όσον αφορά τον ορισμό παρόχου μετεωρολογικών υπηρεσιών.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο 11

Μηχανισμός επιδόσεων

1. Για να βελτιωθούν οι επιδόσεις της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των υπηρεσιών ~~λειτουργιών του~~ δικτύου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, καταρτίζεται ~~σύστημα~~ ⇒ μηχανισμός ⇒ επιδόσεων της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των ~~λειτουργιών~~ ⇒ υπηρεσιών ⇒ του δικτύου. Πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής:

α) ~~κοινοτικούς~~ στόχους ☒ σε επίπεδο Ένωσης ☒ ⇒ και αντίστοιχους στόχους σε τοπικό επίπεδο ~~για τις επιδόσεις~~ στα καίρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας ☒ πτήσεων ☒, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης·

β) εθνικά σχέδια ή σχέδια για τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, ~~περιλαμβανομένων~~ ☒ περιλαμβάνουν ☒ στόχους ~~επιδόσεων~~ επιδόσεων, ~~που~~ ⇒ οι οποίοι ⇒ εξασφαλίζουν ~~τη συνέπεια με~~ ⇒ συμμόρφωση προς ⇒ τους ~~κοινοτικούς~~ στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης ~~και~~ και

γ) περιοδική επανεξέταση, παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών ~~⇒ υπηρεσιών~~ ~~του δικτύου.~~

2. ~~Σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3, Η~~ Επιτροπή ~~μπορεί να ορίσει~~ ~~⇒ ορίζει~~ ~~τον Eurocontrol ή άλλον αμερόληπτο και αρμόδιο δημόσιο φορέα για να ενεργεί ως «φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων».~~ Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων έχει ως ρόλο να επικουρεί την Επιτροπή, σε συντονισμό με τις εποπτικές εθνικές αρχές, και να επικουρεί τις εποπτικές εθνικές αρχές, εφόσον του ζητηθεί, στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1. ~~⇒ Ο ΕΑΑ και ο Eurocontrol ή άλλος αρμόδιος φορέας μπορεί να παρέχει τεχνική συνδρομή στον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων~~ ~~⇒ Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων ενεργεί ανεξάρτητα στην εκτέλεση των καθηκόντων που του αναθέτει η Επιτροπή.~~

3. ~~α) Οι κοινοτικοί στόχοι επιδόσεων για το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας εγκρίνονται από την Επιτροπή σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3, αφού ληφθούν υπόψη τα σχετικά στοιχεία από τις εποπτικές εθνικές αρχές σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου.~~

~~β)~~ Τα εθνικά σχέδια ή τα σχέδια λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου ~~στα οποία αναφέρεται η~~ ~~κατά την παράγραφο 1 στοιχείο β)~~ ~~καταρτίζονται από τις εποπτικές εθνικές αρχές και εγκρίνονται από τα κράτη μέλη.~~ Τα σχέδια αυτά περιλαμβάνουν δεσμευτικούς ~~εθνικούς~~ στόχους ~~⇒ σε τοπικό επίπεδο~~ ~~ή στόχους σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου~~ και κατάλληλο καθεστώς παροχής κινήτρων υπό τη μορφή που εγκρίνεται από το/τα κράτος/η μέλος/η. Η κατάρτιση των σχεδίων υπόκειται σε διαβούλευση με τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, με τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων.

4.ε) Η συμμόρφωση των ~~⇒ σχεδίων και των~~ ~~εθνικών στόχων ή των στόχων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου με τους στόχους επιδόσεων~~ ~~κοινοτικούς~~ ~~☒ σε επίπεδο Ένωσης~~ ~~και~~ ~~☒ τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο~~ ~~☒ αξιολογείται από την Επιτροπή~~ ~~⇒ σε συνεργασία με τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων~~ ~~⇒ με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στην παράγραφο 6 στοιχείο δ).~~

Εφόσον η Επιτροπή ~~επισημάνει~~ ~~⇒ διαπιστώσει~~ ~~⇒~~ ~~ότι εθνικό σχέδιο ή σχέδιο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου ή οι τοπικοί στόχοι~~ ~~⇒ μία ή περισσότερες εθνικές δέσμες στόχων επιδόσεων ή δέσμες στόχων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου~~ ~~δεν~~ ~~⇒ ανταποκρίνονται στους~~ ~~⇒ πληρούν~~ ~~⇒ στόχους σε επίπεδο Ένωσης~~ ~~⇒ τα κριτήρια αξιολόγησης, μπορεί να~~ ~~⇒ ζητήσει~~ ~~⇒ να αποφασίσει, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2,~~ ~~⇒ από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα.~~ Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2. ~~⇒ να εκδώσει σύσταση προκειμένου οι οικείες εποπτικές εθνικές αρχές να προτείνουν αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων.~~ ~~Το (τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) εγκρίνει(ουν) τους αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων και τα κατάλληλα μέτρα, που κοινοποιούνται στην Επιτροπή σε εύθετο χρόνο.~~

~~Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων και τα κατάλληλα μέτρα δεν επαρκούν, μπορεί να αποφασίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία~~

~~που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, ότι τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν διορθωτικά μέτρα.~~

~~Εναλλακτικά, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει, με επαρκή αποδεδειγμένα στοιχεία, να αναθεωρήσει τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3.~~

5.δ) Η περίοδος αναφοράς για τον ☒ μηχανισμό ☒ σύστημα των επιδόσεων κατά την παράγραφο 1 καλύπτει τρία έτη τουλάχιστον χωρίς να υπερβαίνει το όριο των πέντε ετών. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, εφόσον οι εθνικοί στόχοι ή οι στόχοι λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου δεν επιτευχθούν, τα ☒ ενδιαφερόμενα ☒ κράτη μέλη ~~και/ή οι εθνικές εποπτικές αρχές~~ ☒ καθορίζουν και ☒ εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα ☒ με σκοπό τη διόρθωση της κατάστασης ☒ που έχουν ορίσει. ☒ Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι τα εν λόγω μέτρα δεν αρκούν για τη διόρθωση της κατάστασης, μπορεί να αποφασίσει να λάβουν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα ή κυρώσεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται με τη συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2. ~~Η πρώτη περίοδος αναφοράς καλύπτει τα τρία πρώτα έτη μετά την έγκριση των εκτελεστικών κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 6.~~

6.ε) Η Επιτροπή διενεργεί τακτικές αξιολογήσεις της επίτευξης των στόχων επιδόσεων ☒ σε επίπεδο Ένωσης και των αντίστοιχων σε τοπικό επίπεδο ☒ και υποβάλλει τα αποτελέσματα στην Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού.

74. Ο Για τον ☒ μηχανισμός ☒ σύστημα επιδόσεων κατά την παράγραφο 1 ~~ισχύουν οι εξής διαδικασίες~~ ☒ βασίζεται στα εξής ☒.

α) συλλογή, επικύρωση, εξέταση, αξιολόγηση και διάδοση δεδομένων που σχετίζονται με τις επιδόσεις της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των ~~λειτουργιών~~ ☒ υπηρεσιών ☒ του δικτύου από όλα τα σχετικά μέρη, στα οποία περιλαμβάνονται πάροχοι υπηρεσίας αεροναυτιλίας, χρήστες του εναέριου χώρου, φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, εθνικές εποπτικές αρχές, τα κράτη μέλη και ο Eurocontrol·

β) επιλογή ενδεδειγμένων καίριων πεδίων επιδόσεων με βάση το έγγραφο του ΔΟΠΑ αριθ. 9854 με τίτλο «Γενική επιχειρησιακή ιδέα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας» (Global Air Traffic Management Operational Concept) και συνεπών προς αυτά που προσδιορίζονται στο πλαίσιο επιδόσεων του γενικού προγράμματος ATM, όπου περιλαμβάνονται τομείς ασφαλείας, περιβάλλοντος, χωρητικότητας και οικονομικής απόδοσης, προσαρμοσμένων, εάν απαιτείται, για να λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές ανάγκες του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και οι σχετικοί στόχοι για αυτούς τους τομείς και ορισμός περιορισμένου αριθμού καίριων δεικτών επιδόσεων για τη μέτρηση των επιδόσεων·

γ) καθορισμός ☒ και αναθεώρηση ☒ στόχων επιδόσεων ☒ σε επίπεδο Ένωσης ☒ ~~για ολόκληρη την Κοινότητα~~, ☒ και των αντίστοιχων σε τοπικό επίπεδο ☒ οι οποίοι ορίζονται ~~εξετάζοντας~~ ☒ με βάση ☒ εισροές που προσδιορίζονται στο επίπεδο των κρατών μελών ή λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου·

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 5
⇒ νέο

~~6. Για τη λεπτομερή λειτουργία του συστήματος επιδόσεων, η Επιτροπή εγκρίνει, το αργότερο έως τις 4 Δεκεμβρίου 2011 και εντός κατάλληλου χρονοδιαγράμματος για να τηρηθούν οι σχετικές προθεσμίες που θεσπίζει ο παρών κανονισμός, εκτελεστικούς κανόνες σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3. Οι εκτελεστικοί αυτοί κανόνες διέπουν:~~

~~δε)~~ κριτήρια για τον καθορισμό των εθνικών σχεδίων επιδόσεων ή των σχεδίων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου από τις εθνικές εποπτικές αρχές, όπου περιέχονται οι ~~εθνικοί~~ ⇒ τοπικοί ⇐ στόχοι επιδόσεων ~~ή οι στόχοι επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου~~ και το καθεστώς παροχής κινήτρων. Τα σχέδια επιδόσεων:

- i) βασίζονται στα επιχειρηματικά σχέδια των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- ii) πραγματεύονται όλα τα στοιχεία κόστους της εθνικής βάσης κόστους ή της βάσης κόστους λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου·
- iii) περιλαμβάνουν δεσμευτικούς ⇒ τοπικούς ⇐ στόχους επιδόσεων σύμφωνα με τους ~~κοινοτικούς~~ ⇒ σε επίπεδο Ένωσης ⇐ στόχους επιδόσεων ⇒ σε επίπεδο Ένωσης ⇐.

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 5
⇒ νέο

~~εδ)~~ αξιολόγηση των ~~εθνικών~~ ⇒ τοπικών ⇐ στόχων επιδόσεων ~~ή των στόχων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου~~ με βάση εθνικό σχέδιο ή σχέδιο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου· ~~και~~

~~(στε)~~ παρακολούθηση των εθνικών σχεδίων επιδόσεων ή των σχεδίων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου, περιλαμβανομένων των ενδεδειγμένων μηχανισμών συναγερμού·

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~ζ) 6.δ)~~ κριτήρια για την ⇒ επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης ⇐ ~~αποτίμηση του εάν οι εθνικοί στόχοι ή οι στόχοι λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου είναι συνεπείς~~ προς τους ~~κοινοτικούς~~ ⇒ σε επίπεδο Ένωσης ⇐ και τους αντίστοιχους σε τοπικό επίπεδο ⇐ που τίθενται κατά την περίοδο αναφοράς και για την υποστήριξη των μηχανισμών συναγερμού·

~~η) 6.ε)~~ γενικές αρχές για τον καθορισμό από τα κράτη μέλη του καθεστώτος παροχής κινήτρων·

~~θ) 6.στ)~~ αρχές για την εφαρμογή μεταβατικού μηχανισμού που απαιτείται για την προσαρμογή στη λειτουργία του συστήματος επιδόσεων, για διάστημα που δεν

υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες μετά την έγκριση ⇒ της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο ~~των εκτελεστικών κανόνων.~~

~~1(6-β) τις~~ ⇒ ενδεδειγμένες ~~και~~ περιόδους αναφοράς και τα διαστήματα για την αποτίμηση της επίτευξης των στόχων επιδόσεων και τον ορισμό νέων στόχων ~~και επίσης~~

~~1α)6-α) το περιεχόμενο και του~~ ⇒ σχετικά αναγκαία χρονοδιαγράμματα ~~και χρονοδιάγραμμα των διαδικασιών που προβλέπει η παράγραφος 4.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Η Επιτροπή ~~μπορεί να προσθέτει διαδικασίες στον κατάλογο των διαδικασιών~~ ⇒ εξουσιοδοτείται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις κατά το άρθρο 26 ώστε να θεσπίζονται λεπτομερείς κανόνες για την ομαλή λειτουργία του μηχανισμού επιδόσεων σύμφωνα με τα σημεία ~~και~~ της παρούσας παραγράφου. ~~Τα μέτρα αυτά που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 1.~~

~~85.~~ Κατά τον καθορισμό του ~~του~~ μηχανισμού ~~του~~ επιδόσεων λαμβάνεται υπόψη ~~και~~ ότι οι υπηρεσίες ~~του~~ κατά τη διαδρομή ~~του~~ αεροδιαδρόμου, οι ~~οι~~ ⇒ τερματικές ~~και~~ υπηρεσίες ~~τερματικών αερολιμένων~~ και οι λειτουργίες ~~οι~~ ⇒ υπηρεσίες ~~του~~ δικτύου είναι διαφορετικές και πρέπει να αντιμετωπίζονται ανάλογα, εάν είναι απαραίτητο και για τους σκοπούς μέτρησης των επιδόσεων.

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ~~

~~ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΤΕΛΩΝ~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 8
(προσαρμοσμένο)

Άρθρο ~~1244~~

Γενικές ~~οι~~ διατάξεις για το σύστημα χρέωσης ~~του~~

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων ~~13~~ ~~15~~ και ~~1446~~, το σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών συμβάλλει στην επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας στον καθορισμό, την επιβολή και την εφαρμογή των τελών στους χρήστες του εναερίου χώρου ~~και~~ στην οικονομική απόδοση της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και την αποτελεσματικότητα των πτήσεων, τηρουμένου ταυτόχρονα βέλτιστου επιπέδου ασφαλείας. Το σύστημα πρέπει επίσης να είναι σύμφωνο ~~προς~~ με το άρθρο 15 της σύμβασης του Σικάγου του 1944 περί της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας και ~~προς~~ με το σύστημα χρέωσης των τελών διαδρομής του Eurocontrol.

Άρθρο 13~~15~~

Αρχές ☒ για το σύστημα χρέωσης ☒

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

~~3α) Το~~ ~~Το~~ κόστος που επιμερίζονται οι χρήστες του εναέριου χώρου είναι το πλήρες κόστος της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των προβλεπόμενων τόκων για τις επενδύσεις κεφαλαίου και τις αποσβέσεις περιουσιακών στοιχείων, καθώς και των δαπανών συντήρησης, εκμετάλλευσης, διαχείρισης και διοίκησης, ~~⇒ συμπεριλαμβανομένου του κόστους με το οποίο επιβαρύνεται ο ΕΑΑ για τα σχετικά διοικητικά καθήκοντά του~~ ~~☒~~. Καθορισμένο κόστος είναι το κόστος που καθορίζεται από το κράτος μέλος είτε σε εθνικό επίπεδο είτε σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου, είτε κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς για κάθε ημερολογιακό έτος της περιόδου αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 11 ~~παράγραφος 5 του κανονισμού-πλαισίου~~, είτε κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, μετά από κατάλληλες προσαρμογές για την εφαρμογή των μηχανισμών συναγερμού κατά το άρθρο 11 ~~του κανονισμού-πλαισίου~~.

~~4β) Το~~ ~~Το~~ κόστος που λαμβάνεται υπόψη εν προκειμένω είναι αυτό που υπολογίζεται με βάση τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες που προβλέπονται και εφαρμόζονται δυνάμει του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ, Ευρωπαϊκή Περιφέρεια. Στο κόστος αυτό ~~είναι δυνατόν να~~ περιλαμβάνονται δαπάνες των εθνικών εποπτικών αρχών ή/και ειδικευμένων φορέων, καθώς και άλλες δαπάνες του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους και παρόχου υπηρεσιών για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Δεν περιλαμβάνονται δαπάνες λόγω κυρώσεων επιβαλλόμενων από κράτη μέλη ~~σύμφωνα με ☒ που αναφέρονται ☒ στο άρθρο 339 του κανονισμού-πλαισίου~~ και οι δαπάνες τυχόν διορθωτικών μέτρων ~~☒ ή κυρώσεων ☒ επιβαλλόμενων από κράτη μέλη σύμφωνα με ☒ που αναφέρονται ☒ στο άρθρο 11 παράγραφος 11 του κανονισμού-πλαισίου~~.

~~5γ) Όσον~~ ~~Οσον~~ αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου και στο πλαίσιο των οικείων συμφωνιών-πλαίσιο, τα κράτη μέλη καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες για να συμφωνήσουν σε κοινές αρχές για την πολιτική χρέωσης.

~~6δ) Το~~ ~~Το~~ κόστος των διαφόρων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσδιορίζεται χωριστά όπως προβλέπεται στο άρθρο ~~2112~~ παράγραφος 3.

~~7ε) Δεν~~ ~~Δεν~~ επιτρέπεται η αλληλεπιδότηση υπηρεσιών διαδρομής και τερματικών υπηρεσιών. Το κόστος που συνδέεται τόσο με τις τερματικές υπηρεσίες όσο και τις υπηρεσίες διαδρομών κατανέμεται αναλογικά μεταξύ των υπηρεσιών διαδρομών και των τερματικών υπηρεσιών με βάση διαφανή μεθοδολογία. Η αλληλεπιδότηση επιτρέπεται μεταξύ διαφορετικών ~~αεροναυτιλιακών~~ υπηρεσιών ~~☒ εναέριας κυκλοφορίας ☒~~ μιας των δύο αυτών κατηγοριών μόνον εφόσον αιτιολογηθεί

αντικειμενικά και περιγραφεί με σαφήνεια. ⇒ Δεν επιτρέπεται η αλληλεπιδότηση υπηρεσιών διαδρομής και τερματικών υπηρεσιών. ⇐

~~844~~ Δεσφαλίζεται η διαφάνεια της βάσης κόστους για τα τέλη. Θεσπίζονται εκτελεστικοί κανόνες για την παροχή πληροφοριών από τους παρόχους υπηρεσιών ώστε να είναι δυνατόν να ελέγχονται οι προβλέψεις, οι πραγματικές δαπάνες και τα έσοδα του παρόχου. Ανταλλάσσονται τακτικά πληροφορίες μεταξύ εθνικών εποπτικών αρχών, παρόχων υπηρεσιών, χρηστών του εναέριου χώρου, της Επιτροπής και του Eurocontrol.

~~93.~~ Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται προς τις εξής αρχές όταν καθορίζουν τέλη σύμφωνα με ~~τις παραγράφους~~ την παράγραφο ~~Χ~~ 3 έως 8 ~~Χ~~ 2:

α) τα τέλη για τη διάθεση υπηρεσιών αεροναυτιλίας καθορίζονται χωρίς διακρίσεις ~~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·

β) μπορεί να επιτρέπεται απαλλαγή ορισμένων χρηστών, και ιδίως χειριστών ελαφρών αεροσκαφών και κρατικών αεροσκαφών, υπό τον όρο ότι το κόστος αυτής της απαλλαγής δεν μετακυλύεται σε άλλους χρήστες·

γ) τα τέλη καθορίζονται ανά ημερολογιακό έτος με βάση το καθορισμένο ~~κόστος ή μπορεί να καθοριστούν σύμφωνα με τους όρους που θέτουν τα κράτη μέλη για τον καθορισμό του ανώτατου επιπέδου της τιμής μονάδας ή των εσόδων για κάθε έτος για περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη~~·

δ) οι αεροναυτιλιακές υπηρεσίες είναι δυνατόν να παράγουν επαρκή έσοδα για εύλογη απόδοση του ενεργητικού για την απαραίτητη βελτίωση της διάρθρωσης του κεφαλαίου·

ε) τα τέλη αντικατοπτρίζουν το κόστος των υπηρεσιών και διευκολύνσεων αεροναυτιλίας που διατίθενται στους χρήστες του εναέριου χώρου, ⇒ καθώς και το κόστος με το οποίο επιβαρύνεται ο ΕΑΑ για την εκτέλεση των σχετικών καθηκόντων, ⇐ λαμβανομένων υπόψη των σχετικών παραγωγικών ικανοτήτων των συγκεκριμένων διαφόρων τύπων αεροσκαφών·

στ) με τα τέλη ενθαρρύνεται η ασφαλής, αποτελεσματική και αποδοτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφαλείας και την οικονομική απόδοση και οι οποίες πληρούν τους στόχους επιδόσεων και προάγουν την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών, μειώνοντας, παράλληλα, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αεροπορίας. ~~Προς το σκοπό αυτό, και~~ Χ Για τον σκοπό του στοιχείου στ) και Χ σε σχέση με τα εθνικά σχέδια επιδόσεων ή τα σχέδια επιδόσεων των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να δημιουργούν μηχανισμούς, καθώς και κίνητρα που συνίστανται σε οικονομικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, για να ενθαρρύνουν τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή/και τους χρήστες του εναερίου χώρου να προβαίνουν σε βελτιώσεις της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, όπως αύξηση της χωρητικότητας, μείωση των καθυστερήσεων και βιώσιμη ανάπτυξη, διατηρώντας ταυτόχρονα βέλτιστο επίπεδο ασφαλείας.

104. Η Επιτροπή εγκρίνει ⇒ μέτρα με τα οποία καθορίζονται οι λεπτομέρειες της διαδικασίας που πρέπει να ακολουθείται για την εφαρμογή των παραγράφων 1 έως 9. ⇐ ⇒ Οι εν λόγω ⇐ λεπτομέρειες εκτελεστικές ~~οὗς κανόνες~~ ⇒ πράξεις εγκρίνονται ⇐ για το παρόν άρθρο σύμφωνα με τη ~~κανονιστική~~ διαδικασία ⇒ εξέτασης ⇐ του άρθρου 27 παράγραφος 5 3 ~~του κανονισμού πλαισίου~~.

Άρθρο ~~14~~¹⁶

Εξέταση της συμμόρφωσης ☒ προς τα άρθρα 12 και 13 ☒

1. Η Επιτροπή μεριμνά για τον συνεχή έλεγχο της συμμόρφωσης προς τις αρχές και τους κανόνες που αναφέρονται στα άρθρα ~~12~~¹⁴ και ~~13~~¹⁵, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή επιδιώκει τη δημιουργία αναγκαίων μηχανισμών χρήσης της εμπειρογνομosύνης του Eurocontrol και γνωστοποιεί τα αποτελέσματα του ελέγχου στα κράτη μέλη, στον Eurocontrol και στους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου.

2. Η Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος ενός ή περισσότερων κρατών μελών ~~που κρίνουν ότι δεν έχουν εφαρμοσθεί ορθώς οι αρχές και κανόνες των άρθρων 14 και 15~~, ή με δική της πρωτοβουλία, ~~ερευνά τους ισχυρισμούς περί μη συμμόρφωσης ή μη εφαρμογής των σχετικών αρχών ή/και κανόνων~~ ⇒ εξετάζει τα ειδικά μέτρα που λαμβάνουν οι εθνικές αρχές σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 12 και 13 για τον καθορισμό του κόστους και των τελών ⇐. Με την επιφύλαξη του άρθρου ~~32~~¹⁸ παράγραφος 1, η Επιτροπή γνωστοποιεί τα αποτελέσματα της έρευνάς της στα κράτη μέλη, στον Eurocontrol και στους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου. Η Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την παραλαβή αιτήματος, αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, ☒ αποφασίζει εάν αποκαταστάθηκε η συμμόρφωση προς τα άρθρα 12 και 13 και επομένως εάν πρέπει να συνεχισθεί η εφαρμογή του μέτρου. ~~Η Επιτροπή~~ Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται ☒ ~~και αφού διαβουλευθεί με την επιτροπή ενιαίου ουρανού σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 275~~ παράγραφος 2 ~~του κανονισμού πλαισίου, αποφασίζει σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 1314 και 1415 του παρόντος κανονισμού, καθώς και ως προς τη δυνατότητα συνέχισης της σχετικής πρακτικής.~~

~~3. Η Επιτροπή απευθύνει την απόφασή της στα κράτη μέλη και ενημερώνει σχετικά τον πάροχο υπηρεσιών, εφόσον αυτός έχει έννομο συμφέρον. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός ενός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί να λαμβάνει, εντός μηνός, διαφορετική απόφαση με ειδική πλειοψηφία.~~

Άρθρο ~~15~~^{15a}

Κοινά έργα

1. ~~Κοινά έργα ενδέχεται να υποστηρίξουν την επιτυχία~~ Η εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM ☒ είναι δυνατόν να υποστηριχθεί με κοινά έργα ☒. Τα έργα αυτά υποστηρίζουν τους στόχους του παρόντος κανονισμού για τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας σε καίρια πεδία όπως η χωρητικότητα, η αποτελεσματικότητα των πτήσεων και η οικονομική τους απόδοση, καθώς και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα, στο πλαίσιο των πρωταρχικών στόχων για την ασφάλεια ~~των~~ πτήσεων. ⇒ Σκοπός των κοινών έργων είναι η έγκαιρη, συντονισμένη και συγχρονισμένη

ανάπτυξη των λειτουργικών δυνατοτήτων ATM ώστε να επιτευχθούν οι βασικές επιχειρησιακές αλλαγές που περιέχει το γενικό πρόγραμμα ATM ⇐ .

2. Η Επιτροπή μπορεί ⇨ να λάβει μέτρα για τη διαχείριση των κοινών έργων και την παροχή κινήτρων για την ανάπτυξή τους. Οι εν λόγω ⇐ εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία ⇨ εξέτασης ⇐ που αναφέρεται στο άρθρο 275 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού. ☒ Τα μέτρα αυτά ☒ ~~να αναπτύξει υλικό καθοδήγησης σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο τα έργα αυτά μπορούν να υποστηρίξουν την εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM. Το υλικό αυτό καθοδήγησης δεν επηρεάζουν τους μηχανισμούς για την ανάπτυξη των έργων αυτών σε σχέση με ένα~~ ☒ που αφορούν ☒ λειτουργικά ~~τα~~ τμήματα εναέριου χώρου, όπως έχει συμφωνηθεί από τα μέρη των εν λόγω τμημάτων.

3. Η Επιτροπή ⇨ μπορεί να εγκρίνει κοινά έργα για τις σχετικές με το δίκτυο λειτουργίες που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων των υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ευρώπη, στα οποία να προσδιορίζονται οι λειτουργικές δυνατότητες ATM που είναι πλέον έτοιμες προς εγκατάσταση, καθώς και το χρονοδιάγραμμα και η σχετική γεωγραφική κάλυψη. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται ⇐ ~~Η Επιτροπή μπορεί επίσης να αποφασίσει, σύμφωνα με τη~~ κανονιστική διαδικασία ⇨ εξέτασης ⇐ ~~στην οποία παραπέμπει του άρθρου 275 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο, να θεσπίσει κοινά έργα για τις λειτουργίες που σχετίζονται με το δίκτυο που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων των υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της αεροναυτιλίας στην Ευρώπη. Τα κοινά αυτά έργα μπορούν να θεωρηθούν επιλέξιμα για κοινοτική~~ ☒ ενωσιακή ☒ χρηματοδότηση στο πλαίσιο του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Για τον σκοπό αυτό, και με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών να αποφασίσουν για τη χρησιμοποίηση 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 2810 ~~του κανονισμού πλαίσιο~~, για τη διερεύνηση όλων των κατάλληλων μέσων για τη χρηματοδότηση της ανάπτυξής τους. Το επιλέξιμο κόστος της ανάπτυξης κοινών έργων ανακτάται σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας και της αμεροληψίας.

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)
⇨ νέο

Άρθρο 169a

Λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ☒ τον καθορισμό και ☒ την εφαρμογή των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου ⇨ με βάση την ενοποιημένη παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ⇐ ~~το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2012~~, προκειμένου να επιτευχθεί η απαιτούμενη χωρητικότητα και απόδοση του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας μέσα στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας, να βελτιωθούν οι επιδόσεις του συστήματος αεροπορικών μεταφορών συνολικά και να μειωθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.

↓ νέο

2. Τα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου καθορίζονται, κατά το δυνατόν, με βάση συμπράξεις κλαδικής συνεργασίας με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ιδίως για την

παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών κατά το άρθρο 10. Οι συμπράξεις κλαδικής συνεργασίας μπορούν να υποστηρίξουν ένα ή περισσότερα τμήματα του εναέριου χώρου ή μέρος αυτών, ώστε να μεγιστοποιηθούν οι επιδόσεις.

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

3. Τα κράτη μέλη, ⇒ καθώς και οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ⇐ ~~και ιδίως εκείνα που ορίζουν γειτονικά λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου~~, συνεργάζονται μεταξύ τους το μέγιστο δυνατόν για να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωσή τους προς ~~το παρόν άρθρο~~ ~~την παρούσα διάταξη~~. Στη συνεργασία αυτή μπορούν επίσης να περιλαμβάνονται και ⇒ πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας από ⇐ τρίτες χώρες, εφόσον λαμβάνουν μέρος σε λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.

24. Συγκεκριμένα, τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου:

α) υποστηρίζονται από μηχανισμούς ασφαλείας·

↓ νέο

β) σχεδιάζονται κατά τρόπο που να επιδιώκεται μέγιστη συνέργεια από τις συμπράξεις κλαδικής συνεργασίας, ώστε να επιτευχθούν και, ει δυνατόν, να υπερκαλυφθούν οι στόχοι επιδόσεων του άρθρου 11·

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)

~~βγ)~~ καθιστούν δυνατή τη βέλτιστη χρήση του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη των ροών της εναέριας κυκλοφορίας·

~~βδ)~~ εξασφαλίζουν τη συμβατότητα με το ευρωπαϊκό δίκτυο αεροδιαδρόμων, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο ~~176 του κανονισμού για τον εναέριο χώρο~~·

~~δε)~~ δικαιολογούνται από τη συνολική προστιθέμενή τους αξία, συμπεριλαμβανομένης της βέλτιστης χρήσης των τεχνικών και ανθρώπινων πόρων, βάσει αναλύσεων κόστους-οφέλους·

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 5
⇒ νέο

~~εστ)~~ ⇒ εφόσον είναι δυνατόν ⇐ διασφαλίζουν ομαλή και ευέλικτη μεταβίβαση της ευθύνης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

~~εζ)~~ διασφαλίζουν συμβατότητα μεταξύ των διαφόρων διαμορφώσεων του εναέριου χώρου, ~~βελτιστοποιώντας, μεταξύ άλλων, τις σημερινές περιοχές πληροφοριών πτήσης~~·

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)

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

~~ηθ)~~ είναι σε συμφωνία με τις ~~σέβονται~~ περιφερειακές συμφωνίες που ισχύουν την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, ιδίως τις συμφωνίες όπου συμμετέχουν τρίτες ευρωπαϊκές χώρες. ~~και~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 5

~~θ) εξασφαλίζουν τη συνέπεια με τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων.~~

↓ νέο

Οι απαιτήσεις της παραγράφου 4 στοιχεία γ), δ) και ζ) εκπληρώνονται σύμφωνα με τον βέλτιστο σχεδιασμό του εναερίου χώρου από τον διαχειριστή δικτύου, όπως ορίζει το άρθρο 17.

5. Οι απαιτήσεις του παρόντος άρθρου είναι δυνατόν να εκπληρωθούν με τη συμμετοχή των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε ένα ή περισσότερα λειτουργικά τμήματα του εναερίου χώρου.

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~36. Ένα λειτουργικό τμήμα εναερίου χώρου~~ ⇒ το οποίο καταλαμβάνει εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητα περισσότερων του ενός κρατών μελών ~~⇒ μόνον~~ καθορίζεται με ⇒ κοινή υπόδειξη ~~⇒ με αμοιβαία συμφωνία μεταξύ~~ όλων των κρατών μελών ~~και~~ ☒, καθώς και ☒, κατά περίπτωση, των τρίτων χωρών, ~~που~~ με αρμοδιότητα για οποιοδήποτε μέρος του εναερίου χώρου που περιλαμβάνεται στο εν λόγω τμήμα ⇒ Η κοινή υπόδειξη με την οποία καθορίζεται το λειτουργικό τμήμα εναερίου χώρου περιέχει τις αναγκαίες διατάξεις για τον τρόπο τροποποίησης του λειτουργικού τμήματος και για τον τρόπο με τον οποίο κράτος μέλος ή, κατά περίπτωση, τρίτη χώρα μπορεί να αποσυρθεί από το λειτουργικό τμήμα, όπως επίσης περιέχει μεταβατικές διατάξεις ⇐.

⇒ 7. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τον καθορισμό των λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου στην Επιτροπή ⇐ Το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η), πριν κοινοποιήσει(ουν) στην Επιτροπή την καθιέρωση λειτουργικού τμήματος εναερίου χώρου, παρέχει(ουν) στην Επιτροπή, τα άλλα κράτη μέλη και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη κατάλληλες πληροφορίες και τους δίνει(ουν) τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

~~4. Σε περίπτωση που τα λειτουργικά τμήματα εναερίου χώρου εκτείνονται σε εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία περισσότερων του ενός κρατών μελών, η συμφωνία καθορισμού του λειτουργικού τμήματος περιλαμβάνει τις απαραίτητες διατάξεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να τροποποιηθεί το τμήμα, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο ένα κράτος μέλος μπορεί να αποσυρθεί από το τμήμα, συμπεριλαμβάνονται δε μεταβατικές ρυθμίσεις.~~

~~58.~~ Εφόσον ανακύψουν δυσκολίες μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών όσον αφορά διασυνοριακό λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, το οποίο αφορά εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία τους, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να θέσουν από κοινού το θέμα στην επιτροπή ενιαίου ουρανού για γνωμοδότηση. Η γνωμοδότηση απευθύνεται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Με την επιφύλαξη της παραγράφου ~~63~~, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη την εν λόγω γνωμοδότηση προκειμένου να εξευρεθεί λύση.

~~69.~~ Αφού λάβει τις κοινοποιήσεις εκ μέρους των κρατών μελών ~~όσον αφορά τις συμφωνίες και τις δηλώσεις~~ στις οποίες αναφέρονται οι παράγραφοι ~~63~~ και ~~⇒ 7 ⇐ 4~~, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσο κάθε λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην παράγραφο ~~42~~ και παρουσιάζει τα συμπεράσματα ~~⇒ στα κράτη μέλη ⇐~~, προς συζήτηση, ~~στην επιτροπή ενιαίου ουρανού~~. Εάν η Επιτροπή ~~συμπεράνει~~ ☒ κρίνει ☒ ότι ένα ή περισσότερα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου δεν πληρούν τις προϋποθέσεις, ~~ξεκινά~~ ☒ αρχίζει ☒ διάλογο με τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη με στόχο την επίτευξη συναίνεσης όσον αφορά τα αναγκαία μέτρα για τη διόρθωση της κατάστασης.

~~7. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 6, οι συμφωνίες και οι δηλώσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4 κοινοποιούνται στην Επιτροπή προς δημοσίευσή τους στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στη δημοσίευση αυτή προσδιορίζεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος της σχετικής απόφασης.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~810.~~ ~~⇒ Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει λεπτομερή μέτρα σχετικά με την κοινή υπόδειξη του(των) παρόχου(ων) υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας κατά την παράγραφο 6, στα οποία να προσδιορίζονται οι τρόποι επιλογής του(των) παρόχου(ων) υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, η περίοδος ορισμού τους, ρυθμίσεις εποπτείας, η δυνατότητα διάθεσης των παρεχόμενων υπηρεσιών και οι ρυθμίσεις κάλυψης ευθύνης. ⇐ Καθοδηγητικό υλικό για τον καθορισμό και την τροποποίηση λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου εκπονείται. Το αργότερο μέχρι τις 4 Δεκεμβρίου 2010~~ ~~⇒ Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται ⇐ σύμφωνα με την διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής ⇒ εξέτασης ⇐ που αναφέρεται στο άρθρο ~~275~~ παράγραφος ~~32~~ του κανονισμού πλαισίου.~~

~~911.~~ ~~1.~~ Η Επιτροπή ~~⇒ μπορεί να ⇐ αποφασίζει εκτελεστικούς κανόνες~~ ☒ μέτρα σχετικά με τις κατά την παράγραφο 6 πληροφορίες που πρέπει να παρέχουν το(τα) κράτος(η) μέλος(η) ☒ ~~το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2012 και.~~ ☒ Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται ☒ σύμφωνα με την διαδικασία ~~εξέτασης κανονιστική~~ του άρθρου που αναφέρεται στο άρθρο ~~275~~ παράγραφος ~~3~~ του κανονισμού πλαισίου, ~~σχετικά με την ενημέρωση που οφείλει(ουν) να παρέχει(ουν) το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) πριν από τον καθορισμό και την τροποποίηση ενός λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 5

~~Άρθρο 9β~~

~~Συντονιστής του συστήματος λειτουργικών τμημάτων~~

~~1. Για τη διευκόλυνση του καθορισμού των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, η Επιτροπή μπορεί να ορίζει ένα φυσικό πρόσωπο ως συντονιστή του συστήματος~~

λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου ("ο συντονιστής"). Η Επιτροπή ενεργεί σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9α παράγραφος 5, ο συντονιστής συμβάλλει, μετά από αίτημα όλων των εμπλεκόμενων κρατών μελών και, κατά περίπτωση, των τρίτων χωρών που λαμβάνουν μέρος στο ίδιο λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, στην υπέρβαση των δυσχερειών κατά τη διαδικασία διαπραγματεύσεώς τους, ώστε να επιταχυνθεί ο καθορισμός των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου. Ο συντονιστής ενεργεί στη βάση εντολής που του χορηγούν όλα τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, των τρίτων χωρών που λαμβάνουν μέρος στο ίδιο λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου.

3. Ο συντονιστής ενεργεί αμερόληπτα, ιδίως σε σχέση με τα κράτη μέλη, τις τρίτες χώρες, την Επιτροπή και τους ενδιαφερόμενους φορείς.

4. Ο συντονιστής δεν αποκαλύπτει καμία πληροφορία που έχει λάβει κατά την εκτέλεση του έργου του, εκτός αν του επιτραπεί από τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, από τις τρίτες χώρες που εμπλέκονται.

5. Ο συντονιστής υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή, στην επιτροπή ενιαίου ουρανού και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κάθε τρεις μήνες μετά από τον ορισμό του. Η έκθεση περιλαμβάνει περίληψη των διαπραγματεύσεων και τα αποτελέσματά τους.

6. Η αρμοδιότητα του συντονιστή εκπνέει με την υπογραφή της τελευταίας συμφωνίας για λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου αλλά, σε κάθε περίπτωση, όχι αργότερα από τις 4 Δεκεμβρίου 2012.

↓ 1070/2009 Άρθρο 3 παρ. 6
⇒ νέο

Άρθρο 176

Διαχείριση και σχεδιασμός του δικτύου

1. Οι ~~λειτουργίες~~ ⇒ υπηρεσίες ⇐ του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) επιτρέπουν βέλτιστη χρήση του εναερίου χώρου και εξασφαλίζουν στους χρήστες του εναερίου χώρου τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν τις διαδρομές που προτιμούν και ταυτόχρονα να έχουν μέγιστη πρόσβαση στον εναέριο χώρο και τις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες. Αυτές οι ~~λειτουργίες~~ ⇒ υπηρεσίες ⇐ του δικτύου αποσκοπούν στη στήριξη πρωτοβουλιών σε εθνικό επίπεδο και στο επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου και εκτελούνται με ταυτόχρονη τήρηση της αρχής του διαχωρισμού μεταξύ ρυθμιστικών και επιχειρησιακών καθηκόντων.

2. Για να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών όσον αφορά τους εθνικούς αεροδιαδρόμους και τις δομές του εναερίου χώρου, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι αναλαμβάνονται ~~τα εξής~~ ⇒ οι κάτωθι υπηρεσίες υπό την ευθύνη του διαχειριστή δικτύου ⇐ :

α) σχεδιασμός του ευρωπαϊκού δικτύου αεροδιαδρόμων·

β) συντονισμός των εν ανεπαρκεία πόρων, εντός των συχνοτήτων που χρησιμοποιεί κατά κανόνα η εναέρια κυκλοφορία, ιδίως των ραδιοσυχνοτήτων, καθώς και συντονισμός των κωδικών αναμεταδοτών ραντάρ·

↓ νέο

γ) κεντρική λειτουργία για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας·

δ) διάθεση πύλης παροχής αεροναυτικών πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 23·

ε) βελτιστοποίηση του σχεδιασμού του εναέριου χώρου σε συνεργασία με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου κατά το άρθρο 16·

στ) κεντρική λειτουργία συντονισμού αεροπορικών κρίσεων.

↓ 1070/2009 Άρθρο 3 παρ. 6
(προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

Οι ~~λειτουργίες~~ ⇒ υπηρεσίες ⇐ ~~του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1~~ δεν συνεπάγονται τη λήψη δεσμευτικών μέτρων γενικού χαρακτήρα ούτε διακριτική ευχέρεια πολιτικής φύσεως. Λαμβάνουν υπόψη προτάσεις που έχουν αναπτυχθεί σε εθνικό επίπεδο και στο επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου. Εκτελούνται σε συντονισμό με τις στρατιωτικές αρχές βάσει συμφωνημένων διαδικασιών για την ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου.

↓ 1070/2009 Άρθρο 3 παρ. 6
(προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

Η Επιτροπή μπορεί, ~~μετά από διαβούλευση με την επιτροπή ενιαίου ουρανού~~ και σύμφωνα με τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 4, να ~~αναθέσει~~ ☒ ορίσει ☒ στον Eurocontrol, ή σε άλλον αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα, ⇒ να εκτελεί ⇐ ~~τα καθήκοντα που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των λειτουργιών του πρώτου εδαφίου~~ ⇒ διαχειριστή δικτύου ⇐ . Τα καθήκοντα αυτά ~~πρέπει να~~ εκτελούνται με αμερόληπτο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο και ~~να~~ πραγματοποιούνται εξ ονόματος των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων φορέων. Υπόκεινται σε κατάλληλη διαχείριση η οποία αναγνωρίζει τον διαχωρισμό των ευθυνών για την παροχή υπηρεσιών και τη ρύθμιση, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών του δικτύου ATM συνολικά και με την πλήρη συμμετοχή των χρηστών του εναέριου χώρου και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας. ⇒ Έως την 1^η Ιανουαρίου 2020, η Επιτροπή ορίζει τον διαχειριστή δικτύου ως αυτόνομο πάροχο υπηρεσιών με τη σύσταση ει δυνατόν κλαδικής σύμπραξης. ⇐

↓ 1070/2009 Άρθρο 3 παρ. 6
⇒ νέο

3. Η Επιτροπή ~~μπορεί~~ ⇒ εξουσιοδοτείται να εγκρίνει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 προκειμένου ⇐ να προσθέτει στον κατάλογο ~~λειτουργιών~~ ⇒ υπηρεσιών που καθορίζονται ⇐ στην παράγραφο 2 ⇒ νέες υπηρεσίες, ώστε να τον προσαρμόζει στην τεχνική και επιχειρησιακή πρόοδο για την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών με κεντρικό τρόπο ⇐ ~~αφού διεξάγει τις δέουσες διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς της βιομηχανίας~~. Τα μέτρα αυτά που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιαστών στοιχείων του

~~παρόντος άρθρου, διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού πλαίσιο.~~

4. $\Rightarrow$ Η Επιτροπή εκδίδει $\Leftarrow$ ~~λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή των μέτρων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, εκτός εκείνων που αναφέρονται στις παραγράφους 6 έως 9, θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο. Αυτοί οι εκτελεστικοί κανόνες αφορούν κυρίως~~ $\Rightarrow$ για $\Leftarrow$:

α) τον συντονισμό και την εναρμόνιση μεθόδων και διαδικασιών για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης των αεροναυτικών συχνοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης αρχών και κριτηρίων·

β) την κεντρική λειτουργία συντονισμού για τον έγκαιρο εντοπισμό και την κάλυψη των αναγκών σε συχνότητες στις ζώνες συχνοτήτων που διατίθενται στη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη με στόχο την υποστήριξη του σχεδιασμού και της λειτουργίας του ευρωπαϊκού δικτύου αερομεταφορών·

γ) πρόσθετες ~~λειτουργίες~~ $\Rightarrow$ υπηρεσίες $\Leftarrow$ του δικτύου όπως ορίζονται στο γενικό πρόγραμμα ATM·

δ) τις λεπτομέρειες μιας διαδικασίας λήψεως αποφάσεων που βασίζεται στη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της λειτουργίας διαχείρισης του δικτύου για τα καθήκοντα που αναφέρονται στην παράγραφο 2·

$\Downarrow$ νέο

ε) λεπτομερείς ρυθμίσεις για τη διοικητική δομή του διαχειριστή δικτύου με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων επιχειρησιακών παραγόντων·

$\Downarrow$ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 6
 $\Rightarrow$ νέο

~~(στε)~~ ρυθμίσεις για τη διαβούλευση των ενδιαφερομένων φορέων στο πλαίσιο της διαδικασίας λήψεως αποφάσεων τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο· και

~~(στ)~~ εντός του ραδιοφάσματος που διατίθεται στη γενική εναέρια κυκλοφορία από τη Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιών, την κατανομή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων μεταξύ της λειτουργίας διαχείρισης του δικτύου και των εθνικών διαχειριστών συχνοτήτων, με την οποία εξασφαλίζεται ότι οι ~~λειτουργίες~~ $\Rightarrow$ υπηρεσίες $\Leftarrow$ εθνικής διαχείρισης συχνοτήτων εξακολουθούν να προβαίνουν στις εκχωρήσεις συχνοτήτων που δεν έχουν αντίκτυπο στο δίκτυο. Στις περιπτώσεις που έχουν αντίκτυπο στο δίκτυο, οι εθνικοί διαχειριστές συχνοτήτων συνεργάζονται με τους υπεύθυνους για τη λειτουργία διαχείρισης του δικτύου, ώστε να βελτιστοποιείται η χρήση των συχνοτήτων.

$\Downarrow$ νέο

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

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 6
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

5. Πτυχές του σχεδιασμού του εναέριου χώρου, άλλες από εκείνες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ⇒ και στην παράγραφο 4 στοιχείο γ) ⇐, αντιμετωπίζονται σε εθνικό επίπεδο ή στο επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου. Σε αυτήν τη διαδικασία σχεδιασμού λαμβάνονται υπόψη η ζήτηση και η πολυπλοκότητα της εναέριας κυκλοφορίας, τα σχέδια επιδόσεων σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου και περιλαμβάνεται πλήρης διαβούλευση με τους σχετικούς χρήστες του εναέριου χώρου ή με σχετικές ομάδες που εκπροσωπούν χρήστες του εναέριου χώρου και, κατά περίπτωση, με τις στρατιωτικές αρχές.

~~6. Τα κράτη μέλη αναθέτουν στον Eurocontrol ή σε άλλον ανερόληπτο και αρμόδιο φορέα, που υπόκειται στις δέουσες διευθετήσεις επιτήρησης, την εκτέλεση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.~~

~~7. Οι εκτελεστικοί κανόνες για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων διευθετήσεων επιτήρησης, αναπτύσσονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού πλαίσιο και εγκρίνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο, με σκοπό τη βελτιστοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας στη χρήση του εναέριου χώρου και την ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Οι κανόνες αυτοί βασίζονται σε διαφάνεια και αποτελεσματικότητα, ώστε να διασφαλίζεται ότι η χωρητικότητα παρέχεται έγκαιρα, με ευελξία και σύμφωνα με τις συστάσεις του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ, ευρωπαϊκή περιοχή.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 3 παρ. 6

~~8. Οι εκτελεστικοί κανόνες για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας υποστηρίζουν τις επιχειρησιακές αποφάσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων και των χρηστών του εναέριου χώρου και καλύπτουν τους ακόλουθους τομείς:~~

~~α) τον σχεδιασμό πτήσεων~~

~~β) τη χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας του εναέριου χώρου κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής των χρονοθυρίδων και~~

~~γ) τη χρήση διαδρομών από τη γενική αεροπορία, συμπεριλαμβανομένων:~~

~~της δημιουργίας ενιαίας έκδοσης για την καθοδήγηση των διαδρομών και της εναέριας κυκλοφορίας,~~

~~εναλλακτικών λύσεων για την εκτροπή της γενικής αεροπορίας από συμφορημένες περιοχές, και~~

~~κανόνων προτεραιότητας όσον αφορά την πρόσβαση στον εναέριο χώρο της γενικής αεροπορίας, ιδίως σε περιόδους συμφόρησης και κρίσης.~~

~~9. Κατά την κατάρτιση και θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων η Επιτροπή, κατά περίπτωση, και χωρίς να θίγεται η ασφάλεια, λαμβάνει υπόψη τη συνοχή μεταξύ σχεδίων πτήσεων και χρονοθυρίδων και τον αναγκαίο συντονισμό με παρακείμενες περιοχές.~~

Άρθρο 1840

Σχέσεις μεταξύ παρόχων υπηρεσιών

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να κάνουν χρήση των υπηρεσιών άλλων παρόχων υπηρεσιών που έχουν πιστοποιηθεί ☒ ή δηλωθεί ☐ στην ~~Κοινότητα~~ ☒ Ένωση ☒.
2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας επισημοποιούν τις σχέσεις συνεργασίας τους με γραπτές συμφωνίες ή ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις με τις οποίες καθορίζονται τα συγκεκριμένα καθήκοντα και λειτουργίες που αναλαμβάνει κάθε πάροχος και επιτρέπεται η ανταλλαγή επιχειρησιακών δεδομένων μεταξύ όλων των παρόχων υπηρεσιών σε ό,τι αφορά τη γενική εναέρια κυκλοφορία. Οι ρυθμίσεις αυτές κοινοποιούνται στην οικεία εθνική εποπτική αρχή ~~ή αρχές~~.
3. Σε περιπτώσεις που συνεπάγονται την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, απαιτείται η έγκριση των οικείων κρατών μελών. ~~Σε περιπτώσεις που συνεπάγονται την παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών, απαιτείται η έγκριση των οικείων κρατών μελών, εφόσον έχουν ορίσει πάροχο σε αποκλειστική βάση σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1.~~

Άρθρο 19

Σχέσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης για να συμβουλευόνται τις σχετικές ομάδες χρηστών του εναερίου χώρου και τους φορείς εκμετάλλευσης για όλα τα μείζονα θέματα που σχετίζονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, ή για τις αλλαγές διαμορφώσεων του εναερίου χώρου. Οι χρήστες του εναερίου χώρου συμμετέχουν επίσης στη διαδικασία έγκρισης στρατηγικών επενδυτικών σχεδίων. Η Επιτροπή εγκρίνει μέτρα για τον τρόπο διαβούλευσης και συμμετοχής των χρηστών του εναερίου χώρου στη διαδικασία έγκρισης στρατηγικών επενδυτικών σχεδίων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Άρθρο 2044

Σχέσεις με τις στρατιωτικές αρχές

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

Άρθρο ~~2142~~

Διαφάνεια των λογαριασμών

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως του καθεστώτος ιδιοκτησίας ή της νομικής μορφής τους, συντάσσουν, υποβάλλουν σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο και δημοσιεύουν τους οικονομικούς λογαριασμούς τους. Οι λογαριασμοί αυτοί συμμορφώνονται με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα που υιοθετεί η ~~Κοινότητα~~ ☒ Ένωση ☒. Όταν, λόγω του νομικού καθεστώτος του παρόχου υπηρεσιών, είναι αδύνατη η πλήρης συμμόρφωση με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, ο πάροχος επιδιώκει να επιτύχει τη συμμόρφωση αυτή στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.
2. Σε κάθε περίπτωση, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας δημοσιεύουν ετήσια έκθεση και υπόκεινται τακτικά σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο.

3. Σε περίπτωση παροχής δέσμης υπηρεσιών, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσδιορίζουν και δημοσιοποιούν τις δαπάνες και τα έσοδα που απορρέουν από τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, καταναμεμένα σύμφωνα με το σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που αναφέρεται στο άρθρο ~~1244~~ και, αναλόγως, τηρούν ενοποιημένους λογαριασμούς για άλλες μη αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως θα ήταν υποχρεωμένοι να τηρούν εάν τις υπηρεσίες αυτές παρείχαν ανεξάρτητες επιχειρήσεις.

4. Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρμόδιες αρχές οι οποίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους λογαριασμούς των παρόχων υπηρεσιών οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο.
5. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1606/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19^{ης} Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή διεθνών λογιστικών προτύπων⁴⁹ σε παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω κανονισμού.

Άρθρο ~~2243~~

Πρόσβαση στα δεδομένα και προστασία τους

1. Όσον αφορά τη γενική εναέρια κυκλοφορία, τα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα ανταλλάσσονται σε πραγματικό χρόνο μεταξύ όλων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρηστών του εναέριου χώρου και αερολιμένων, ώστε να διευκολύνονται οι επιχειρησιακές τους ανάγκες. Τα δεδομένα χρησιμοποιούνται μόνον για επιχειρησιακούς σκοπούς.
2. Πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα παρέχεται στις κατάλληλες αρχές, τους πιστοποιημένους ☒ ή δηλωμένους ☒ παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στους χρήστες εναέριου χώρου και στους αερολιμένες, χωρίς διακρίσεις.

⁴⁹ ΕΕ L 243 της 11.9.2002, σ. 1.

3. Οι πιστοποιημένοι $\Rightarrow$ ή δηλωμένοι $\Leftarrow$ πάροχοι υπηρεσιών, οι χρήστες εναέριου χώρου και οι αερολιμένες θεσπίζουν τυποποιημένους όρους για την πρόσβαση στα σχετικά επιχειρησιακά δεδομένα τους, εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές εγκρίνουν τους τυποποιημένους όρους. $\Rightarrow$ Η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει $\Leftarrow$ ~~Αεπιτομερείς κανόνες~~ $\Rightarrow$ μέτρα σχετικά με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την ανταλλαγή δεδομένων και τον τύπο των σχετικών δεδομένων όσον αφορά τους όρους αυτούς και την έγκρισή τους. $\Leftarrow$ ~~θεσπίζονται όσον αφορά τους εν λόγω όρους, ανάλογα με την περίπτωση,~~ $\Rightarrow$ Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται $\Leftarrow$ σύμφωνα με τη διαδικασία $\Rightarrow$ εξέτασης $\Leftarrow$ του άρθρου 275 παράγραφος 3 ~~του κανονισμού πλαισίου.~~

↓ 551/2004 (προσαρμοσμένο)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η Ι

~~ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 3 παρ. 2

~~Άρθρο 3~~

~~Ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου (EUIR)~~

1. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της επιδιώκουν την εγκαθίδρυση ενιαίας ευρωπαϊκής περιοχής πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου (EUIR) και την αναγνώρισή της από τον ΔΟΠΑ. Προς τον σκοπό αυτό, όσον αφορά τα θέματα που εμπίπτουν στην κοινοτική αρμοδιότητα, η Επιτροπή υποβάλλει σύσταση στο Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 300 της συνθήκης το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2011.

2. Η EUIR είναι σχεδιασμένη ώστε να περιλαμβάνει τον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην ευθύνη των κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 και μπορεί επίσης να περιλαμβάνει εναέριο χώρο ευρωπαϊκών τρίτων χωρών.

3. Η δημιουργία της EUIR δεν θίγει την ευθύνη των κρατών μελών όσον αφορά τον ορισμό φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τον εναέριο χώρο ο οποίος τελεί υπό την ευθύνη τους σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών.

4. Τα κράτη μέλη διατηρούν τις ευθύνες τους έναντι της ICAO εντός των γεωγραφικών ορίων της περιοχής πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου και των περιοχών πληροφοριών πτήσης που τους έχει αναθέσει η ICAO κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

↓ 1070/2009 Άρθρο 3 παρ. 3
(προσαρμοσμένο)
 $\Rightarrow$ νέο

~~Άρθρο 233a~~

Ηλεκτρονικές αεροναυτικές πληροφορίες

1. Με την επιφύλαξη δημοσίευσης αεροναυτικών πληροφοριών από τα κράτη μέλη και με συνέπεια προς τη δημοσίευση αυτή, η Επιτροπή, εργαζόμενη σε συνεργασία με τον Eurocontrol ⇨ διαχειριστή δικτύου ⇨, εξασφαλίζει τη διάθεση ηλεκτρονικών αεροναυτικών πληροφοριών υψηλής ποιότητας, οι οποίες είναι εναρμονισμένες ως προς τη μορφή τους και εξυπηρετούν τις απαιτήσεις όλων των ενδιαφερόμενων χρηστών ως προς την ποιότητα και την επικαιρότητα των δεδομένων.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η Επιτροπή:

α) εξασφαλίζει την ανάπτυξη ~~κοινοτικής~~ υποδομής αεροναυτικών πληροφοριών ⇨ σε επίπεδο Ένωσης ⇨ υπό μορφή ηλεκτρονικής και ολοκληρωμένης πύλης ενημέρωσης απεριόριστης πρόσβασης από τους ενδιαφερόμενους φορείς. Η υποδομή αυτή περιλαμβάνει την πρόσβαση στα ζητούμενα στοιχεία δεδομένων και την παροχή τους, τα οποία αφορούν όχι μόνον αεροναυτικές πληροφορίες αλλά και, π.χ., πληροφορίες του γραφείου αναφορών εξυπηρετήσεων εναέριας κυκλοφορίας (ARO), μετεωρολογικές πληροφορίες και πληροφορίες διαχείρισης της ροής.

~~β) υποστηρίζει τον εκσυγχρονισμό και την εναρμόνιση της παροχής αεροναυτικών πληροφοριών υπό την ευρύτερη έννοια σε στενή συνεργασία με τον Eurocontrol και τον ΔΟΠΑ.~~

3. Η Επιτροπή εγκρίνει ~~λεπτομερείς εκτελεστικούς κανόνες~~ ⇨ μέτρα ⇨ για ⇨ τη δημιουργία και την εφαρμογή ηλεκτρονικής και ολοκληρωμένης πύλης ενημέρωσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται ⇨ στο παρόν άρθρο σύμφωνα με τη ~~κανονιστική διαδικασία~~ ⇨ εξέτασης ⇨ που αναφέρεται στο άρθρο ~~27~~ παράγραφος 3 του παρόντος ~~κανονισμού~~.

↓ 1070/2009 Άρθρο 3 παρ. 4

~~Άρθρο 4~~

~~Κανόνες αέρος και ταξινόμηση του εναέριου χώρου~~

~~Η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο, αποφασίζει εκτελεστικούς κανόνες προκειμένου:~~

~~α) να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις για τους κανόνες αέρος βάσει των προτύπων του ΔΟΠΑ και των συνιστώμενων πρακτικών~~

~~β) να εναρμονισθεί η εφαρμογή της ταξινόμησης του εναέριου χώρου του ΔΟΠΑ, με ενδεδειγμένες προσαρμογές, για να εξασφαλισθεί αδιάλειπτη παροχή ασφαλών και αποτελεσματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε όλο τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.~~

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΕΥΕΛΙΚΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΟΝ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΥΡΑΝΟ

Άρθρο 7

Ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου

1. Τα κράτη μέλη, λαμβανομένης υπόψη της οργάνωσης των στρατιωτικών πτυχών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους, διασφαλίζουν την ομοιόμορφη εφαρμογή εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, όπως περιγράφεται από τον ICAO και όπως έχει αναπτυχθεί από το Eurocontrol, ώστε να διευκολύνονται η διαχείριση του εναέριου χώρου και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.

2. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν ετησίως έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου όσον αφορά τον εναέριο χώρο που τελεί υπό την ευθύνη τους.

3. Όταν, ιδίως κατόπιν των εκθέσεων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη, καθίσταται απαραίτητο να ενισχυθεί και να εναρμονισθεί η εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, θεσπίζονται κανόνες εφαρμογής στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού πλαισίου.

Άρθρο 8

Προσωρινή αναστολή

1. Σε περιπτώσεις που η εφαρμογή του άρθρου 7 συνεπάγεται σοβαρές επιχειρησιακές δυσκολίες, τα κράτη μέλη μπορούν, προσωρινά, να αναστέλλουν την εφαρμογή αυτή εφόσον ενημερώνουν σχετικά αμελλητί την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

2. Μετά την εισαγωγή της εν λόγω προσωρινής αναστολής, οι προσαρμογές στους κανόνες που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3, μπορούν να γίνονται για τον εναέριο χώρο υπό την ευθύνη του οικείου ή των οικείων κρατών μελών, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού πλαισίου.

Άρθρο 24

Τεχνολογική ανάπτυξη και διαλειτουργικότητα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

1. Η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για την προώθηση της τεχνολογικής ανάπτυξης και της διαλειτουργικότητας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που συνδέεται με την ανάπτυξη και την εγκατάσταση του γενικού προγράμματος ATM. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

2. Όσον αφορά τους κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, εφαρμόζεται το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή ζητεί από τον ΕΑΑ να συμπεριλάβει τους κανόνες αυτούς στο ετήσιο πρόγραμμα εργασιών του κατά το άρθρο 56 του εν λόγω κανονισμού.

~~3. Ιδίως, οι εκτελεστικοί κανόνες για τη διαλειτουργικότητα:~~

- ~~(a) προσδιορίζουν τυχόν ειδικές απαιτήσεις που συμπληρώνουν ή εξειδικεύουν τις βασικές απαιτήσεις, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, τη συνεχή λειτουργία και τις επιδόσεις και/ή~~
- ~~(b) περιγράφουν, εφ' όσον χρειάζεται, τυχόν ειδικές απαιτήσεις που συμπληρώνουν ή καθορίζουν λεπτομερέστερα τις βασικές απαιτήσεις, ιδίως όσον αφορά τη συντονισμένη εισαγωγή νέων, συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας ή τεχνολογιών και/ή~~
- ~~(c) καθορίζουν τα συστατικά στοιχεία όταν πρόκειται για συστήματα και/ή~~
- ~~(d) περιγράφουν τις ειδικές διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης στις οποίες συμμετέχουν, κατά περίπτωση, οι αναφερόμενοι στο άρθρο 8 κοινοποιημένοι οργανισμοί, με βάση τις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ, και οι οποίες πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας των συστατικών στοιχείων καθώς και για τον έλεγχο των συστημάτων και/ή~~
- ~~(e) προσδιορίζουν τους όρους εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένης, όπου συντρέχει λόγος, της ημερομηνίας μέχρι την οποία οφείλουν να συμμορφωθούν με αυτούς οι ενδιαφερόμενοι φορείς.~~

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II V

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ, ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Άρθρο 2

Ουσιαστικές απαιτήσεις

Το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματά του με τα συστατικά στοιχεία τους και οι συναφείς διαδικασίες πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Οι βασικές απαιτήσεις περιλαμβάνονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 3

Κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα

1. Κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα εκπονούνται οσάκις αυτό είναι αναγκαίο για την συνεκτική επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.

2. Τα συστήματα, τα συστατικά στοιχεία και οι συναφείς διαδικασίες ανταποκρίνονται στους σχετικούς εκτελεστικούς κανόνες για τη διαλειτουργικότητα καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους.

4. Κατά την εκπόνηση, την έκδοση και την αναθεώρηση εκτελεστικών κανόνων για τη διαλειτουργικότητα λαμβάνονται υπόψη το εκτιμώμενο κόστος και όφελος των τεχνικών λύσεων που απαιτούνται για την υλοποίησή τους, προκειμένου να αποφασίζεται η πιο βιώσιμη λύση, με τη δέουσα προσοχή στη διατήρηση του συμφωνημένου υψηλού επιπέδου ασφάλειας. Σε κάθε σχέδιο εκτελεστικού κανόνα για τη διαλειτουργικότητα επισυνάπτεται εκτίμηση του κόστους και του οφέλους αυτών των λύσεων για όλους τους ενδιαφερόμενους.

5. Οι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8 του κανονισμού πλαισίου.

Άρθρο 4

Κοινοτικές προδιαγραφές

1. Για την επίτευξη του στόχου του παρόντος κανονισμού, μπορούν να θεσπίζονται κοινοτικές προδιαγραφές. Οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να είναι:

α) ευρωπαϊκά πρότυπα για συστήματα ή συστατικά στοιχεία, μαζί με τις συναφείς διαδικασίες, τα οποία εκπονούνται από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας (Eurocae), κατόπιν εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών⁵⁰ και σύμφωνα με τις γενικές κατευθύνσεις για συνεργασία μεταξύ Επιτροπής και οργανισμών τυποποίησης που υπεγράφησαν στις 13 Νοεμβρίου 1984.

⁵⁰ ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 98/48/ΕΚ (ΕΕ L 217 της 5.8.1998, σ. 18).

~~ή~~

~~β) προδιαγραφές που εκπονούνται από τον Eurocontrol για θέματα επιχειρησιακού συντονισμού μεταξύ παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού πλαισίου.~~

~~2. Η συμμόρφωση των συστημάτων καθώς και των συναφών διαδικασιών ή των συστατικών στοιχείων, προς τις σχετικές κοινοτικές προδιαγραφές των οποίων οι αριθμοί αναφοράς έχουν δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συνιστά τεκμήριο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις ή/και τους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.~~

~~3. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις αναφορές στα ευρωπαϊκά πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.~~

~~4. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις αναφορές στις προδιαγραφές του Eurocontrol που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού πλαισίου.~~

~~5. Εάν ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι η συμμόρφωση με δημοσιευμένη κοινοτική προδιαγραφή δεν διασφαλίζει την πιστότητα προς τις βασικές απαιτήσεις ή/και τους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα που αποβλέπει να καλύψει η εν λόγω κοινοτική προδιαγραφή, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού πλαισίου.~~

~~6. Σε περίπτωση ανεπάρκειας των δημοσιευμένων ευρωπαϊκών προτύπων, είναι δυνατό να αποφασίζεται η μερική ή πλήρης ανάκληση των προτύπων αυτών από τις δημοσιεύσεις στις οποίες περιέχονται, ή η τροποποίησή τους, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού πλαισίου μετά από διαβούλευση με την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 5 της οδηγίας 98/34/ΕΚ.~~

~~7. Σε περίπτωση ανεπάρκειας των δημοσιευμένων προδιαγραφών του Eurocontrol, είναι δυνατό να αποφασίζεται η μερική ή πλήρης ανάκληση των σχετικών προδιαγραφών από τις δημοσιεύσεις στις οποίες περιέχονται, ή η τροποποίησή τους, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού πλαισίου.~~

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 5

Δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση των συστατικών στοιχείων

~~1. Τα συστατικά στοιχεία συνοδεύονται από δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση. Τα στοιχεία αυτής της δήλωσης παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ.~~

~~2. Ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του εξασφαλίζει και δηλώνει, μέσω της δήλωσης ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση, ότι εφαρμόζονται οι διατάξεις που προβλέπονται από τις βασικές απαιτήσεις και τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.~~

~~3. Η δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση που συνοδεύει τα συστατικά στοιχεία συνιστά τεκμήριο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και τους σχετικούς εκτελεστικούς κανόνες για τη διαλειτουργικότητα.~~

~~4. Οι οικείοι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα καθορίζουν, όταν συντρέχει λόγος, τα καθήκοντα σε σχέση με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας προς χρήση των συστατικών στοιχείων τα οποία πρέπει να ασκούνται από τους κοινοποιημένους οργανισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 8.~~

~~Άρθρο 6~~

~~Δήλωση ΕΚ ελέγχου συστημάτων~~

~~1. Τα συστήματα υποβάλλονται σε έλεγχο ΕΚ από τον φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα προκειμένου να διασφαλίζεται ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και τους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα, όταν εντάσσονται στο ΕΑΔΕΚ.~~

~~2. Πριν από τη θέση συστήματος σε λειτουργία, ο ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας συντάσσει δήλωση ΕΚ ελέγχου, η οποία επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση, και την υποβάλλει στην εθνική εποπτεύουσα αρχή μαζί με τεχνικό φάκελο. Τα στοιχεία της δήλωσης και του τεχνικού φακέλου παρατίθενται στο παράρτημα IV. Η εθνική εποπτική αρχή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες, αναγκαίες για να ελέγξει τη συμμόρφωση.~~

~~3. Οι οικείοι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα καθορίζουν, όταν συντρέχει η περίπτωση, τα καθήκοντα σε σχέση με τον έλεγχο των συστημάτων που πρέπει να ασκούνται από τους κοινοποιημένους οργανισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 8.~~

~~4. Η δήλωση ΕΚ ελέγχου δεν θίγει τυχόν αξιολογήσεις που πρέπει ενδεχομένως να διενεργεί η εθνική εποπτεύουσα αρχή για άλλους λόγους πλην της διαλειτουργικότητας.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 4 παρ. 1

~~Άρθρο 6α~~

~~Εναλλακτικός τρόπος επαλήθευσης της συμμόρφωσης~~

~~Πιστοποιητικό, το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας⁵¹, εφόσον αφορά συστατικά στοιχεία ή συστήματα, θεωρείται, για τους σκοπούς των άρθρων 5 και 6 του παρόντος κανονισμού, δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ ή δήλωση καταλληλότητας χρήσης ΕΚ, ή δήλωση επαλήθευσης ΕΚ, εφόσον περιέχει αποδεικτικά στοιχεία της συμμόρφωσης προς τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και τους αντίστοιχους εκτελεστικούς κανόνες διαλειτουργικότητας.~~

↓ 552/2004

~~Άρθρο 7~~

~~Διασφαλίσεις~~

~~1. Όταν η εθνική εποπτεύουσα αρχή βεβαιώνει ότι:~~

⁵¹ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

~~α) ένα συστατικό στοιχείο που συνοδεύεται από δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση ή~~

~~β) ένα σύστημα που συνοδεύεται από δήλωση ΕΚ ελέγχου~~

~~δεν πληροί τις βασικές απαιτήσεις ή/και τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο, λαμβανομένης δεόντως υπόψη της ανάγκης διασφάλισης της ασφάλειας και της συνέχειας της λειτουργίας, για να περιορίσει την εφαρμογή του συγκεκριμένου συστατικού στοιχείου ή συστήματος ή να απαγορεύσει τη χρήση του από τις ενότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της.~~

~~2. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για κάθε τέτοιο μέτρο και αναφέρει τους λόγους που το υπαγόρευσαν, διευκρινίζοντας, ιδίως, κατά πόσον η μη συμμόρφωση οφείλεται, κατά την άποψή του, σε:~~

~~α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων~~

~~β) κακή εφαρμογή των κανόνων εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα ή/και των κοινοτικών προδιαγραφών~~

~~γ) ελλείψεις των κανόνων εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα ή/και των κοινοτικών προδιαγραφών.~~

~~3. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη, το συντομότερο δυνατόν. Μετά τη διαβούλευση, ενημερώνει τα κράτη μέλη για τις διαπιστώσεις της και τα πληροφορεί κατά πόσον φρονεί ότι τα μέτρα της εθνικής εποπτεύουσας αρχής είναι δικαιολογημένα.~~

~~4. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι τα μέτρα της εθνικής εποπτεύουσας αρχής δεν είναι δικαιολογημένα, καλεί το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να μεριμνήσει ώστε να ανακληθούν αμελλητί. Ενημερώνει παράυτα τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.~~

~~5. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι η μη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις οφείλεται σε κακή εφαρμογή των κανόνων εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα ή/και των κοινοτικών προδιαγραφών, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση ή της δήλωσης ελέγχου ΕΚ και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.~~

~~6. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι η μη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις οφείλεται σε ελλείψεις των κοινοτικών προδιαγραφών, εφαρμόζονται οι διαδικασίες του άρθρου 4 παράγραφοι 6 ή 7.~~

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

↓ 1070/2009 άρθρο 2 παρ. 11
(προσαρμοσμένο)

Άρθρο 25~~17~~

Αναθεώρηση ☒ Προσαρμογή ☒ ☒ των ☒ παραρτημάτων

~~Μέτρα που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των παραρτημάτων ώστε να ληφθούν υπόψη τεχνικές και λειτουργικές εξελίξεις, θεσπίζονται σύμφωνα με την~~

~~κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού πλαισίου.~~

~~Σε περίπτωση επιτακτικής επείγουσας ανάγκης, η Επιτροπή μπορεί να εφαρμόσει την επείγουσα διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 5 παράγραφος 5 του κανονισμού πλαισίου.~~

↴ νέο

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 6 προκειμένου να συμπληρώνει ή να τροποποιεί τις απαιτήσεις του παραρτήματος I για τους ειδικευμένους φορείς και τους όρους που πρέπει να συνοδεύουν τα πιστοποιητικά που χορηγούνται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας του παραρτήματος II, ώστε να λαμβάνονται υπόψη η πείρα που αποκτούν οι εθνικές εποπτικές αρχές από την εφαρμογή των απαιτήσεων αυτών και οι όροι ή η εξέλιξη του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας από άποψη διαλειτουργικότητας και ενοποιημένης παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

↴ νέο

Άρθρο 26

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 7, στο άρθρο 17 παράγραφος 3 και στο άρθρο 25 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον.

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 7, στο άρθρο 17 παράγραφος 3 και στο άρθρο 25 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση εξουσιών που προσδιορίζονται στην απόφαση αυτή. Τίθεται σε ισχύ την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 4, του άρθρου 19 παράγραφος 3 και του άρθρου 29, τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν προβάλλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο 27 ~~5~~

Διαδικασία της επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού, αποκαλούμενη εφεξής «επιτροπή», ~~η οποία απαρτίζεται από δύο αντιπροσώπους από κάθε κράτος μέλος και προεδρεύεται από αντιπρόσωπο της Επιτροπής. Η επιτροπή αυτή διασφαλίζει την κατάλληλη συνεκτίμηση των συμφερόντων όλων των κατηγοριών των χρηστών.~~ ⇒ Η επιτροπή νοείται κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. ⇐

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται ~~τα~~ άρθρα ~~3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.~~ ⇒ 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 ⇐

3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται ~~τα~~ άρθρα ~~5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.~~ ⇒ 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 ⇐

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

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 4

~~4. Όποτε γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.~~

~~5. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1, 2, 4 και 6 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο 28~~40~~

⊗ Διαβούλευση της Επιτροπής με τα ενδιαφερόμενα μέρη ⊗

~~12.~~ Η Επιτροπή θεσπίζει μηχανισμό διαβούλευσης σε ~~κοινοτικό~~ επίπεδο ⊗ Ένωσης ⊗ ⇒ για να διαβουλευεται σε θέματα που αφορούν την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού εφόσον χρειάζεται. ⇐ Η ειδική επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί ⊗ από την Επιτροπή ⊗ βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ συμμετέχει στη διαβούλευση.

~~3. Η διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς καλύπτει, ιδίως, τη δημιουργία και εισαγωγή νέων αντιλήψεων και τεχνολογιών στο ΕΔΔΕΚ.~~

2. Στους ενδιαφερόμενους φορείς μπορεί να περιλαμβάνονται:

– πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας,

- φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων,
- σχετικοί χρήστες του εναερίου χώρου ή σχετικές ομάδες που εκπροσωπούν τους χρήστες του εναερίου χώρου,
- στρατιωτικές αρχές,
- αεροναυπηγική βιομηχανία, και
- επαγγελματικές οργανώσεις εκπροσώπησης του προσωπικού.

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)

Άρθρο ~~29~~

Συμβουλευτικό όργανο του κλάδου

Με την επιφύλαξη του ρόλου της επιτροπής και του Eurocontrol, η Επιτροπή συνιστά «συμβουλευτικό όργανο του κλάδου», στο οποίο συμμετέχουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι ενώσεις των χρηστών του εναερίου χώρου, οι αερολιμένες, οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροδρομίων, η αεροναυπηγική βιομηχανία και τα όργανα εκπροσώπησης των εργαζομένων. Ο ρόλος του οργάνου αυτού είναι να συμβουλεύει την Επιτροπή σχετικά με την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Άρθρο ~~30~~

Σχέσεις με ~~ευρωπαϊκές~~ τρίτες χώρες

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Η ~~Κοινότητα~~ ☒ 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, είτε στα πλαίσια συμφωνιών που συνάπτονται με όμορες τρίτες χώρες είτε στα πλαίσια ~~συμφωνιών για τα λειτουργικά τμήματα εναερίου χώρου~~ ⇒ κοινών υποδείξεων λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου ή συμφωνιών λειτουργιών δικτύου ⇐, ⇒ περαιτέρω στόχων ⇐ ~~την επέκταση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, στις χώρες αυτές.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο ~~31~~

☒ Υποστήριξη από εξωτερικούς φορείς ☒ ~~Εκτελεστικοί κανόνες~~

1. ~~Για την κατάρτιση εκτελεστικών κανόνων, η~~ Η Επιτροπή μπορεί να ⇒ ζητεί υποστήριξη από ⇐ ~~εκδώσει εντολές προς τον Eurocontrol ή, εφόσον απαιτείται, προς άλλο~~ ⇒ εξωτερικό ⇐ οργανισμό ⇒ για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά της βάσει του παρόντος κανονισμού ⇐, ~~στις οποίες να καθορίζει τα σχετικά καθήκοντα που πρέπει να εκτελεσθούν~~

~~και το αντίστοιχο χρονοδιάγραμμα, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές προθεσμίες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Η Επιτροπή ενεργεί σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2.~~

~~2. Όταν η Επιτροπή προτίθεται να εκδώσει εντολή σύμφωνα με την παράγραφο 1, επιδιώκει την καλύτερη δυνατή χρήση των υφιστάμενων ρυθμίσεων του Eurocontrol όσον αφορά τη συμμετοχή και τη διαβούλευση με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, εφόσον οι ρυθμίσεις αυτές ανταποκρίνονται στις πρακτικές που ακολουθεί η Επιτροπή σχετικά με τη διαφάνεια και τις διαδικασίες διαβούλευσης και δεν αντίκεινται στις θεσμικές υποχρεώσεις της.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 1

~~Άρθρο 4~~

~~Απαιτήσεις ασφαλείας πτήσεων~~

~~Η Επιτροπή, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαίσιο, αποφασίζει εκτελεστικούς κανόνες, όπου περιλαμβάνονται οι σχετικές ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας [Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (ESARRs)], του Eurocontrol και οι συνακόλουθες τροποποιήσεις των απαιτήσεων αυτών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, με κατάλληλες προσαρμογές, εφόσον χρειάζεται.~~

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV~~

~~ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 4 παρ. 2

~~Άρθρο 9~~

~~Αναθεώρηση των παραρτημάτων~~

~~Μέτρα, τα οποία που προορίζονται για την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των παραρτημάτων κανονισμού ώστε να ληφθούν υπόψη τεχνικές και λειτουργικές εξελίξεις, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού πλαίσιο.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 11

~~Άρθρο 3248~~

Εμπιστευτικότητα

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, και η Επιτροπή δεν δημοσιοποιούν πληροφορίες εμπιστευτικού χαρακτήρα, ιδίως πληροφορίες σχετικά με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τις επιχειρηματικές τους σχέσεις ή τις πτυχές που αφορούν τις δαπάνες τους.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος των εθνικών εποπτικών αρχών ή της Επιτροπής να δημοσιοποιούν πληροφορίες όταν αυτό κρίνεται ουσιαστικό για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Στην περίπτωση αυτή, η δημοσιοποίηση χαρακτηρίζεται από αναλογικότητα και συνεκτιμώνται τα θεμιτά συμφέροντα των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας όσον αφορά στην προστασία των επιχειρηματικών απορρήτων τους.

3. Οι πληροφορίες και τα στοιχεία που παρέχονται σύμφωνα με το σύστημα χρέωσης κατά το άρθρο ~~12~~ δημοσιοποιούνται.

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 5
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο ~~33~~

Κυρώσεις

~~Οι κυρώσεις που θεσπίζουν~~ Τα κράτη μέλη θεσπίζουν ☒ κανόνες για την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση ☒ παράβασης των διατάξεων ☒ παραβιάσεων ☒ του παρόντος κανονισμού, και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 ιδίως από τους χρήστες του εναερίου χώρου και τους παρόχους υπηρεσιών ⇒ , και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την επιβολή τους. ⇐ Οι κυρώσεις που προβλέπονται ~~πρέπει να~~ είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

↓ 549/2004 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο ~~34~~

~~Επιτήρηση, παρακολούθηση~~ ☒ Επανεξέταση ☒ και μέθοδοι αξιολόγησης ☒ εκτίμησης ☒ των επιπτώσεων

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

↓ 1070/2009 άρθρο 1 παρ. 6
στοιχείο α) (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

~~12.~~ Η Επιτροπή επανεξετάζει κατά περιόδους την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ~~και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3~~ και υποβάλλει αρχικά σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ~~το αργότερο έως τις 4 Ιουνίου 2011 και ακολούθως~~ στο τέλος κάθε περιόδου αναφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος ~~5~~ 3 στοιχείο δ). Όταν αιτιολογείται για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί από τα κράτη μέλη πληροφορίες ~~επιπλέον των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στις εκθέσεις που υποβάλλουν σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου~~ ⇒ σχετικές με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ⇐.

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 Αρθ. 1 παρ. 6 στοιχ. β)

24. Οι εκθέσεις περιλαμβάνουν αξιολόγηση των αποτελεσμάτων που επιτυγχάνονται με δράσεις που αναλαμβάνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθώς και κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με τις εξελίξεις στον τομέα, ιδίως όσον αφορά τις οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές, εργασιακές και τεχνολογικές πτυχές, όπως και σχετικά με την ποιότητα εξυπηρέτησης, με βάση τους αρχικούς στόχους και τις μελλοντικές ανάγκες.

↓ 1070/2009 Άρθρο 2 παρ. 12 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 18α~~

~~Επανεξέταση~~

~~Το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή υποβάλλει μελέτη στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο όπου αξιολογεί τον νομικό αντίκτυπο, τον αντίκτυπο από άποψη ασφάλειας και τον βιομηχανικό, οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο της εφαρμογής των αρχών της αγοράς για την παροχή των υπηρεσιών επικοινωνιών, αεροναυτιλίας, εποπτείας και αεροναυτικών πληροφοριών, σε σύγκριση με άλλες υφιστάμενες ή εναλλακτικές οργανωτικές αρχές και λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις στα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου και τη διαθέσιμη τεχνολογία.~~

↓ 551/2004 (προσαρμοσμένο)

~~ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV~~

~~ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ~~

~~Άρθρο 1θ~~

~~Επανεξέταση~~

~~Στο πλαίσιο της περιοδικής αναθεώρησης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού πλαισίου, η Επιτροπή οριστικοποιεί προγνωστική μελέτη σχετικά με τις προϋποθέσεις της μελλοντικής εφαρμογής των εννοιών που αναφέρονται στα άρθρα 3, 5 και 6 στον κατώτερο εναέριο χώρο.~~

~~Βάσει των συμπερασμάτων της μελέτης και υπό το πρίσμα της προόδου που θα έχει επιτευχθεί, η Επιτροπή υποβάλλει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έκθεση, συνοδευόμενη, εφόσον χρειάζεται, από πρόταση για την επέκταση της εφαρμογής των εννοιών αυτών στον κατώτερο εναέριο χώρο ή για τον προσδιορισμό οποιουδήποτε άλλου μέτρου. Σε περίπτωση που προβλέπεται τέτοια επέκταση, οι σχετικές αποφάσεις θα πρέπει να ληφθούν κατά προτίμηση πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2009.~~

Άρθρο ~~3543~~

Διασφαλίσεις

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

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

↓ 1070/2009 Άρθρο 1 παρ. 7
(προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

Άρθρο ~~3643α~~

**Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών ⇨ Αεροπορικός
Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΑΑ) ⇐**

Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ~~και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004, (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας⁵²~~, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή, σύμφωνα με τους αντίστοιχους ρόλους τους όπως προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό, συντονίζουν τη δράση τους, κατά περίπτωση, με τον ~~Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας~~ ⇨ ΕΑΑ ⇐ ~~για να διασφαλίσουν ότι όλα τα θέματα ασφάλειας αντιμετωπίζονται με το δέοντα τρόπο.~~

⁵² ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

↓ 552/2004 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 10~~

~~Μεταβατικές ρυθμίσεις~~

~~1. Αρχής γενομένης από τις 20 Οκτωβρίου 2005, οι βασικές απαιτήσεις εφαρμόζονται στη θέση σε λειτουργία των συστημάτων και συστατικών στοιχείων του ΕΔΔΕΚ, εφόσον δεν ορίζουν άλλως οι οικείοι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.~~

~~2. Η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις απαιτείται για το σύνολο των εν λειτουργία σήμερα συστημάτων και συστατικών στοιχείων του ΕΔΔΕΚ, μέχρι τις 20 Απριλίου 2011, εφόσον δεν ορίζουν άλλως οι οικείοι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.~~

↓ 1070/2009 Άρθρο 4 παρ. 3
(προσαρμοσμένο)

~~2α. Για τους σκοπούς της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη μπορούν να δηλώνουν ότι τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία του ΕΔΔΕΚ συμμορφώνονται προς τις βασικές απαιτήσεις και εξαιρούνται από τις διατάξεις των άρθρων 5 και 6.~~

↓ 552/2004 (προσαρμοσμένο)

~~3. Όταν έχουν παραγγελθεί συστήματα του ΕΔΔΕΚ ή έχουν υπογραφεί δεσμευτικές συμβάσεις για το σκοπό αυτό~~

- ~~– πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, ή ενδεχομένως,~~
- ~~– πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος ενός ή περισσότερων σχετικών κανόνων εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα,~~

~~ώστε δεν μπορεί να εξασφαλισθεί εντός των προθεσμιών της παραγράφου 1 η συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις ή/και τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος γνωστοποιεί στην Επιτροπή λεπτομερή πληροφοριακά στοιχεία σχετικά με τις βασικές απαιτήσεις ή/και τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα ως προς τη συμμόρφωση με τους οποίους έχει επισημανθεί αβεβαιότητα.~~

~~Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη και, εν συνεχεία, λαμβάνει σχετική απόφαση με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού πλαισίου.~~

↓ 552/2004 (προσαρμοσμένο)

~~Άρθρο 3711~~

~~Κατάργηση~~

~~Οι οδηγίες 93/65/ΕΟΚ και 97/15/ΕΚ καθώς και οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 2082/2000 [X] 549/2004, 550/2004, 551/2004 [X] και (ΕΚ) αριθ. 980/2002 [X] 552/2004 [X] καταργούνται την 20ή Οκτωβρίου 2005.~~

~~[X] Οι αναφορές στους καταργούμενους κανονισμούς νοούνται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος III. [X]~~

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο ~~3849~~

Έναρξη ισχύος

~~1.~~ Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ~~20ή~~ εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

↓ 550/2004 (προσαρμοσμένο)

~~2. Ωστόσο, τα άρθρα 7 και 8 αρχίζουν να ισχύουν ένα έτος μετά τη δημοσίευση των κοινών απαιτήσεων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6, στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.~~

↓ 550/2004

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

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

↓ 550/2004
→₁ 1070/2009 άρθρο 2 παρ. 1
στοιχ. α)
→₂ 1070/2009 άρθρο 1 παρ. 13
στοιχ. β)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

→₁ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ←

→₂ Οι ειδικευμένοι φορείς πρέπει: ←

- να μπορούν να επιδείξουν εκτεταμένη πείρα στην αξιολόγηση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων στους κλάδους των αερομεταφορών, ιδίως δε των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και σε άλλους συναφείς κλάδους, σε έναν ή περισσότερους από τους τομείς που καλύπτει ο παρών κανονισμός·
- να διαθέτουν πλήρεις κανόνες και κανονισμούς για την περιοδική επιθεώρηση των προαναφερόμενων φορέων, οι οποίοι δημοσιεύονται, αναβαθμίζονται και βελτιώνονται διαρκώς μέσω ερευνητικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων·

↓ 1070/2009 άρθρο 2 παρ. 13
στοιχείο β)

- να μην ελέγχονται από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, αρχές διαχείρισης αερολιμένων ή άλλους φορείς που δραστηριοποιούνται εμπορικά στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή στις υπηρεσίες αερομεταφορών·
- να διαθέτουν σημαντικό τεχνικό, διευθυντικό, βοηθητικό και ερευνητικό προσωπικό ανάλογο των καθηκόντων που πρέπει να εκτελούν·

↓ 552/2004

~~6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτουν σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος μέλος βάσει του εθνικού δικαίου, ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος μέλος.~~

~~7. Το προσωπικό του οργανισμού πρέπει να τηρεί το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται εις γνώσιν του κατά την άσκηση των καθηκόντων του στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.~~

↓ 552/2004 (προσαρμοσμένο)
⇒ νέο

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

1. Ο οργανισμός ⇒ ειδικευμένος φορέας ⇐, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των διαδικασιών ελέγχου δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα, ούτε ως εντολοδόχοι, στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εμπορία ή τη συντήρηση των συστατικών στοιχείων ή των συστημάτων, ούτε στην χρησιμοποίησή τους. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή ή του παραγωγού και του οργανισμού.

~~2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο~~ ⇒ Ο ειδικευμένος φορέας ⇐ ~~οφείλουν να εκτελείουν τις εργασίες ελέγχου με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη τεχνική επάρκεια και οφείλουν να μην εξαρτούν τη στάση τους από πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που θίγονται από τα αποτελέσματα των ελέγχων.~~

~~3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των επαληθεύσεων. Πρέπει, ομοίως, να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για κατ' εξαίρεση ελέγχους.~~

↓ 552/2004

⇒ νέο

4. Το προσωπικό ⇒ του ειδικευμένου φορέα ⇐ πρέπει να διαθέτει:

- άρτια τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,
- ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,
- την απαιτούμενη ικανότητα σύνταξης των βεβαιώσεων, πρακτικών και εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.

~~5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την~~ ⇒ εγγυημένη ⇐ ~~ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί, ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.~~

↓ 1070/2009 άρθρο 2 παράγραφος 13 στοιχείο β)

⇒ νέο

~~να διευθύνονται και να διοικούνται κατά τρόπο που να διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που απαιτεί η διοίκηση,~~

~~να είναι πρόθυμοι να παρέχουν συναφείς πληροφορίες στην οικεία εθνική εποπτική αρχή,~~

~~να έχουν καθορίσει και τεκμηριώσει την πολιτική, τους στόχους και τη δέσμευσή τους όσον αφορά την ποιότητα, και να έχουν μεριμνήσει ώστε η πολιτική αυτή να κατανοείται, να υλοποιείται και να τηρείται σε όλα τα επίπεδα της οργάνωσης,~~

~~να έχουν αναπτύξει, υλοποιήσει και να διατηρούν ένα αποτελεσματικό εσωτερικό σύστημα ποιότητας με βάση τα κατάλληλα μέρη διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων ποιότητας και σύμφωνα με τα EN 45004 (οργανισμοί επιθεώρησης) και EN 29001, όπως ερμηνεύονται από τις απαιτήσεις του προγράμματος πιστοποίησης συστημάτων ποιότητας της IACS,~~

~~να υπόκεινται σε πιστοποίηση του συστήματος ποιότητάς τους από ανεξάρτητο σώμα ελεγκτών αναγνωρισμένο από τις αρχές του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκονται~~

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΝΟΔΕΥΟΥΝ ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

1. Τα πιστοποιητικά αναφέρουν:

- α) την εθνική εποπτική αρχή που εκδίδει το πιστοποιητικό·
- β) το όνομα και τη διεύθυνση του αιτούντος·
- γ) τις πιστοποιούμενες υπηρεσίες·
- δ) δήλωση συμμόρφωσης του αιτούντος προς τις κοινές απαιτήσεις, όπως ορίζεται στο άρθρο 6 ⇒ 8β ⇐ του παρόντος κανονισμού ⇒ (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ⇐·
- ε) την ημερομηνία έκδοσης και την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού.

2. Οι πρόσθετοι όροι που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά μπορούν, ανάλογα με την περίπτωση, να αφορούν:

- α) την άνευ διακρίσεων πρόσβαση των χρηστών του εναερίου χώρου στις υπηρεσίες και το απαιτούμενο επίπεδο των υπηρεσιών αυτών, συμπεριλαμβανομένων των επιπέδων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας·
- β) τις λειτουργικές προδιαγραφές της ή των συγκεκριμένων υπηρεσιών·
- γ) το χρόνο κατά τον οποίο θα πρέπει να παρέχονται οι υπηρεσίες·
- δ) το λειτουργικό εξοπλισμό που θα χρησιμοποιείται στο πλαίσιο της ή των συγκεκριμένων υπηρεσιών·
- ε) την οριοθέτηση ή τον περιορισμό άσκησης υπηρεσίας ή υπηρεσιών διαφορετικών από εκείνες που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- στ) συμβάσεις, συμφωνίες ή άλλες διευθετήσεις μεταξύ του παρόχου υπηρεσίας ή υπηρεσιών και τρίτου, τα οποία αφορούν την ή τις υπηρεσίες·
- ζ) την παροχή των πληροφοριών που απαιτούνται ευλόγως για τον έλεγχο της συμμόρφωσης της ή των υπηρεσιών προς τις κοινές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων και των οικονομικών και επιχειρησιακών δεδομένων, καθώς και τις μείζονες μεταβολές του τύπου ή/και της εμβέλειας των παρεχόμενων υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- η) κάθε άλλο νομικό όρο ο οποίος δεν αφορά συγκεκριμένα τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, όπως όρους που σχετίζονται με την αναστολή ή την ανάκληση του πιστοποιητικού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ

~~Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, το ΕΔΔΕΚ υποδιαιρείται σε οκτώ συστήματα.~~

~~1. Συστήματα και διαδικασίες για τη διαχείριση του εναέριου χώρου.~~

~~2. Συστήματα και διαδικασίες για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.~~

~~3. Συστήματα και διαδικασίες για υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης, συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης και συστήματα διεπαφής ανθρώπου-μηχανής.~~

~~4. Συστήματα και διαδικασίες επικοινωνιών για τις επικοινωνίες εδάφους-εδάφους, αέρος-εδάφους και αέρος-αέρος.~~

~~5. Συστήματα και διαδικασίες πλοήγησης.~~

~~6. Συστήματα και διαδικασίες επιτήρησης.~~

~~7. Συστήματα και διαδικασίες για υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών.~~

~~8. Συστήματα και διαδικασίες για τη χρήση μετεωρολογικών πληροφοριών.~~

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η

ΟΥΣΙΩΔΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α: ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Πρόκειται για απαιτήσεις που αφορούν ολόκληρο το δίκτυο και εφαρμόζονται γενικά σε καθένα από τα συστήματα που κατονομάζονται στο παράρτημα Ι.

1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των συστατικών τους στοιχείων πρέπει να γίνονται με χρήση κατάλληλων και επικυρωμένων διαδικασιών ώστε να εξασφαλίζεται η ομοιογενής λειτουργία του ΕΔΔΕΚ σε ολόκληρη την Κοινότητα, ανά πάσα στιγμή και σε όλες τις φάσεις της πτήσης. Η ομοιογενής λειτουργία εκφράζεται κυρίως με ανταλλαγή πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των συναφών πληροφοριών για την επιχειρησιακή κατάσταση, κοινή αντίληψη των πληροφοριών, συγκρίσιμες επιδόσεις επεξεργασίας και σχετικές διαδικασίες, οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα για κοινές επιχειρησιακές επιδόσεις που έχουν συμφωνηθεί για το σύνολο ή τμήματα του ΕΔΔΕΚ.

2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

↓ 1070/2009 άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο α)

Το ΕΑΤΜΝ, τα συστήματά του και τα συστατικά του στοιχεία υποστηρίζουν συντονισμένα τις νέες συμφωνημένες και επικυρωμένες αντιλήψεις λειτουργίας που συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας, της βιωσιμότητας και αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ιδίως από πλευράς ασφάλειας πτήσεων και χωρητικότητας.

↓ 552/2004

Πρέπει να εξετάζεται η δυνητική προσφορά νέων αντιλήψεων, όπως της συνεργατικής λήψης αποφάσεων, της αυξημένης αυτοματοποίησης και εναλλακτικών μεθόδων εκχώρησης της ευθύνης για το διαχωρισμό, συνεκτιμώντας δεόντως τις τεχνολογικές εξελίξεις και την ασφάλεια της κατόπιν επικυρώσεως υλοποίησής τους.

3. Ασφάλεια πτήσεων

Τα συστήματα και οι λειτουργίες του ΕΔΔΕΚ πρέπει να πληρούν συμφωνημένα υψηλά επίπεδα ασφάλειας. Προς τούτο, καθιερώνονται συμφωνημένες μεθοδολογίες διαχείρισης της ασφάλειας και αναφορών.

Όσον αφορά τα κατάλληλα συστήματα εδάφους ή μέρη τους, τα εν λόγω υψηλά επίπεδα ασφάλειας επιτυγχάνονται με «δίκτυα ασφαλείας», που υπόκεινται σε συμφωνημένα κοινά χαρακτηριστικά επιδόσεων.

Καθορίζεται ένα εναρμονισμένο σύνολο απαιτήσεων ασφάλειας για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των συστημάτων και των συστατικών τους στοιχείων, τόσο για τους κανονικούς όσο και για τους υποβαθμισμένους τρόπους λειτουργίας, με στόχο την επίτευξη των συμφωνημένων επιπέδων ασφάλειας για όλες τις φάσεις της πτήσης και για ολόκληρο το ΕΔΔΕΚ.

Τα συστήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, συντηρούνται και λειτουργούν σύμφωνα με κατάλληλες και επικυρωμένες διαδικασίες, κατά τρόπον ώστε τα καθήκοντα που ανατίθενται στο προσωπικό ελέγχου να είναι συμβατά με τις ικανότητες του ανθρώπου, τόσο για τους κανονικούς όσο και για τους υποβαθμισμένους τρόπους λειτουργίας, και σε αντιστοιχία με τα απαιτούμενα επίπεδα ασφάλειας.

Τα συστήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, συντηρούνται και λειτουργούν σύμφωνα με κατάλληλες και επικυρωμένες διαδικασίες, κατά τρόπον ώστε να είναι απαλλαγμένα από επιβλαβείς παρεμβολές στο κανονικό περιβάλλον λειτουργίας τους.

4. Πολιτικοστρατιωτικός συντονισμός

Το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματά του και τα συστατικά τους στοιχεία πρέπει να υποστηρίζουν τη σταδιακή εγκαθίδρυση πολιτικοστρατιωτικού συντονισμού, στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την αποτελεσματική διαχείριση του εναέριου χώρου και της εναέριας κυκλοφορίας και την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση του εναέριου χώρου από όλους τους χρήστες, με την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων, το ΕΔΔΕΚ, τα συστήματά του και τα συστατικά τους στοιχεία πρέπει να υποστηρίζουν τον έγκαιρο συμμερισμό, μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών μερών, ακριβών και συνεπών πληροφοριών που να καλύπτουν όλες τις φάσεις της πτήσης.

Λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις εθνικής ασφάλειας.

5. Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

Τα συστήματα και οι λειτουργίες του ΕΔΔΕΚ πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη να περιορίζονται στο ελάχιστο οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία.

6. Αρχές λογικής αρχιτεκτονικής των συστημάτων

Τα συστήματα σχεδιάζονται και προοδευτικά ενσωματώνονται με στόχο την επίτευξη μιας συνεκτικής και διαρκώς περισσότερο εναρμονισμένης, εξελικτικής και επικυρωμένης λογικής αρχιτεκτονικής μέσα στο ΕΔΔΕΚ.

7. Αρχές σχεδιασμού των συστημάτων

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρηση των συστημάτων πρέπει να στηρίζονται στις ορθές αρχές της μηχανικής και ιδίως στις αρχές σπονδυλωτής κατασκευής, που επιτρέπει τη δυνατότητα αλλαγής των συστατικών στοιχείων, τον μεγάλο βαθμό διαθεσιμότητας, την πλεονασματικότητα και την ανοχή σε βλάβες των κρίσιμης σημασίας στοιχείων τους.

ΜΕΡΟΣ Β: ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Πρόκειται για απαιτήσεις που αφορούν κάθε σύστημα χωριστά και συμπληρώνουν ή προσδιορίζουν λεπτομερέστερα περαιτέρω τις βασικές απαιτήσεις.

1. Συστήματα και διαδικασίες για τη διαχείριση του εναέριου χώρου

1.1. Ομοιογενής λειτουργία

Πληροφορίες σχετικές με τις προ τακτικές και τακτικές πτυχές της διαθεσιμότητας του εναέριου χώρου παρέχονται σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη με ορθό και έγκαιρο τρόπο με στόχο τη διασφάλιση της αποτελεσματικής κατανομής και χρήσης του εναέριου χώρου από όλους τους χρήστες του. Αυτό πρέπει να γίνεται με γνώμονα τις επιταγές της εθνικής ασφάλειας.

2. Συστήματα και διαδικασίες για τη διαχείριση ροής της εναέριας κυκλοφορίας

2.1. Ομοιογενής λειτουργία

~~Τα συστήματα και οι διαδικασίες υποστηρίζουν το συμμερισμό ακριβών, συνεκτικών και συναφών στρατηγικών, προ-τακτικών και τακτικών πληροφοριών πτήσης, κατά περίπτωση, που να καλύπτουν όλες τις φάσεις της πτήσης και παρέχουν δυνατότητες διαλόγου με στόχο την καλύτερη δυνατή χρήση του εναέριου χώρου.~~

3. Συστήματα και διαδικασίες για υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

3.1. Συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης

3.1.1. Ομοιογενής λειτουργία

~~Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης χαρακτηρίζονται από διαλειτουργικότητα όσον αφορά στον έγκαιρο συμμερισμό ακριβών και συνεπών πληροφοριών και από όμοια επιχειρησιακή κατανόηση των πληροφοριών αυτών, ώστε να διασφαλίζεται συνεκτική και συνεπής διεργασία προγραμματισμού και αποδοτικός ως προς τους πόρους τακτικός συντονισμός σε όλο το ΕΔΔΕΚ για όλες τις φάσεις της πτήσης.~~

~~Για να διασφαλίζεται ασφαλής, ομαλή και ταχεία επεξεργασία σε όλο το ΕΔΔΕΚ, οι επιδόσεις της επεξεργασίας στοιχείων πτήσης πρέπει να είναι ισοδύναμες και κατάλληλες για ένα δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας και να λειτουργούν βάσει μιας συμφωνημένης και επικυρωμένης επιχειρησιακής αντίληψης, ιδίως όσον αφορά στην ακρίβεια και στην ανοχή σφάλματος των αποτελεσμάτων της επεξεργασίας.~~

3.1.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

↓ 1070/2009 άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο β)

~~Τα συστήματα επεξεργασίας δεδομένων πτήσης προσαρμόζονται στη σταδιακή εφαρμογή προηγμένων, συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας για όλες τις φάσεις της πτήσης, ιδίως όπως προβλέπει το γενικό πρόγραμμα ΑΤΜ.~~

↓ 552/2004

~~Τα χαρακτηριστικά των εργαλείων έντασης αυτοματισμού επιτρέπουν τη συνεκτική και αποτελεσματική προ-τακτική και τακτική επεξεργασία των πληροφοριών πτήσης στα μέρη του ΕΔΔΕΚ.~~

~~Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των αερομεταφερόμενων συστημάτων και των συστημάτων εδάφους καθώς και των συστατικών στοιχείων τους τα οποία υποστηρίζουν νέες, συμφωνημένες και επικυρωμένες αντιλήψεις εκμετάλλευσης, γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων διαδικασιών, κατά τρόπο που να εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα όσον αφορά στον έγκαιρο συμμερισμό ακριβών και συνεπών πληροφοριών και την όμοια αντίληψη της υφιστάμενης και της αναμενόμενης επιχειρησιακής κατάστασης.~~

3.2. Συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης

3.2.1. Ομοιογενής λειτουργία

~~Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων~~

διαδικασιών, κατά τρόπον ώστε να παρέχουν τις απαιτούμενες επιδόσεις και ποιότητα εξυπηρέτησης σε ένα δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας, κυρίως όσον αφορά στην ακρίβεια και αξιοπιστία των υπολογιζόμενων αποτελεσμάτων, στην ορθότητα, στην ακεραιότητα, στη διαθεσιμότητα, στη συνέχεια και στον επίκαιρο χαρακτήρα των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή του ο ελεγκτής.

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης επιτρέπουν τον έγκαιρο συμμερισμό συναφών, ακριβών, συνεπών και συνεκτικών πληροφοριών μεταξύ τους ώστε να διασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή λειτουργία στα διάφορα μέρη του ΕΑΔΕΚ.

↓ 1070/2009 άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο β)

3.2.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα επεξεργασίας δεδομένων επιτήρησης περιέχουν τις σταδιακά διαθέσιμες νέες πηγές πληροφοριών επιτήρησης με τρόπο που να βελτιώνεται η συνολική ποιότητα εξυπηρέτησης, ιδίως όπως προβλέπει το γενικό πρόγραμμα ΑΤΜ.

↓ 552/2004

3.3. Συστήματα διεπαφής ανθρώπου-μηχανής

3.3.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των διεπαφών ανθρώπου-μηχανής των συστημάτων εδάφους διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων διαδικασιών, κατά τρόπον ώστε να προσφέρουν σταδιακά εναρμονισμένο περιβάλλον εργασίας για όλο το ελεγκτικό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών και της εργονομίας, που να πληροί τις απαιτήσεις επιδόσεων για το δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας.

3.3.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα διεπαφής ανθρώπου-μηχανής ενσωματώνουν τη σταδιακή εισαγωγή νέων, συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων εκμετάλλευσης και αυξημένη αυτοματοποίηση, κατά τρόπον ώστε να εξασφαλίζεται η διαρκής συμβατότητα των καθηκόντων που ανατίθενται στο ελεγκτικό προσωπικό με τις ικανότητες του ανθρώπου, τόσο σε κανονικούς όσο και σε υποβαθμισμένους τρόπους λειτουργίας.

4. Συστήματα και διαδικασίες επικοινωνίας για τις επικοινωνίες εδάφους-εδάφους, αέρος-εδάφους και αέρος-αέρος

4.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επικοινωνίας γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων διαδικασιών, κατά τρόπον ώστε να επιτυγχάνουν τις απαιτούμενες επιδόσεις για ένα δεδομένο τμήμα του εναέριου χώρου ή για μια συγκεκριμένη εφαρμογή, ιδίως όσον αφορά στο χρόνο επεξεργασίας, στην ακεραιότητα, διαθεσιμότητα και συνέχεια λειτουργίας των επικοινωνιών.

Το δίκτυο επικοινωνιών στο ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που άπτονται της ποιότητας εξυπηρέτησης, της κάλυψης και της πλεονασματικότητας.

↓ 1070/2009 άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο β)

~~4.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας~~

~~Τα συστήματα επικοινωνιών υποστηρίζουν την εφαρμογή προηγμένων, συμφωνημένων και επικυρωμένων αντιλήψεων λειτουργίας για όλες τις φάσεις της πτήσης, ιδίως όπως προβλέπει το γενικό πρόγραμμα ΑΤΜ.~~

↓ 552/2004

5. Συστήματα και διαδικασίες πλοήγησης

5.1. Ομοιογενής λειτουργία

~~Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων πλοήγησης γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων διαδικασιών, κατά τρόπον ώστε να επιτυγχάνουν τις απαιτούμενες επιδόσεις οριζόντιας και κατακόρυφης πλοήγησης, ιδίως όσον αφορά την ακρίβεια και τη λειτουργική ικανότητα για ένα δεδομένο περιβάλλον [εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών (ΤΠΕ), πτήσης] με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας, το οποίο λειτουργεί βάσει συμφωνημένης και επικυρωμένης επιχειρησιακής αντίληψης.~~

6. Συστήματα και διαδικασίες επιτήρησης

6.1. Ομοιογενής λειτουργία

~~Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επιτήρησης γίνεται με χρήση συμφωνημένων και επικυρωμένων διαδικασιών, κατά τρόπον ώστε να παρέχουν τις απαιτούμενες επιδόσεις που ισχύουν για ένα δεδομένο περιβάλλον [εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών (ΤΠΕ), πτήσης] με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας, το οποίο λειτουργεί βάσει συμφωνημένης και επικυρωμένης επιχειρησιακής αντίληψης, ιδίως σε σχέση με την ακρίβεια, την κάλυψη, το εύρος και την ποιότητα της εξυπηρέτησης.~~

~~Το δίκτυο επιτήρησης στο ΕΔΔΕΚ πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις ακρίβειας, ταχύτητας, κάλυψης και πλεονασματικότητας και να επιτρέπει την κατανομή και ανταλλαγή των δεδομένων επιτήρησης ώστε να βελτιώνεται η λειτουργία σ' ολόκληρο το ΕΔΔΕΚ.~~

7. Συστήματα και διαδικασίες για υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών

7.1. Ομοιογενής λειτουργία

~~Εισάγεται σταδιακά η παροχή ακριβών, έγκαιρων και συνεπών αεροναυτικών πληροφοριών σε ηλεκτρονική μορφή, με βάση ένα κοινό συμφωνημένο και τυποποιημένο σύνολο στοιχείων.~~

~~Παρέχονται εγκαίρως ακριβείς και συνεπείς αεροναυτικές πληροφορίες, ιδίως σε σχέση με συστατικά στοιχεία ή συστήματα, αερομεταφερόμενα ή εδάφους.~~

7.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

~~Παρέχονται και χρησιμοποιούνται εγκαίρως όλο και πιο ακριβείς, πλήρεις και ενημερωμένες αεροναυτικές πληροφορίες, ώστε να υπάρχει διαρκής βελτίωση της αποτελεσματικότητας της χρήσης του εναέριου χώρου και των αερολημένων.~~

8. Συστήματα και διαδικασίες για τη χρήση μετεωρολογικών πληροφοριών

8.1. Ομοιογενής λειτουργία

~~Τα συστήματα και οι διαδικασίες για τη χρήση μετεωρολογικών πληροφοριών βελτιώνουν τη συνέπεια και το έγκαιρο της παροχής των και την ποιότητα της παρουσίασης, με τη χρήση συμφωνημένου συνόλου στοιχείων.~~

8.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

~~Τα συστήματα και οι διαδικασίες για τη χρήση μετεωρολογικών πληροφοριών βελτιώνουν την ταχύτητα με την οποία καθίστανται διαθέσιμες και μπορούν να χρησιμοποιηθούν, ώστε να υπάρχει διαρκής βελτίωση της αποτελεσματικότητας της χρήσης του εναέριου χώρου.~~

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

~~Δήλωση ΕΚ~~

~~συμμόρφωσης~~

~~καταλληλότητας προς χρήση~~

1. ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

~~Τα συστατικά στοιχεία ορίζονται στους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 του παρόντος κανονισμού.~~

2. ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

~~Η δήλωση ΕΚ αφορά:~~

~~είτε την αξιολόγηση της εγγενούς συμμόρφωσης ενός συστατικού στοιχείου, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις κοινοτικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί~~

~~είτε την εκτίμηση/αξιολόγηση της καταλληλότητας χρήσης ενός συστατικού στοιχείου, εξεταζομένου στο πλαίσιο του περιβάλλοντος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.~~

~~Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες χρησιμοποιούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο του σχεδιασμού και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.~~

3. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ ΕΚ

~~Η δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.~~

~~Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα με εκείνη των οδηγιών χρήσεως και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:~~

~~τα στοιχεία αναφοράς του κανονισμού,~~

~~το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),~~

~~την περιγραφή του συστατικού στοιχείου,~~

~~την αναφορά της διαδικασίας που τηρήθηκε για τη δήλωση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού),~~

~~κάθε σχετική διάταξη την οποία πληροί το συστατικό στοιχείο, και ιδίως τους όρους χρήσης του,~~

~~εάν συντρέχει περίπτωση, την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης, καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, ενδεχομένως, με τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,~~

~~όπου χρειάζεται, παραπομπή στις κοινοτικές προδιαγραφές που ακολουθήθηκαν,~~

~~το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.~~

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Δήλωση ΕΚ ελέγχου συστημάτων

Διαδικασία ελέγχου για τα συστήματα

1. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ ΕΚ ΕΛΕΓΧΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

~~Η δήλωση ΕΚ ελέγχου και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή. Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως και ο τεχνικός φάκελος και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:~~

- ~~τα στοιχεία αναφοράς του κανονισμού,~~
- ~~το όνομα και τη διεύθυνση του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (εταιρική επωνυμία και πλήρης διεύθυνση),~~
- ~~συνοπτική περιγραφή του συστήματος,~~
- ~~αναφορά της διαδικασίας που τηρήθηκε για τη δήλωση της πιστότητας του συστήματος (άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού),~~
- ~~την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος εκτέλεσε τα καθήκοντα που έχουν σχέση με τη διαδικασία ελέγχου, εάν συντρέχει περίπτωση,~~
- ~~τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος,~~
- ~~όπου χρειάζεται, παραπομπή στις κοινοτικές προδιαγραφές που ακολουθήθηκαν,~~
- ~~όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα συστήματα και ιδίως εάν συντρέχει λόγος, τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης,~~
- ~~εάν είναι προσωρινή: τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης «ΕΚ»,~~
- ~~το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.~~

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

~~Ο έλεγχος των συστημάτων είναι η διαδικασία με την οποία ένας φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ελέγχει και πιστοποιεί ότι ένα σύστημα είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και μπορεί να τεθεί σε λειτουργία δυνάμει του παρόντος κανονισμού.~~

~~Ο έλεγχος ενός συστήματος αφορά τις ακόλουθες πτυχές:~~

- ~~γενικό σχεδιασμό,~~
- ~~ανάπτυξη και ολοκλήρωση του συστήματος, στην οποία συμπεριλαμβάνεται ιδίως η συναρμολόγηση των συστατικών στοιχείων και η ρύθμιση του συνόλου,~~
- ~~ολοκλήρωση του επιχειρησιακού συστήματος,~~
- ~~ειδικές διατάξεις συντήρησης του συστήματος, εάν υπάρχουν.~~

~~Όταν, βάσει του οικείου κανόνα εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα, απαιτείται η συμμετοχή κοινοποιημένου οργανισμού, ο κοινοποιημένος οργανισμός, αφού εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τον κανόνα, συντάσσει πιστοποιητικό συμμόρφωσης σε σχέση με τα καθήκοντά του. Το πιστοποιητικό αυτό προορίζεται για τον~~

φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Ο φορέας αυτός, με τη σειρά του, συντάσσει τη δήλωση ελέγχου ΕΚ, η οποία προορίζεται για την εθνική εποπτεύουσα αρχή.

3. ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΦΑΚΕΛΟΣ

Ο τεχνικός φάκελος, ο οποίος συνοδεύει τη δήλωση ΕΚ ελέγχου, πρέπει να περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα που αφορούν τα χαρακτηριστικά του συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των προϋποθέσεων και των περιορισμών χρήσης, καθώς και τα έγγραφα που πιστοποιούν τη συμμόρφωση των συστατικών στοιχείων, εάν συντρέχει λόγος.

Πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα έγγραφα:

υπόδειξη των συναφών μερών των τεχνικών προδιαγραφών που χρησιμοποιούνται στον εφοδιασμό τα οποία διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα και, εφόσον συντρέχει λόγος, με τις κοινοτικές προδιαγραφές,

κατάλογο των συστατικών στοιχείων, όπως αναφέρονται στο άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού,

αντίγραφα των δηλώσεων ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης, τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα προαναφερόμενα συστατικά στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του παρόντος κανονισμού, τα οποία συνοδεύονται, εάν συντρέχει λόγος, από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαχθεί από τους κοινοποιημένους οργανισμούς,

εάν υπήρξε παρέμβαση κοινοποιημένου οργανισμού στον έλεγχο του (των) συστήματος(ων), βεβαίωση υπογεγραμμένη από αυτόν με την οποία βεβαιώνεται ότι το σύστημα είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και η οποία αναφέρει τις επιφυλάξεις που τυχόν διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών και δεν έχουν αρθεί,

εάν δεν υπήρξε παρέμβαση κοινοποιημένου οργανισμού, τα πρακτικά των δοκιμών και των σχεδίων των εγκαταστάσεων ώστε να μπορεί να διασφαλισθεί η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις καθώς και τις ειδικές απαιτήσεις που ενδεχομένως περιλαμβάνονται στους σχετικούς κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.

4. ΥΠΟΒΟΛΗ

Ο τεχνικός φάκελος επισυνάπτεται στη δήλωση ΕΚ ελέγχου την οποία υποβάλλει ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην εθνική εποπτεύουσα αρχή.

Ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του συστήματος. Ο φάκελος διαβιβάζεται σε άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός 549/2004	Κανονισμός 550/2004	Κανονισμός 551/2004	Κανονισμός 552/2004	Παρόν κανονισμός
Άρθρο 1 παρ. 1 έως 3				Άρθρο 1 παρ. 1 έως 3
		Άρθρο 1 παρ. 3		Άρθρο 1 παρ. 4
Άρθρο 1 παρ. 4				Άρθρο 1 παρ. 5
	Άρθρο 1			-----
		Άρθρο 1 παρ. 1, 2 και 4		-----
			Άρθρο 1	-----
Άρθρο 2 σημεία 1 έως 35				Άρθρο 2 σημεία 1 έως 35
				Άρθρο 2 σημεία 36 έως 38
Άρθρο 2 σημεία 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Άρθρο 3				-----
Άρθρο 4 παρ. 1 και 2				Άρθρο 3 παρ. 1 και 2
				Άρθρο 3 παρ. 3 και 4
Άρθρο 4 παρ. 3				Άρθρο 3 παρ. 5
				Άρθρο 3 παρ. 6

Άρθρο 3 παρ. 4 και 5				Άρθρο 3 παρ. 7 και 8
				Άρθρο 3 παρ. 9
	Άρθρο 2 παρ. 1			Άρθρο 4 παρ. 1 στοιχείο α)
				Άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ. β) έως ζ)
	Άρθρο 2 παρ. 2			Άρθρο 4 παρ. 2
				Άρθρο 5 παρ. 1 και 2
	Άρθρο 2 παρ. 3 έως 6			Άρθρο 5 παρ. 3 έως 6
	Άρθρο 3 παρ. 1 και 2			Άρθρο 6 παρ. 1 και 2
			Άρθρο 8 παρ. 1 και 3	Άρθρο 6 παρ. 3 και 4
				Άρθρο 6 παρ. 5
			Άρθρο 8 παρ. 2 και 4	-----
	Άρθρο 6			----- -
Άρθρο 10 παρ. 1				Άρθρο 7 παρ. 1
				Άρθρο 7 παρ. 2
	Άρθρο 7 παρ. 1			Άρθρο 8 παρ. 1
				Άρθρο 8 παρ. 2
	Άρθρο 7 παρ. 4 και 6			Άρθρο 8 παρ. 3 και 4

	Άρθρο 7 παρ. 2, 3, 5, 7 έως 9			-----
	Άρθρο 8			Άρθρο 9
				Άρθρο 10
	Άρθρο 9			-----
Άρθρο 11				Άρθρο 11
	Άρθρο 14			Άρθρο 12
	Άρθρο 15			Άρθρο 13
	Άρθρο 16			Άρθρο 14
	Άρθρο 15α			Άρθρο 15
	Άρθρο 19α παρ. 1			Άρθρο 16 παρ. 1 και 3
				Άρθρο 16 παρ. 2
	Άρθρο 9α παρ. 2 σημείο i)			-----
	Άρθρο 9α παρ. 2			Άρθρο 16 παρ. 4
				Άρθρο 16 παρ. 5
	Άρθρο 9α παρ. 3 έως 9			Άρθρο 16 παρ. 6 έως 12
	Άρθρο 9β			-----
		Άρθρο 6 παρ. 1 έως 2β		Άρθρο 17 παρ. 1 και παρ. 2 στοιχ. β)
				Άρθρο 17 παρ. 2 στοιχεία γ) έως

				ε)
		Άρθρο 6 παρ. 3 έως 4 στοιχ. δ)		Άρθρο 17 παρ. 3 έως 4 στοιχ. δ)
				Άρθρο 17 παρ. 4 στοιχ. ε)
		Άρθρο 6 παρ. 4 στοιχ. ε) έως στ)		Άρθρο 17 παρ. 4 στοιχ. στ) και ζ)
		Άρθρο 6 παρ. 5 και 7		Άρθρο 17 παρ. 5 και 6
		Άρθρο 6 παρ. 8 και 9		-----
	Άρθρο 10			Άρθρο 18
				Άρθρο 19
	Άρθρο 11			Άρθρο 20
	Άρθρο 12			Άρθρο 21
	Άρθρο 13			Άρθρο 22
		Άρθρο 3		-----
		Άρθρο 3α		Άρθρο 23
		Άρθρο 4		-----
		Άρθρο 7		-----
		Άρθρο 8		-----
				Άρθρο 24 παρ. 1 και 2
			Άρθρο 3 παρ. 3	-----

			Άρθρο 2 έως 3 παρ. 2	-----
			Άρθρο 3 παρ. 4 έως άρθρο 7	-----
	Άρθρο 17 παρ. 1			Άρθρο 25
				Άρθρο 26
Άρθρο 5 παρ. 1 έως 3				Άρθρο 27 παρ. 1 έως 3
Άρθρο 5 παρ. 4 και 5				-----
Άρθρο 10 παρ. 2 και 3				Άρθρο 28 παρ. 1 και 2
Άρθρο 6				Άρθρο 29
Άρθρο 7				Άρθρο 30
Άρθρο 8				Άρθρο 31
	Άρθρο 4			-----
			Άρθρο 9	-----
	Άρθρο 18			Άρθρο 32
Άρθρο 9				Άρθρο 33
Άρθρο 12 παρ. 2 έως 4				Άρθρο 34 παρ. 1 έως 3
Άρθρο 12 παρ. 1				-----
	Άρθρο 18α			-----
		Άρθρο 10		-----

Άρθρο 13				Άρθρο 35
Άρθρο 13α				Άρθρο 36
			Άρθρο 10	-----
			Άρθρο 11	Άρθρο 37
	Άρθρο 19 παρ. 1			Άρθρο 38
	Άρθρο 19 παρ. 2			-----
	Παράρτημα Ι		Παράρτημα V	Παράρτημα Ι
			Παράρτημα Ι	-----
	Παράρτημα ΙΙ			Παράρτημα ΙΙ
			Παράρτημα ΙΙ	-----
				Παράρτημα ΙΙΙ
			Παράρτημα ΙΙΙ	-----
			Παράρτημα ΙV	-----

