

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ**21ης Οκτωβρίου 2009****για τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) 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.
- (2) Η έκδοση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της πρώτης νομοθετικής δέσμης για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, δηλαδή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») ⁽⁴⁾, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») ⁽⁵⁾, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») ⁽⁶⁾, 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») ⁽⁷⁾ διαμόρφωσαν σταθερή νομική βάση για ένα συνεχές, διαλειτουργικό και ασφαλές σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΑΤΜ).
- (3) Για να ικανοποιηθεί το επιτακτικό αίτημα του κλάδου, των κρατών μελών και των λοιπών ενδιαφερομένων, να απλουστευθεί και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα του κανονιστικού

πλαίσιου για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη, συστάθηκε, τον Νοέμβριο του 2006, μια ομάδα υψηλού επιπέδου για το μέλλον του κανονιστικού πλαισίου για τις αερομεταφορές («ομάδα υψηλού επιπέδου»). Η ομάδα υψηλού επιπέδου, η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους των περισσότερων ενδιαφερομένων, υπέβαλε έκθεση τον Ιούλιο του 2007, όπου γίνεται σειρά συστάσεων για τον τρόπο βελτίωσης των επιδόσεων και της διαχείρισης του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας. Η ομάδα υψηλού επιπέδου συνέστησε να δοθεί στο περιβάλλον ίδια σημασία με την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα του αεροπορικού συστήματος και επέμεινε στη συνεργασία του κλάδου με τις ρυθμιστικές αρχές ώστε να εξασφαλισθεί ότι η ΑΤΜ θα συμβάλει το μέγιστο δυνατόν στη βιωσιμότητα του συστήματος.

- (4) Το Συμβούλιο, στη σύνοδό του στις 7 Απριλίου 2008, κάλεσε την Επιτροπή να αναπτύξει, με βάση τις συστάσεις της ομάδας υψηλού επιπέδου, συνολική προσέγγιση για το σύστημα σύμφωνα με την αρχή «από θύρα σε θύρα» (gate-to-gate) για να αναβαθμισθεί η ασφάλεια πτήσεων, να βελτιωθεί η ΑΤΜ και να αυξηθεί η οικονομική απόδοση.
- (5) Για να ολοκληρωθεί η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, είναι αναγκαίο να θεσπισθούν πρόσθετα μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο, ιδίως για να βελτιωθούν οι επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας σε κείρια πεδία, όπως το περιβάλλον, η χωρητικότητα και η οικονομική απόδοση, λαμβανομένων πάντοτε υπόψη των πρωταρχικών στόχων για την ασφάλεια. Είναι επίσης αναγκαίο να προσαρμοσθεί η νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό στην τεχνική πρόοδο.
- (6) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2007, για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) ⁽⁸⁾, ζητείται η ανάπτυξη και η υλοποίηση του γενικού προγράμματος ΑΤΜ. Για την υλοποίηση του γενικού προγράμματος ΑΤΜ απαιτούνται κανονιστικά μέτρα προκειμένου να υποστηριχθεί η ανάπτυξη, η εφαρμογή και η χρηματοδότηση νέων ιδεών και τεχνολογιών. Κατά τον τρόπο αυτό θα δημιουργηθεί ένα σύστημα αποτελούμενο από πλήρως εναρμονισμένα και διαλειτουργικά συστατικά στοιχεία, τα οποία θα εγγυώνται υψηλές επιδόσεις των αεροπορικών δραστηριοτήτων στην Ευρώπη. Το χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το χρονοδιάγραμμα που προβλέπεται για τις φάσεις ανάπτυξης και εγκατάστασης του προγράμματος SESAR, ως μέρους του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Θα πρέπει να υπάρχει στενός συντονισμός των δύο διαδικασιών.

⁽¹⁾ EE C 182 της 4.8.2009, σ. 50.⁽²⁾ EE C 120 της 28.5.2009, σ. 52.⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2009.⁽⁴⁾ EE L 96 της 31.3.2004, σ. 1.⁽⁵⁾ EE L 96 της 31.3.2004, σ. 10.⁽⁶⁾ EE L 96 της 31.3.2004, σ. 20.⁽⁷⁾ EE L 96 της 31.3.2004, σ. 26.⁽⁸⁾ EE L 64 της 2.3.2007, σ. 1.

- (7) 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, δεν θα πρέπει να θίγει προϋπάρχοντα έργα, που έχουν αποφασιστεί από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, με παρόμοιους στόχους. Οι διατάξεις για τη χρηματοδότηση της εφαρμογής κοινών σχεδίων δεν πρέπει να προδικάζουν τον τρόπο με τον οποίο αυτά τα κοινά σχέδια διαμορφώνονται. 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 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.
- (8) Ιδίως εφόσον έχουν αναπτυχθεί κοινά σχέδια, θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα, μεταξύ άλλων μέσω της εφαρμογής ολοκληρωμένου και διαφανούς λογιστικού συστήματος, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι χρήστες δεν επιβαρύνονται διπλά. Τα κοινά σχέδια θα πρέπει να εφαρμόζονται προς όφελος των ενδιαφερομένων και να εξασφαλίζουν την ίση μεταχείρισή τους.
- (9) Για να εξασφαλιστεί 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 θα πρέπει να εμποδίζει τις εν λόγω αρχές να ασκούν τα καθήκοντά τους εντός διοικητικού πλαισίου.
- (10) Οι εθνικές εποπτικές αρχές έχουν καίριο ρόλο στην εφαρμογή 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 μια κοινή προσέγγιση, μεταξύ άλλων μέσω της ενισχυμένης συνεργασίας σε περιφερειακό επίπεδο. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να έχει τακτικό χαρακτήρα.
- (11) Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να ενημερώνονται καλύτερα και να γνωμοδοτούν για όλα τα μέτρα που έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις. Σε κοινοτικό επίπεδο, θα πρέπει να γνωμοδοτήσει επίσης η επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής⁽¹⁾.
- (12) Για να βελτιωθούν οι επιδόσεις της ATM και οι υπηρεσίες αεροναυτιλιακής (ANS), είναι αναγκαίο να θεσπισθεί πλαίσιο για τον καθορισμό, την εφαρμογή και την επιβολή δεσμευτικών στόχων για τις επιδόσεις σε καίρια πεδία σύμφωνα με τις πολιτικές του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Απαραίτητο χαρακτηριστικό αυτού του πλαισίου πρέπει να είναι ένας κατάλληλος μηχανισμός αναφοράς, εξέτασης, αξιολόγησης και διάδοσης των δεδομένων επιδόσεων των ATM και ANS σε συνδυασμό με καθεστώς παροχής σχετικών κινήτρων που θα ενθαρρύνει την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (13) Κατά την κατάρτιση των εθνικών και περιφερειακών σχεδίων τους, οι εθνικές εποπτικές αρχές πρέπει να διαθέτουν την ευελιξία να τα διαμορφώνουν με τρόπο ώστε να αντικατοπτρίζουν ειδικές εθνικές ή περιφερειακές συνθήκες. Κατά την έγκριση ή θέσπιση των εθνικών σχεδίων, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν το δικαίωμα να πραγματοποιούν τις ενδεδειγμένες τροποποιήσεις.
- (14) Κατά τον καθορισμό των τελών παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να επιδιώκουν τη χρήση κοινών προβλέψεων. Στις περιπτώσεις σημαντικής απόκλισης της κυκλοφορίας από τις προβλέψεις, πρέπει να επιτρέπεται κάποιος βαθμός ευελιξίας, ιδίως με χρήση καταλλήλων μηχανισμών συναγεμίου.
- (15) Το κόστος που καθορίζεται από τα κράτη μέλη σε επίπεδο εθνικών ή λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου, το οποίο προορίζεται να καταναμηθεί μεταξύ των χρηστών του εναέριου χώρου, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους στόχους επιδόσεων.
- (16) Όσον αφορά τη διασυνοριακή παροχή υπηρεσιών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι ο καθορισμός παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δεν παρεμποδίζεται από οποιοδήποτε εθνικό νομικό σύστημα με την αιτιολογία ότι είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος ή ότι ανήκει στην κυριότητα υπηκόων αυτού του κράτους μέλους.
- (17) Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας έκδοσης ατομικού πιστοποιητικού για κάθε τύπο αεροναυτιλιακής υπηρεσίας, ενώ παράλληλα πρέπει να σέβονται την ανάγκη οικονομικής απόδοσης και συνέπειας καθώς και την ανάγκη αποφυγής επικαλύψεων.
- (18) Τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου είναι καίριας σημασίας για τη στενότερη συνεργασία μεταξύ παρόχων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών με σκοπό να βελτιωθούν οι επιδόσεις και να δημιουργηθεί συνέργεια. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου εντός εύλογου χρονοδιαγράμματος. Για τον σκοπό αυτό, και προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η διασύνδεση των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους και, εφόσον ενδείκνυται, να συνεργάζονται επίσης με τρίτες χώρες.
- (19) Όταν τα κράτη μέλη καθορίζουν λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, άλλα κράτη μέλη, η Επιτροπή και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, έχουν την ευκαιρία να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους, για τον σκοπό της διευκόλυνσης της ανταλλαγής απόψεων. Οι παρατηρήσεις αυτές θα πρέπει να έχουν απλώς συμβουλευτικό χαρακτήρα για το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η).

(1) Απόφαση 98/500/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο (ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27).

- (20) Εφόσον παρουσιαστούν δυσκολίες κατά τη διάρκεια της διαπραγματευτικής διαδικασίας όσον αφορά τον καθορισμό λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου, η Επιτροπή μπορεί να ορίσει συντονιστή συστήματος λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου («ο συντονιστής»). Τα καθήκοντα του συντονιστή θα πρέπει να αποσκοπούν στην παροχή υποστήριξης για την υπέρβαση αυτών των δυσκολιών, χωρίς ανάμειξη σε ζητήματα κυριαρχίας του (των) ενδιαφερόμενου(-ων) κράτους(-τών) μέλους(-ών) και, ενδεχομένως, τρίτων χωρών που συμμετέχουν στο ίδιο λειτουργικό τμήμα του εναέριου χώρου. Το κόστος των δραστηριοτήτων του συντονιστή δεν πρέπει να έχει αντίκτυπο στους εθνικούς προϋπολογισμούς των κρατών μελών.
- (21) Οι εκθέσεις της επιτροπής επανεξέτασης των επιδόσεων του Eurocontrol και η τελική έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου επιβεβαιώνουν ότι το δίκτυο αεροδιαδρόμων και η δομή του εναέριου χώρου δεν είναι δυνατόν να αναπτυχθούν μεμονωμένα, καθώς κάθε κράτος μέλος αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (EATMN), το οποίο εκτείνεται εντός και εκτός των ορίων της Κοινότητας. Θα πρέπει επομένως να δημιουργηθεί βαθμιαία πιο ολοκληρωμένος ευρωπαϊκός εναέριος χώρος για τη γενική εναέρια κυκλοφορία.
- (22) Ενόψει της δημιουργίας λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου και της θέσπισης συστήματος επιδόσεων, η Επιτροπή θα πρέπει να καθορίσει και να λάβει υπόψη τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί η Κοινότητα, ούτως ώστε τα κράτη μέλη να ζητήσουν στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ τη δημιουργία ενιαίας ευρωπαϊκής περιοχής πληροφοριών πτήσης κατώτερου εναέριου χώρου (SEFIR), σύμφωνα με τις καθιερωμένες διαδικασίες του εν λόγω οργανισμού και με τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες των κρατών μελών, που απορρέουν από τη σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 («η σύμβαση του Σικάγου»). Περιλαμβάνοντας τον εναέριο χώρο υπό τη δικαιοδοσία των κρατών μελών, η SEFIR θα διευκολύνει την επίτευξη κοινού προγραμματισμού και ολοκληρωμένων δραστηριοτήτων, ώστε να αντιμετωπισθούν τα περιφερειακά σημεία συμφόρησης. Η εν λόγω ενιαία ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης κατώτερου εναέριου χώρου πρέπει να διαθέτει την αναγκαία ευελιξία ώστε να αντικατοπτρίζει ειδικές ανάγκες, όπως η πυκνότητα της κυκλοφορίας και το απαιτούμενο επίπεδο πολυπλοκότητας.
- (23) Οι χρήστες του εναέριου χώρου αντιμετωπίζουν ανομοιογενείς συνθήκες πρόσβασης και ελευθερίας κίνησης στον κοινοτικό εναέριο χώρο. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη εναρμονισμένων κανόνων αέρος και, ιδίως, εναρμονισμένης ταξινόμησης του εναέριου χώρου. Η Επιτροπή πρέπει να εναρμονίσει συνεπώς τους κανόνες αυτούς με βάση τα πρότυπα του ΔΟΠΑ.
- (24) Η EATMN θα πρέπει να σχεδιασθεί και να εφαρμοσθεί με γνώμονα την ασφάλεια, την περιβαλλοντική βιωσιμότητα, την ενίσχυση της ικανότητας και τη βελτίωση της σχέσης κόστους-οφέλους του δικτύου αεροπορικών μεταφορών συνολικά. Όπως τονίζεται στην έκθεση της επιτροπής εξέτασης των επιδόσεων του Eurocontrol που τιτλοφορείται «Αξιολόγηση των πρωτοβουλιών για τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου και τη συμβολή τους στη βελτίωση των επιδόσεων» της 31ης Οκτωβρίου 2008, η EATMN θα επιτευχθεί καλύτερα με συντονισμένη διαχείριση του δικτύου αεροπορικών μεταφορών σε κοινοτικό επίπεδο.
- (25) Σύμφωνα με τη δήλωση των κρατών μελών για τα στρατιωτικά θέματα που σχετίζονται με τον ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, η οποία συνοδεύει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, η συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ του πολιτικού και του στρατιωτικού τομέα πρέπει να διαδραματίσουν θεμελιώδη ρόλο στην υλοποίηση του ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η πορεία προς την κατεύθυνση ενισχυμένης ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων του ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, με τη δέουσα συνεκτίμηση της αποτελεσματικότητας των στρατιωτικών αποστολών.
- (26) Είναι ουσιαστικό να επιτευχθεί κοινή και εναρμονισμένη δομή των αεροδιαδρόμων, να βασισθεί η σημερινή και η μελλοντική οργάνωση του εναέριου χώρου σε κοινές αρχές, να εξασφαλισθεί προοδευτική εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM, να βελτιστοποιηθεί η χρήση των εν ανεπαρκεία πόρων για να αποφευχθεί το κόστος άσκοπου εξοπλισμού, και ο σχεδιασμός και η διαχείριση του εναέριου χώρου να βασίζονται σε εναρμονισμένους κανόνες. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή είναι αρμόδια για τη θέσπιση των αναγκαίων κανόνων και των νομικά δεσμευτικών εκτελεστικών αποφάσεων.
- (27) Ο κατάλογος των λειτουργιών που αφορούν τη διαχείριση και τον σχεδιασμό του δικτύου πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει, εφόσον είναι αναγκαίο, τις μελλοντικές λειτουργίες του δικτύου που ορίζονται από το γενικό πρόγραμμα ATM. Κατά την πραγματοποίηση αυτών των τροποποιήσεων, η Επιτροπή πρέπει να χρησιμοποιήσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την πραγματογνωσία του Eurocontrol.
- (28) Η ομάδα υψηλού επιπέδου συνέστησε νέα ή αναβαθμισμένα δεσμευτικά καθήκοντα με βάση τα υπάρχοντα και ενίσχυση του ρόλου του Eurocontrol, ενώ ταυτόχρονα συνέστησε να καταστεί η Κοινότητα μόνος ρυθμιστής και να τηρηθεί η αρχή διαχωρισμού της ρύθμισης από την παροχή υπηρεσιών. Συνεπώς, η Επιτροπή θα πρέπει να αναθέσει στον μεταρρυθμισμένο Eurocontrol, ο οποίος έχει νέες αρμοδιότητες διαχείρισης, την εκτέλεση καθηκόντων σχετικών με διάφορες λειτουργίες, τα οποία δεν συνεπάγονται τη λήψη δεσμευτικών μέτρων γενικού χαρακτήρα ούτε διακριτική ευχέρεια πολιτικής φύσεως. Ο Eurocontrol θα πρέπει να εκτελεί τα καθήκοντα αυτά με τρόπο αμερόληπτο και οικονομικά αποδοτικό και με την πλήρη συμμετοχή των χρηστών του εναέριου χώρου και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (29) 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. Επίσης, στην ανακοίνωση της Επιτροπής για σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη, υπογραμμίζεται η ανάγκη να εξασφαλισθεί λειτουργική συνοχή μεταξύ σχεδίων πτήσεων και χρονοθυρίδων. Επιπλέον, το παρατηρητήριο της χωρητικότητας των αερολιμένων της Κοινότητας θα μπορούσε να συνεισφέρει στην παροχή στα κράτη μέλη αντικειμενικών πληροφοριών για την ευθυγράμμιση της χωρητικότητας των αερολιμένων με τη χωρητικότητα της ATM, με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους στον τομέα αυτό.

- (30) Η παροχή σύγχρονων, πλήρων, υψηλής ποιότητας και έγκαιρων αεροναυτικών πληροφοριών έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ασφάλεια και στη διευκόλυνση της πρόσβασης και ελευθερίας κίνησης στον κοινοτικό εναέριο χώρο. Λαμβάνοντας υπόψη το γενικό πρόγραμμα ATM, η Επιτροπή πρέπει να αναλάβει την πρωτοβουλία να εκσυγχρονίσει τον τομέα αυτό σε συνεργασία με τον Eurocontrol 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.
- (31) Όσον αφορά την ηλεκτρονική πύλη παροχής μετεωρολογικών πληροφοριών, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της, εφόσον χρειάζεται, τις ποικίλες πηγές πληροφόρησης, συμπεριλαμβανομένων των οριζόμενων παρόχων υπηρεσιών.
- (32) Για να αποφευχθεί ο άσκοπος διοικητικός φόρτος και οι επαναλαμβανόμενες διαδικασίες ελέγχου, τα πιστοποιητικά που εκδίδονται βάσει 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 Αεροπορίας ⁽¹⁾, θα πρέπει να γίνονται δεκτά για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, όταν πρόκειται για συστατικά στοιχεία ή συστήματα.
- (33) Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και με τα οποία αποδεικνύεται η ύπαρξη εναλλακτικού μέσου συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, πρέπει να συνοδεύονται από φάκελο με τεχνικά στοιχεία, όπως απαιτείται για τον σκοπό της πιστοποίησης από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA).
- (34) Ορισμένες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004 δεν πρέπει να εφαρμόζονται στα συστήματα που έχουν τεθεί σε εφαρμογή πριν από τις 20 Οκτωβρίου 2005. Οι εθνικές εποπτικές αρχές και οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών θα πρέπει να είναι ελεύθεροι να ορίζουν από κοινού, σε εθνικό επίπεδο, τις διαδικασίες και την τεκμηρίωση που απαιτούνται για να αποδεικνύεται η συμμόρφωση των συστημάτων ATM που έχουν τεθεί σε εφαρμογή πριν από τις 20 Οκτωβρίου 2005, με τις βασικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004. Οι εκτελεστικές διατάξεις και οι κοινοτικές προδιαγραφές που θεσπίζονται μετά από την έγκριση του παρόντος κανονισμού, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους αυτήν τη ρύθμιση, ενώ δεν επιτρέπεται να προκύψει από αυτήν καμία αναδρομική απαίτηση αποδεικτικών εγγράφων.
- (35) Η ομάδα υψηλού επιπέδου συνέστησε, στην τελική της έκθεση προς την Επιτροπή, το πρόγραμμα SESAR να έχει συγκεκριμένα ως αντικείμενο τον καθορισμό διαλεπτολογικών διαδικασιών, συστημάτων και ανταλλαγής πληροφοριών εντός της Ευρώπης και με τον υπόλοιπο κόσμο. Σε αυτό πρέπει να περιληφθεί η εκπόνηση σχετικών προτύπων και ο καθορισμός νέων εκτελεστικών κανόνων ή κοινοτικών προδιαγραφών στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.
- (36) Κατά τη θέσπιση εκτελεστικών μέτρων που περιλαμβάνουν πρότυπα που έχει θεσπίσει ο Eurocontrol, η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα μέτρα συμπεριλαμβάνουν όλες τις αναγκαίες βελτιώσεις των αρχικών προτύπων και λαμβάνουν πλήρως υπόψη τους την ανάγκη αποφυγής διπλών ρυθμίσεων.
- (37) Η ταυτόχρονη επιδίωξη των στόχων της βελτίωσης των προτύπων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας και των συνολικών επιδόσεων της ATM και των ANS για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη απαιτεί συνεκτίμηση του ανθρώπινου παράγοντα. Για τον λόγο αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο της καθιέρωσης αρχών «πνεύματος δικαιοσύνης».
- (38) Ενόψει της προτεινόμενης επέκτασης των αρμοδιοτήτων του EASA, ώστε να συμπεριλάβει την ασφάλεια της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να διασφαλιστεί η συνέπεια μεταξύ των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004, (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (39) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ενδείκνυται να θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽²⁾. Τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει να θεσπιστούν εντός καταλλήλου χρονοδιαγράμματος, προκειμένου να τηρηθούν οι προθεσμίες που ορίζουν ο παρών κανονισμός και οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004, (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (40) Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να προσαρμόζει μέτρα στα πρόσφατα δεδομένα βάσει των τεχνολογικών ή επιχειρησιακών εξελίξεων, καθώς επίσης να καθορίσει βασικά κριτήρια και διαδικασίες για την άσκηση ορισμένων λειτουργιών διαχείρισης του δικτύου. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004, διά συμπληρώσεώς τους με νέα, μη ουσιώδη στοιχεία, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (41) Όταν για επιτακτικούς λόγους κατεπείγουσας ανάγκης δεν είναι δυνατόν να τηρηθούν οι συνήθεις προθεσμίες στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο, η Επιτροπή πρέπει να έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει τη διαδικασία επείγοντος του άρθρου 5α παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (42) 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.

(1) ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

(2) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

- (43) 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.
- (44) Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 θα πρέπει συν-επώς να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 τροποποιείται ως εξής:

- 1) το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Άρθρο 1

Στόχος και πεδίο εφαρμογής

1. Στόχος της πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού είναι να βελτιωθούν τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας, η βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και οι συνολικές επιδόσεις της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΑΤΜ) και του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ΑΝΣ) 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, συστήματα διαχείρισης δικτύου και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που βασίζονται αποκλειστικά σε κριτήρια ασφαλείας, απόδοσης και τεχνικής επάρκειας, 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.

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 και τις απαιτήσεις των κρατών μελών που αφορούν θέματα δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφαλείας και άμυνας, όπως ορίζεται στο άρθρο 13. Ο παρών κανονισμός και τα μέτρα του άρθρου 3 δεν καλύπτουν τις στρατιωτικές επιχειρήσεις και τη στρατιωτική εκπαίδευση.

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 να επικουρεί τα κράτη μέλη, στους τομείς τους οποίους καλύπτει, ως προς την εκπλήρωση των δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου υποχρεώσεών τους, με την παροχή βάσης για κοινή ερμηνεία και ενιαία εφαρμογή των διατάξεών της, και με την εξασφάλιση της δέουσας συνεκτικότητάς τους στον παρόντα κανονισμό και στους κανόνες εφαρμογής του.

4. Εξυπακούεται ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας όσον αφορά τη διαφορά περί κυριαρχίας επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο αερολιμένας.»

- 2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

- α) το σημείο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. ως “χρήστες του εναέριου χώρου” νοούνται οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών που λειτουργούν ως γενική εναέρια κυκλοφορία.»

- β) το σημείο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

- γ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«13α. ως “γενικό πρόγραμμα ΑΤΜ” νοείται το πρόγραμμα που εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/ΕΚ 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) (**).»

(*) ΕΕ L 95 της 9.4.2009, σ. 41.

(**) ΕΕ L 64 της 2.3.2007, σ. 1.»

- δ) το σημείο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«15. “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 υπηρεσιών αεροναυτιλίας πληροί τις προϋποθέσεις προκειμένου να παρέχει μια συγκεκριμένη υπηρεσία.»

- ε) το σημείο 21 διαγράφεται·

- στ) το σημείο 22 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«22. ως “ευέλικτη 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 ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου” που έχει εκδώσει ο Eurocontrol.»

ζ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:

«23α. “υπηρεσία πληροφοριών πτήσης” σημαίνει υπηρεσία παροχής συμβουλών και χρησιμών πληροφοριών για την ασφάλη και αποτελεσματική διενέργεια των πτήσεων·

23β. “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·»

η) το σημείο 25 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

θ) το σημείο 37 διαγράφεται·

ι) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«41. “διασυνωριακές υπηρεσίες” σημαίνει οιαδήποτε κατάσταση όπου οι αεροναυτιλιακές υπηρεσίες σε ένα κράτος μέλος παρέχονται από πάροχο πιστοποιημένο σε άλλο κράτος μέλος·»

3) το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

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 ανεξάρτητες από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η ανεξαρτησία αυτή επιτυγχάνεται με τον επαρκή διαχωρισμό, σε λειτουργικό τουλάχιστον επίπεδο, μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών και των φορέων αυτών.

3. Οι εθνικές εποπτικές αρχές ασκούν τις εξουσίες τους κατά τρόπο αμερόληπτο, ανεξάρτητο και διαφανή. Τούτο επιτυγχάνεται με την εφαρμογή κατάλληλων μηχανισμών διαχείρισης και ελέγχου, 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 οιοδήποτε άλλου δημόσιου φορέα.

4. 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.

5. 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 τις παραγράφους 2, 3 και 4·»

4) στο άρθρο 5, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, 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·»

5) τα άρθρα 6 έως 11 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Συμβουλευτικό όργανο του κλάδου

Με την επιφύλαξη του ρόλου της επιτροπής και του Eurocontrol, η Επιτροπή συνιστά “συμβουλευτικό όργανο του κλάδου”, στο οποίο συμμετέχουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι ενώσεις των χρηστών του εναέριου χώρου, 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 7

Σχέσεις με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες

Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της έχουν ως στόχο και υποστηρίζουν την επέκταση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού σε χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τον σκοπό αυτό, επιδιώκουν, είτε στα πλαίσια συμφωνιών που συνάπτονται με όμορες τρίτες χώρες είτε στα πλαίσια συμφωνιών για τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, την επέκταση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, στις χώρες αυτές.

«Άρθρο 8

Εκτελεστικοί κανόνες

1. Για την κατάρτιση εκτελεστικών κανόνων, η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εντολές προς τον Eurocontrol ή, εφόσον απαιτείται, προς άλλο οργανισμό, 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.

Άρθρο 9

Κυρώσεις

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

Άρθρο 10

Διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς

1. Τα κράτη μέλη, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης, ώστε οι ενδιαφερόμενοι φορείς, περιλαμβανομένων των οργάνων εκπροσώπησης των εργαζομένων, να συμμετέχουν κατάλληλα στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

2. Η Επιτροπή θεσπίζει μηχανισμό διαβούλευσης σε κοινοτικό επίπεδο. Η ειδική επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί βάσει της απόφασης 98/500/EK συμμετέχει στη διαβούλευση.

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

Στους ενδιαφερόμενους φορείς μπορεί να περιλαμβάνονται:

- φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας,
- φορείς εκμετάλλευσης,
- σχετικοί χρήστες του εναέριου χώρου ή σχετικές ομάδες που εκπροσωπούν τους χρήστες του εναέριου χώρου,
- στρατιωτικές αρχές,
- κατασκευαστική βιομηχανία και
- επαγγελματικές οργανώσεις αντιπροσώπευσης του προσωπικού.

Άρθρο 11

Σύστημα επιδόσεων

1. Για να βελτιωθούν οι επιδόσεις της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό καταρτίζεται σύστημα επιδόσεων της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου. Το σύστημα περιλαμβάνει τα εξής:

α) κοινοτικούς στόχους για τις επιδόσεις στα καίρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης·

β) εθνικά ή σχέδια για τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, περιλαμβανομένων στόχων επιδόσεων, που εξασφαλίζουν τη συνέπεια με τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων και

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

2. Σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3, η Επιτροπή μπορεί να ορίσει 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 συστήματος επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1. 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 εναέριου χώρου 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 παράγραφος 1 στοιχείο β), καταρτίζονται από τις εποπτικές εθνικές αρχές και εγκρίνονται από τα κράτη μέλη. Τα σχέδια αυτά περιλαμβάνουν δεσμευτικούς εθνικούς στόχους 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 και τους συντονιστές αερολιμένων.

γ) Η συμμόρφωση των εθνικών στόχων ή των στόχων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου με τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων αξιολογείται από την Επιτροπή, με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στην παράγραφο 6 στοιχείο δ).

Εφόσον η Επιτροπή επισημάνει ότι μία ή περισσότερες εθνικές δέσμες στόχων επιδόσεων ή δέσμες στόχων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου δεν πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης, μπορεί να αποφασίσει, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 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 αποδεικτικά στοιχεία, να αναθεωρήσει τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3.

- δ) Η περίοδος αναφοράς για το σύστημα των επιδόσεων 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 κράτη μέλη ή/και οι εθνικές εποπτικές αρχές εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα που έχουν ορίσει. Η πρώτη περίοδος αναφοράς καλύπτει τα τρία πρώτα έτη μετά την έγκριση των εκτελεστικών κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 6.
- ε) Η Επιτροπή διενεργεί τακτικές αξιολογήσεις της επίτευξης των στόχων επιδόσεων και υποβάλλει τα αποτελέσματα στην επιτροπή ενιαίου ουρανού.

4. Για το σύστημα επιδόσεων κατά την παράγραφο 1 ισχύουν οι εξής διαδικασίες:

- α) συλλογή, επικύρωση, εξέταση, αξιολόγηση και διάδοση δεδομένων που σχετίζονται με τις επιδόσεις της αεροναυτικής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου από όλα τα σχετικά μέρη, στα οποία περιλαμβάνονται πάροχοι υπηρεσίας αεροναυτικής, 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 στόχων επιδόσεων για ολόκληρη την Κοινότητα, οι οποίοι ορίζονται εξετάζοντας εισροές που προσδιορίζονται στο επίπεδο των κρατών μελών ή λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου·
- δ) αξιολόγηση των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου με βάση εθνικό σχέδιο ή σχέδιο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου και

- ε) παρακολούθηση των εθνικών σχεδίων επιδόσεων ή των σχεδίων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου, περιλαμβανομένων των ενδεδειγμένων μηχανισμών συναγερμού.

Η Επιτροπή μπορεί να προσθέτει διαδικασίες στον κατάλογο των διαδικασιών 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 5 παράγραφος 4.

5. Κατά τον καθορισμό του συστήματος επιδόσεων λαμβάνεται υπόψη το ότι οι υπηρεσίες αεροδιαδρόμων, οι υπηρεσίες τερματικών αερολιμένων και οι λειτουργίες δικτύου είναι διαφορετικές και πρέπει να αντιμετωπίζονται ανάλογα, εάν είναι απαραίτητο και για τους σκοπούς μέτρησης των επιδόσεων.

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:

- α) το περιεχόμενο και το χρονοδιάγραμμα των διαδικασιών που προβλέπει η παράγραφος 4·
- β) την περίοδο αναφοράς και τα διαστήματα για την αποτίμηση της επίτευξης των στόχων επιδόσεων και τον ορισμό νέων στόχων·
- γ) 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 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 αεροναυτικής·
- ii) πραγματοποιούνται όλα τα στοιχεία κόστους της εθνικής βάσης κόστους ή της βάσης κόστους λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου·
- iii) περιλαμβάνουν δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων σύμφωνους με τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων·
- δ) κριτήρια για την αποτίμηση του εάν οι εθνικοί στόχοι ή οι στόχοι λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου είναι συνεπείς προς τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων που τίθενται κατά την περίοδο αναφοράς και για την υποστήριξη των μηχανισμών συναγερμού·
- ε) γενικές αρχές για τον καθορισμό από τα κράτη μέλη του καθεστώτος παροχής κινήτρων·
- 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 των εκτελεστικών κανόνων.»·

6) το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«2. 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 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.»

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«4. 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.»

7) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 13α

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας

Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004, (ΕΚ) αριθ. 552/2004 καθώς 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 Αεροπορίας (*), 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 για να διασφαλίσουν ότι όλα τα θέματα ασφάλειας αντιμετωπίζονται με το δέοντα τρόπο.

(*) ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1».

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 τροποποιείται ως εξής:

1) τα άρθρα 2 έως 4 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«Άρθρο 2

Καθήκοντα των εθνικών εποπτικών αρχών

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού-πλαίσιο 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 τελεί υπό την ευθύνη του κράτους μέλους το οποίο όρισε ή συγκρότησε τη σχετική αρχή.

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 τις εργασίες αυτές.

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.

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 περιπτώσεων μη συμμόρφωσης προς τις εφαρμοζόμενες κοινές απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 6 ή τους όρους που ορίζονται στο παράρτημα II.

5. Στην περίπτωση της παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι ρυθμίσεις αυτές περιλαμβάνουν μια συμφωνία σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση των εποπτικών καθηκόντων που περιγράφονται στις παραγράφους 1 και 2 και των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών. Μια τέτοια 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.

Άρθρο 3

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 I τις επιθεωρήσεις και μελέτες που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2.

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

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.»

2) το άρθρο 5 διαγράφεται·

3) στο άρθρο 7, οι παράγραφοι 6 και 7 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. 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 εναέριου χώρου και αερολιμένες εντός της Κοινότητας.

7. Οι εθνικές εποπτικές αρχές παρακολουθούν την τήρηση των κοινών απαιτήσεων και των όρων που συνοδεύουν τα πιστοποιητικά. Λεπτομέρειες της παρακολούθησης αυτής περιλαμβάνονται στις ετήσιες εκδόσεις 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.»

4) το άρθρο 8 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 8

Ορισμός παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποκλειστική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου στον εναέριο χώρο της δικαιοδοσίας τους. Προς τούτο, τα κράτη μέλη ορίζουν πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας κάτοχο έγκυρου πιστοποιητικού εντός της Κοινότητας.

2. Για την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και του άρθρου 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:

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

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 μπορούν να συμπεριλαμβάνονται όροι για την έγκαιρη παροχή των κατάλληλων πληροφοριών για τον εντοπισμό όλων των κινήσεων αεροσκαφών στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο.

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.

5. Όσον αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 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.»

5) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 9α

Λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου 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 ασφαλείας, να βελτιωθούν οι επιδόσεις του συστήματος αεροπορικών μεταφορών συνολικά και να μειωθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον. Τα κράτη μέλη, και ιδίως εκείνα που ορίζουν γειτονικά λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, συνεργάζονται μεταξύ τους το μέγιστο δυνατό για να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα διάταξη. Στη συνεργασία αυτή μπορούν επίσης να περιλαμβάνονται και τρίτες χώρες, εφόσον λαμβάνουν μέρος σε λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.

2. Συγκεκριμένα, τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου:

α) υποστηρίζονται από μηχανισμούς ασφαλείας·

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

γ) εξασφαλίζουν τη συμβατότητα με το ευρωπαϊκό δίκτυο αεροδιαδρόμων, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού για τον εναέριο χώρο·

- δ) δικαιολογούνται από τη συνολική προστιθέμενη τους αξία, συμπεριλαμβανομένης της βέλτιστης χρήσης των τεχνικών και ανθρώπινων πόρων, βάσει αναλύσεων κόστους-οφέλους·
- ε) διασφαλίζουν ομαλή και ευέλικτη μεταβίβαση της ευθύνης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
- στ) διασφαλίζουν συμβατότητα μεταξύ των διαφόρων διατάξεων του εναέριου χώρου, βελτιστοποιώντας, μεταξύ άλλων, τις σημερινές περιοχές πληροφοριών πτήσης·
- ζ) συμμορφώνονται με τους όρους που απορρέουν από περιφερειακές συμφωνίες που συνάπτονται στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ·
- η) σέβονται περιφερειακές συμφωνίες που ισχύουν την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, ιδίως τις συμφωνίες όπου συμμετέχουν τρίτες ευρωπαϊκές χώρες και
- θ) εξασφαλίζουν τη συνέπεια με τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων.

3. Ένα λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου καθορίζεται μόνον με αμοιβαία συμφωνία μεταξύ όλων των κρατών μελών και, κατά περίπτωση, των τρίτων χωρών που είναι υπεύθυνα για οποιοδήποτε μέρος του εναέριου χώρου που περιλαμβάνεται στο εν λόγω τμήμα. Το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η), πριν κοινοποιήσει(-ουν) στην Επιτροπή την καθιέρωση λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου, παρέχει(-ουν) στην Επιτροπή, στον συντονιστή, στα άλλα κράτη μέλη και σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη κατάλληλες πληροφορίες και τους δίνει(-ουν) τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

4. Σε περίπτωση που τα λειτουργικά τμήματα εναέριου 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.

5. 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 3, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη την εν λόγω γνωμοδότηση προκειμένου να εξευρεθεί λύση.

6. Αφού λάβει τις κοινοποιήσεις εκ μέρους των κρατών μελών όσον αφορά τις συμφωνίες και τις δηλώσεις στις οποίες αναφέρονται οι παράγραφοι 3 και 4, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσο κάθε λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2 και παρουσιάζει τα συμπεράσματα, προς συζήτηση, στην επιτροπή ενιαίου ουρανού. Εάν η Επιτροπή συμπεράνει ότι ένα ή περισσότερα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου δεν πληρούν τις προϋποθέσεις, ξεκινά 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.

8. Το αργότερο μέχρι τις 4 Δεκεμβρίου 2010, εκπονείται υλικό καθοδήγησης για τον καθορισμό και την τροποποίηση λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία αναφέρεται το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού-πλαίσιο.

9. Η Επιτροπή εγκρίνει, το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2011 και σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού-πλαίσιο, εκτελεστικούς κανόνες 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.

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.»

- 6) το άρθρο 11 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 11

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 ισοτίμες νομικές ρυθμίσεις όσον αφορά στη διαχείριση συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου.»

- 7) το άρθρο 12 παράγραφος 3 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Σε περίπτωση παροχής δέσμης υπηρεσιών, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσδιορίζουν και δημοσιοποιούν τις δαπάνες και τα έσοδα που απορρέουν από τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, καταναμημένα σύμφωνα με το σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που αναφέρεται στο άρθρο 14 και, αναλόγως, τηρούν ενοποιημένους λογαριασμούς για άλλες μη αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως θα ήταν υποχρεωμένοι να τηρούν εάν τις υπηρεσίες αυτές παρείχαν ανεξάρτητες επιχειρήσεις.»

- 8) το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Άρθρο 14

Γενικά

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 15 και 16, το σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών συμβάλλει στην επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας στον καθορισμό, στην επιβολή και στην εφαρμογή των τελών στους χρήστες του εναέριου 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 το άρθρο 15 της σύμβασης του Σικάγου του 1944 περί της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας και προς το σύστημα χρέωσης των τελών διαδρομής του Eurocontrol.»

- 9) το άρθρο 15 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 15

Αρχές

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:

- α) 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. 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 του κανονισμού-πλαίσιο, είτε κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, μετά από κατάλληλες προσαρμογές για την εφαρμογή των μηχανισμών συναγερμού κατά το άρθρο 11 του κανονισμού-πλαίσιο·

- β) το κόστος που λαμβάνεται υπόψη εν προκειμένω είναι αυτό που υπολογίζεται με βάση τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες, όπως προβλέπεται και υλοποιείται δυνάμει του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας της ICAO, 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 το άρθρο 9 του κανονισμού-πλαίσιο και οι δαπάνες τυχόν διορθωτικών μέτρων επιβαλλόμενων από κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού-πλαίσιο·

- γ) όσον 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·

- δ) το κόστος των διαφόρων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσδιορίζεται χωριστά όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3·

- ε) 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 μιας των δύο αυτών κατηγοριών μόνον εφόσον αιτιολογηθεί αντικειμενικά και περιγραφεί με σαφήνεια·

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

3. Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται προς τις εξής αρχές όταν καθορίζουν τέλη σύμφωνα με την παράγραφο 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 ιδιαιτείας 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 μετακυλιέται 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, 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 τον σκοπό αυτό, και 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 εναέριου χώρου να προβαίνουν σε βελτιώσεις της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, όπως αύξηση της χωρητικότητας, μείωση των καθυστερήσεων και βιώσιμη ανάπτυξη, διατηρώντας ταυτόχρονα βέλτιστο επίπεδο ασφαλείας.
4. Η Επιτροπή αποφασίζει λεπτομερείς εκτελεστικούς κανόνες για το παρόν άρθρο σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού-πλαίσιο.»

10) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 15α

Κοινά έργα

1. Κοινά έργα ενδέχεται να υποστηρίξουν την επιτυχή εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM. 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.

2. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού-πλαίσιο, 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 επιρραίζει

τους μηχανισμούς για την ανάπτυξη των έργων αυτών σε σχέση με ένα λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, όπως έχει συμφωνηθεί από τα μέρη των εν λόγω τμημάτων.

3. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να αποφασίσει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 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 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 10 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.»

11) τα άρθρα 16 έως 18 αντικαθίστανται ως εξής:

«Άρθρο 16

Αναθεώρηση συμμόρφωσης

1. Η Επιτροπή μεριμνά για τον συνεχή έλεγχο της συμμόρφωσης προς τις αρχές και τους κανόνες που αναφέρονται στα άρθρα 14 και 15, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή επιδιώκει τη δημιουργία αναγκαίων μηχανισμών χρήσης της εμπειρογνομοσύνης 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. Με την επιφύλαξη του άρθρου 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 και αφού διαβουλευθεί με την επιτροπή ενιαίου ουρανού, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού-πλαίσιο, αποφασίζει σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 14 και 15 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 παραπέμπει την απόφασή της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός ενός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί να λαμβάνει, εντός μηνός, διαφορετική απόφαση με ειδική πλειοψηφία.

Άρθρο 17

Αναθεώρηση των παραρτημάτων

Μέτρα 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 που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού-πλαίσιο.

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

Άρθρο 18

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 ουσιωστικό 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 14 δημοσιοποιούνται.»

12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«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.»

13) το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται ως εξής:

«ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ»

β) το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«Οι ειδικευμένοι φορείς πρέπει:»

Άρθρο 3

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 2 διαγράφεται·

2) το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«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 εμπιπτουν 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 του ΔΟΠΑ εντός των γεωγραφικών ορίων της περιοχής πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου και των περιοχών πληροφοριών πτήσης που τους έχει αναθέσει ο ΔΟΠΑ κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.»

3) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 3α

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, εξασφαλίζει τη διάδοση 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 υπό μορφή πύλης ηλεκτρονικής και ολοκληρωμένης 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 αποφασίζει λεπτομερείς εκτελεστικούς κανόνες για το παρόν άρθρο σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού-πλαίσιο.»

4) το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«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 εναερίου χώρου του ΔΟΠΑ, με ενδεδειγμένες προσαρμογές, για να εξασφαλισθεί αδιάλειπτη παροχή ασφαλών και αποτελεσματικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε όλο τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.»

5) το άρθρο 5 διαγράφεται·

6) το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Διαχείριση και σχεδιασμός του δικτύου

1. Οι λειτουργίες 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 αεροναυτικές υπηρεσίες. Αυτές οι λειτουργίες 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:

- 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.

Οι λειτουργίες του πρώτου εδαφίου 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 εναερίου χώρου. Εκτελούνται σε συντονισμό με τις στρατιωτικές αρχές βάσει συμφωνημένων διαδικασιών για την ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου.

Η Επιτροπή μπορεί, μετά από διαβούλευση με την επιτροπή ενιαίου ουρανού και σύμφωνα με τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 4, να αναθέσει στον Eurocontrol, ή σε άλλον αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα, τα καθήκοντα που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των λειτουργιών του πρώτου εδαφίου. 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 εναερίου χώρου και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτικής.

3. Η Επιτροπή μπορεί να προσθέτει λειτουργίες στον κατάλογο των λειτουργιών που απαριθμούνται στην παράγραφο 2, αφού διεξαγάγει τις δέουσες διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς της βιομηχανίας. Τα μέτρα αυτά που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών 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. 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:

- 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 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 αεροναυτικής και της λειτουργίας διαχείρισης του δικτύου για τα καθήκοντα που αναφέρονται στην παράγραφο 2·
- ε) τις 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 διαχειριστών συχνοτήτων των κρατών μελών, ενώ εξασφαλίζεται ότι οι λειτουργίες διαχείρισης συχνοτήτων των κρατών μελών εξακολουθούν να πραγματοποιούν τις εκχωρήσεις συχνοτήτων που δεν έχουν αντίκτυπο στο δίκτυο. Για τις περιπτώσεις εκείνες οι οποίες έχουν αντίκτυπο στο δίκτυο, οι διαχειριστές συχνοτήτων των κρατών μελών συνεργάζονται με τους υπεύθυνους για τη λειτουργία διαχείρισης του δικτύου με στόχο τη βελτιστοποίηση της χρήσης των συχνοτήτων.

5. Πτυχές του σχεδιασμού του εναέριου χώρου, άλλες από εκείνες που αναφέρονται στην παράγραφο 2, 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 στο επίπεδο των 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 αμερόληπτο 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 ευελιξία και σύμφωνα με τις συστάσεις του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ, ευρωπαϊκή περιοχή.

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 συμφωρημένες 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.»

7) το άρθρο 9 διαγράφεται.

Άρθρο 4

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 τροποποιείται ως εξής:

1) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«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 Ασφάλειας της Αεροπορίας (*), εφόσον αφορά συστατικά στοιχεία ή συστήματα, θεωρείται, για τους σκοπούς των άρθρων 5 και 6 του παρόντος κανονισμού, δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή δήλωση ΕΚ καταλληλότητας χρήσης, ή δήλωση ΕΚ επαλήθευσης, εφόσον περιέχει αποδεικτικά στοιχεία της συμμόρφωσης προς τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και τους αντίστοιχους εκτελεστικούς κανόνες διαλειτουργικότητας.

(*) ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.»

2) το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«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.»

3) στο άρθρο 10 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«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.»

- 4) το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:
- α) στο μέρος Α, το πρώτο εδάφιο του σημείου 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
- «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.»
- β) το μέρος Β τροποποιείται ως εξής:
- i) το πρώτο εδάφιο του σημείου 3.1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
- «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.»
- ii) το σημείο 3.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
- «3.2.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας
- Τα συστήματα επεξεργασίας δεδομένων επιτήρησης εμπεριέχουν τις σταδιακά
- iii) το σημείο 4.2 αντικαθίσταται από το εξής:
- «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.»

Άρθρο 5

Έναρξη ισχύος

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

Το άρθρο 6 παράγραφοι 2 και 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004, όπως τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό, εφαρμόζεται από την ημερομηνία που καθορίζεται στους αντίστοιχους εκτελεστικούς κανόνες, όχι όμως αργότερα από τις 4 Δεκεμβρίου 2012.

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

Στρασβούργο, 21 Οκτωβρίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
J. BUZEK

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
C. MALMSTRÖM