



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 26.11.2002
COM(2002) 658 τελικό

2001/0060 (COD)
2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας

(υποβληθείσες από την Επιτροπή
σύμφωνα με το άρθρο 250, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΡΧΕΣ

- 1.1. Τον Οκτώβριο του 2001, η Επιτροπή υπέβαλε τέσσερεις νομοθετικές προτάσεις για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού¹, με σκοπό την έγκρισή τους σύμφωνα με τη διαδικασία συναπόφασης που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Στις 15 Μαΐου 2002, η Επιτροπή των Περιφερειών διατύπωσε θετική γνώμη. Στις 17 Ιουλίου 2002, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή διατύπωσε θετική γνώμη.

Στις 3 Σεπτεμβρίου 2002, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ορισμένες τροπολογίες κατά την πρώτη του ανάγνωση και ενέκρινε τις προτάσεις της Επιτροπής, όπως τροποποιήθηκαν. Η Επιτροπή τότε ανέφερε τη θέση της επί εκάστης τροπολογίας, διευκρινίζοντας ποιες τροπολογίες ήταν σε θέση να δεχθεί και ποιες όχι.

Στη συνέχεια, η Επιτροπή συνέταξε τις ακόλουθες τροποποιημένες προτάσεις.

- 1.2. Στις τροποποιήσεις έχουν ενσωματωθεί οι τροπολογίες που έγιναν δεκτές από την Επιτροπή ως είχαν, καθώς και οι νέες διατάξεις που προέκυψαν από τις τροπολογίες που έγιναν δεκτές κατ' αρχήν, αν και διατυπώθηκαν διαφορετικά, ή έγιναν δεκτές εν μέρει.

Βάσει του άρθρου 250 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, η Επιτροπή τροποποιεί τις προτάσεις όπως περιγράφεται κατωτέρω.

Οι τροποποιήσεις στις αρχικές προτάσεις της Επιτροπής σημειώνονται ως εξής: το κείμενο που απαλείφεται σημειώνεται με διαγραφή, το δε νέο ή τροποποιημένο κείμενο σημειώνεται με έντονα και υπογραμμισμένα στοιχεία.

¹ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού (COM(2001) 123 τελικό/2 της 30/11/2001 – 2001/0060 (COD)).

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού (COM(2001) 564 τελικό/2 της 11/12/2001 – 2001/0235 (COD)).

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού (COM(2001) 564 τελικό/2 της 11/12/2001 – 2001/0236 (COD)).

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (COM(2001) 564 τελικό/2 της 11/12/2001 – 2001/0237 (COD)).

2. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΥΡΑΝΟΥ (2001/0060 (COD))

2.1. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές ως είχαν

- Τροπολογίες 4 και 30

Σκοπός των τροπολογιών αυτών είναι να εισαχθεί ένας αποτελεσματικός μηχανισμός επιβολής κυρώσεων στους φορείς εκμετάλλευσης που παραβαίνουν τους κανόνες. Το παρόν σύστημα είναι πρόσφορο για καταχρήσεις και υπάρχει κίνδυνος καταχρήσεων, ιδίως όσον αφορά τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Η Επιτροπή δέχεται τις εν λόγω τροπολογίες.

- Τροπολογίες 7, 8, 15, 16, 17, 18, 20, 21 και 32

Με τις τροπολογίες αυτές αποσαφηνίζεται ή βελτιώνεται το κείμενο του κανονισμού, καθώς ενισχύεται η μνεία της διαβούλευσης με τους κοινωνικούς παράγοντες (7), των εθνικών αμυντικών αναγκών (8), των αναγκών μεταφορικής ικανότητας (15), της αποτελεσματικότητας των πτήσεων (16), των δεικτών επιδόσεων (18), της ασφάλειας (20, 21) και της έκθεσης προόδου (32). Η Επιτροπή δέχεται τις εν λόγω τροπολογίες.

2.2. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές κατ' αρχήν, αλλά όχι ως προς τη διατύπωση

- Τροπολογία 3

Με την παρούσα τροπολογία επιβεβαιώνεται ο χαρακτήρας δημόσιας υπηρεσίας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Ωστόσο, αυτόν τον χαρακτήρα έχει κυρίως ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας. Επομένως, η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί την εν λόγω αρχή, εάν αναφέρεται σε αυτή τη λειτουργία.

- Τροπολογία 9

Η τροπολογία αυτή αναφέρεται στη συνεργασία μεταξύ της Κοινότητας και του Eurocontrol. Η σχέση μεταξύ της Κοινότητας και του Eurocontrol τίθεται στο πλαίσιο της επικείμενης προσχώρησης της Κοινότητας σε αυτόν τον οργανισμό. Η αρχή της ανάπτυξης "του ύψιστου επιπέδου συνεργασίας" μεταξύ των δύο οργανισμών θα είναι συνέπεια αυτού του γεγονότος, όπως καθιερώνεται στο πρωτόκολλο προσχώρησης². Οι παράλληλες μνείες της εν λόγω συνεργασίας σε ένα κοινοτικό μέτρο είναι περιττές και δημιουργούν σύγχυση. Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί υπόμνηση αυτής της αρχής σε μια αιτιολογία και την προσθήκη μιας διάταξης που να αναφέρεται στη συνεργασία της με το εκτελεστικό όργανο του Eurocontrol, συγκεκριμένα την Υπηρεσία Eurocontrol, η οποία θα αναπτυχθεί επί καθαρά διοικητικής βάσεως. Πάντως, η διατύπωση της διάταξης αυτής πρέπει να είναι

² "Ότι ο σκοπός της προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη Σύμβαση είναι να συνδράμει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, εφεξής καλούμενο "EUROCONTROL", στην επίτευξη των σκοπών του, όπως ορίζονται στη Σύμβαση, και συγκεκριμένα να αποτελεί έναν ενιαίο και αποτελεσματικό φορέα χάραξης πολιτικής για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη."

σύμφωνη με τις θεσμικές αρχές που διέπουν την εκπλήρωση των καθηκόντων της Επιτροπής.

- Τροπολογία 10

Η παρούσα τροπολογία διευκρινίζει ότι απλώς και μόνο η έγκριση της νομοθετικής δέσμης, που συνίσταται από τον κανονισμό πλαίσιο και τους τρεις επιμέρους κανονισμούς, δεν θα επαρκέσει για την επίσπευση της υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Χρειάζονται επιπρόσθετα μέτρα, εντός του συμπεφωνημένου χρονοδιαγράμματος (τέλος του 2004). Η Επιτροπή θα θεσπίσει τα εν λόγω μέτρα, σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στη νομοθετική δέσμη. Η Επιτροπή δέχεται την αρχή αυτή.

- Τροπολογία 12

Σκοπός της παρούσας τροπολογίας είναι να επιβεβαιωθεί ο ρόλος που έχουν τα κράτη να αποφασίζουν για το καθεστώς και τη δομή των φορέων παροχής υπηρεσιών, καθώς και για τον χαρακτήρα δημοσίου συμφέροντος των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, πράγμα το οποίο είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας. Η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί την εν λόγω αρχή, με αναδιατύπωση.

- Τροπολογία 14

Η τροπολογία αποσκοπεί στη διευκρίνιση του πεδίου εφαρμογής του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Ο όρος "δικαιοδοσία" θα υπονοούσε έμμεσα ότι καλύπτεται ο εναέριος χώρος υπεράνω των διεθνών υδάτων. Ωστόσο, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού δεν δύναται να διευρυνθεί πέραν του πεδίου εφαρμογής της συνθήκης. Επομένως, είναι προτιμότερο να αναφερθεί "ο εναέριος χώρος υπό την αρμοδιότητα των κρατών μελών".

- Τροπολογίες 22 και 23

Σκοπός των τροπολογιών αυτών είναι να διευκρινισθεί ότι η ανάπτυξη και η επικύρωση των τεχνικών και επιχειρησιακών λύσεων θα πραγματοποιείται στο πλαίσιο προγραμμάτων, με σύμπραξη όλων των μερών και λαμβανομένων υπόψη των διεθνών προτύπων. Η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί αυτή την αρχή.

- Τροπολογία 26

Η τροπολογία αναφέρεται στον εσωτερικό κανονισμό της επιτροπής, αλλά δεν είναι σύμφωνη με τις συνήθειες πρακτικές διατύπωσης. Άρα η Επιτροπή μπορεί να την δεχθεί κατ' αρχήν.

- Τροπολογία 33

Με την τροπολογία διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής των διασφαλίσεων για λόγους ασφάλειας και άμυνας, ώστε να καλύπτεται η άμεση διαθεσιμότητα του εναέριου χώρου για την ταχεία αντίδραση των ενόπλων δυνάμεων. Το κείμενο του άρθρου έχει διατυπωθεί όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς το κείμενο του άρθρου 297 της συνθήκης. Αναφέρεται σε εξαιρετικές καταστάσεις. Η τροπολογία αναφέρεται σε επιχειρησιακές καταστάσεις (αναγκαίες συνθήκες για την ταχεία κινητοποίηση των ενόπλων δυνάμεων), πράγμα το οποίο θα εισήγαγε πάρα πολύ ευρύ περιθώριο

ελιγμών για παρεκκλίσεις από την εφαρμογή του κανονισμού. Η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί την αρχή να εξασφαλίζεται στα κράτη μέλη η δυνατότητα να διατηρούν και να βελτιώνουν τη διαθεσιμότητα των ενόπλων δυνάμεων. Εν τούτοις, η εν λόγω αρχή δεν θα πρέπει να καταλήγει σε μονομερείς εξαιρέσεις από την εφαρμογή του κανονισμού. Εάν συνέβαινε αυτό, θα επηρεαζόταν η αποτελεσματική διαχείριση του εναέριου χώρου.

2.3. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές εν μέρει, με ή χωρίς αλλαγές στη διατύπωση

- Τροπολογία 5

Οι απαιτήσεις για διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, μπορεί να εμπίπτει ή να μην εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 138 της συνθήκης. Η διατύπωση των εν λόγω απαιτήσεων πρέπει να γίνει με περισσότερο ευέλικτο τρόπο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί να ενισχυθεί μόνον η πρώτη φράση της αιτιολογίας.

- Τροπολογίες 6 και 28

Η τροπολογία 28, με την οποία προτείνεται να συσταθεί μια συμβουλευτική ομάδα του κλάδου, με θεσμικό ρόλο, θα είχε ως αποτέλεσμα να επηρεασθεί το δικαίωμα πρωτοβουλίας της Επιτροπής. Η Επιτροπή συμφωνεί ότι υπάρχει ανάγκη να συμβάλουν τα ενδιαφερόμενα μέρη στην εφαρμογή της μεταρρύθμισης. Εξ ου και η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί να διατυπωθεί η αρχή της διαβούλευσης με τον κλάδο σε μια αιτιολογία. Η αρχή αυτή επίσης προβλέπεται λεπτομερέστερα στην πρόταση κανονισμού για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, στο άρθρο 14.

- Τροπολογία 11

Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί εν μέρει την παρούσα τροπολογία. Η μνεία των ραντάρ θα περιόριζε απαράδεκτα το πεδίο εφαρμογής των υποδομών επιτήρησης, οι οποίες μπορούν επίσης να βασίζονται και σε άλλα τεχνικά μέσα (όπως δορυφόρους ή ζεύξη δεδομένων).

- Τροπολογία 31

Η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί την υπόψη τροπολογία, υπό τον όρο ότι θα τροποποιηθεί, και αντί της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα γίνεται μνεία της Κοινότητας.

2.4. Τροπολογίες που απορρίφθηκαν

- Τροπολογία 1

Η τροπολογία αυτή υπενθυμίζει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών στο πλαίσιο των Συμβάσεων ICAO και Eurocontrol. Η Κοινότητα δεν είναι ακόμη μέλος αυτών των δύο διεθνών οργανισμών, αν και βρίσκεται στη διαδικασία προσχώρησης στον Eurocontrol. Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τη συμμετοχή στους δύο οργανισμούς επί του παρόντος δεσμεύουν μόνον τα κράτη μέλη. Επομένως, προς το παρόν, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί την τροπολογία αυτή.

- Τροπολογίες 2 και 13

Με τις τροπολογίες αυτές απαλείφεται η μνεία των οικονομικών πτυχών στην αιτιολογία 8 και στο άρθρο 13. Η μνεία αυτή παραπέμπει στο σύστημα τελών, το οποίο καλύπτεται από τις διατάξεις του κεφαλαίου III στη σχετική πρόταση. Εξ ου και δεν είναι αποδεκτή η διαγραφή αυτής της μνείας.

- Τροπολογία 19

Η παρούσα τροπολογία περιορίζει τη διαδικασία λήψεως αποφάσεων σε έναν παράγοντα (χρήστες του εναερίου χώρου) και την εξαρτά από μια συγκεκριμένη απαίτηση (διαλειτουργικότητα). Η εισαγωγή νέων υπηρεσιών βασίζεται σε όλους τους ενδιαφερομένους παράγοντες και εξαρτάται από διάφορες απαιτήσεις. Για τον λόγο αυτόν, η τροπολογία αυτή δεν είναι αποδεκτή.

- Τροπολογίες 24 και 27

Οι παρούσες τροπολογίες δεν είναι σύμφωνες με τους κανόνες διατύπωσης, που εγκρίθηκαν για την εφαρμογή της απόφασης σχετικά με τη διαδικασία επιτροπής (απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου). Ο χαρακτήρας της επιτροπής δεν μπορεί να καθορισθεί εκ των προτέρων, αλλά θα εξαρτάται από τα ληπτέα μέτρα. Όσον αφορά τη συμμετοχή του Eurocontrol στις εργασίες της επιτροπής, θα ήταν επιθυμητό να αποφασισθεί στο πλαίσιο του εσωτερικού κανονισμού της επιτροπής. Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί τις τροπολογίες αυτές.

- Τροπολογία 29

Η τροπολογία αυτή έχει αντίκτυπο στο δικαίωμα πρωτοβουλίας της Επιτροπής. Συνεπώς, δεν είναι αποδεκτή.

- Τροπολογία 34

Η παρούσα τροπολογία αναφέρει κάτι προφανές και είναι άρα περιττή. Εξ άλλου, ένα κοινοτικό μέτρο δεν είναι δυνατόν να επαναλαμβάνει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που απορρέουν από υφιστάμενες διεθνείς συνθήκες.

3. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΥΡΑΝΟΥ (2001/0235(COD))

3.1. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές ως είχαν

- Τροπολογίες 1, 2, 4, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 24, 25, 31, 33 και 34

Με τις τροπολογίες αυτές αποσαφηνίζεται ή βελτιώνεται το κείμενο του κανονισμού, καθώς ενισχύεται η μνεία της ασφάλειας (1, 9, 11, 19, 31), των ικανοτήτων των αναγνωρισμένων οργανισμών (2, 15, 33, 34), της πρόσληψης ελεγκτών (4), των διεθνών προτύπων (7), της συνεργασίας μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών (17), της συνεργασίας μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών (24), της χρήσης των δεδομένων (25). Η Επιτροπή δέχεται τις εν λόγω τροπολογίες.

- Τροπολογία 3

Σκοπός της παρούσας τροπολογίας είναι η προσθήκη μιας αιτιολογίας, η οποία να αντιστοιχεί στη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 5 σχετικά με τον μελλοντικό ρόλο και αρμοδιότητες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας. Επομένως, η τροπολογία είναι αποδεκτή.

- Τροπολογία 5

Σκοπός της παρούσας τροπολογίας είναι να κληθεί η Επιτροπή να προβεί σε ενέργειες ώστε να βοηθήσει να λυθεί το πρόβλημα της έλλειψης ελεγκτών. Η Επιτροπή έχει ήδη δραστηριοποιηθεί στο πεδίο αυτό και δρομολόγησε πρόσφατα μια μελέτη, σε σύμπραξη με κοινωνικούς εταίρους. Η Επιτροπή δέχεται την τροπολογία αυτή.

- Τροπολογία 23

Η εν λόγω τροπολογία αναφέρεται στην πρωταρχική αρμοδιότητα των κρατών μελών όσον αφορά τις σχέσεις μεταξύ των πολιτικών και των στρατιωτικών τους αρχών. Η Επιτροπή δέχεται την τροπολογία αυτή.

3.2. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές κατ' αρχήν, αλλά όχι ως προς τη διατύπωση

- Τροπολογίες 6 και 18

Με τις τροπολογίες αυτές καθορίζεται περίοδος ισχύος των αδειών. Οι άδειες αυτές θεωρούνται περισσότερο ως πιστοποιητικά καταλληλότητας των φορέων παροχής υπηρεσιών. Η περίοδος ισχύος των αδειών αυτών θα προσδιορισθεί στο πλαίσιο του καθορισμού εναρμονισμένων όρων (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού). Επομένως, η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί την αρχή που εισάγεται με την τροπολογία.

- Τροπολογία 20 και 21

Με τις τροπολογίες εισάγονται δύο νέες απαιτήσεις για τον καθορισμό εναρμονισμένων όρων που επισυνάπτονται στις άδειες. Η Επιτροπή μπορεί να συμφωνήσει με αυτές τις απαιτήσεις, αλλά πιστεύει ότι θα πρέπει ενδεχομένως να περιλαμβάνονται ως όροι για τη λειτουργία υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Οι όροι αυτοί θα τύχουν περαιτέρω λεπτομερούς επεξεργασίας στο πλαίσιο της αρμόδιας επιτροπής.

- Τροπολογία 22

Με την τροπολογία αυτή αποσαφηνίζεται ότι, με την επιφύλαξη του δικαιώματος που παρέχεται στους υπάρχοντες φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να αναπτύσσουν τις δραστηριότητές τους μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, αυτοί πρέπει να υπόκεινται στην υποχρέωση συνεχών και βελτιωμένων επιδόσεων όσον αφορά την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα. Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί αυτή την αρχή, εφόσον η εν λόγω υποχρέωση διατυπώνεται σαφώς.

- Τροπολογία 28

Η τροπολογία αυτή θα καθιστούσε το προτεινόμενο καθεστώς τελών πλήρως εξαρτώμενο από το σύστημα τελών πορείας, που ορίζεται στην πολυμερή συμφωνία του Eurocontrol. Το προτεινόμενο καθεστώς τελών δεν θα ισχύει μόνον για τα τέλη πορείας (όπως συμβαίνει στην περίπτωση της πολυμερούς συμφωνίας), αλλά και για τα τέλη αεροσταθμού και προσέγγισης (όπου ο Eurocontrol δεν έχει καμμία αρμοδιότητα). Συν τοις άλλοις, το καθεστώς του Eurocontrol αφήνει περιθώρια για ερμηνεία και η Επιτροπή σκοπεύει να καταλήξει σε εναρμονισμένους και δεσμευτικούς κανόνες εντός της Κοινότητας. Ως εκ τούτου, η τροπολογία θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή, υπό τον όρο ότι δεν περιορίζει το πεδίο δράσης της Κοινότητας στον τομέα αυτόν.

- Τροπολογία 29

Η αρχή που εισάγεται με την τροπολογία αυτή είναι ήδη σε ισχύ και δεν θα τροποποιηθεί από τον παρόντα κανονισμό. Τα κράτη μέλη παραμένουν αρμόδια για τον καθορισμό συντελεστών για τα τέλη ανά μονάδα. Συνεπώς, η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί την παρούσα τροπολογία κατ' αρχήν.

- Τροπολογία 32

Η τροπολογία 32, με την οποία προτείνεται να συσταθεί μια συμβουλευτική ομάδα του κλάδου, με θεσμικό ρόλο, θα είχε ως αποτέλεσμα να επηρεασθεί το δικαίωμα πρωτοβουλίας της Επιτροπής. Η Επιτροπή συμφωνεί ότι υπάρχει ανάγκη να συμβάλουν τα ενδιαφερόμενα μέρη στην εφαρμογή της μεταρρύθμισης. Εξ ου και η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί να διατυπωθεί η αρχή της διαβούλευσης με τον κλάδο σε μια αιτιολογία. Η αρχή αυτή επίσης προβλέπεται λεπτομερέστερα στην πρόταση κανονισμού για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, στο άρθρο 14.

3.3. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές εν μέρει, με ή χωρίς αλλαγές στη διατύπωση

- Τροπολογία 8

Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί εν μέρει την παρούσα τροπολογία. Η μνεία των ραντάρ θα περιόριζε απαράδεκτα το πεδίο εφαρμογής των υποδομών επιτήρησης, οι οποίες μπορούν επίσης να βασίζονται και σε άλλα τεχνικά μέσα (όπως δορυφόρους ή ζεύξη δεδομένων).

- Τροπολογία 10

Σκοπός της παρούσας τροπολογίας είναι η αιτιολόγηση του ελέγχου του καθεστώτος τελών, ώστε να εισαχθεί περισσότερη ευελιξία στον καθορισμό της βάσης κόστους. Η ευελιξία αυτή θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την αντιμετώπιση απότομης κάμψης της εναέριας κυκλοφορίας, η οποία προκαλεί άμεσες αυξήσεις των τελών. Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί εν μέρει την παρούσα τροπολογία. Η τελευταία της φράση επηρεάζει το δικαίωμα πρωτοβουλίας της Επιτροπής. Άρα, δεν είναι αποδεκτή.

- Τροπολογία 16

Σκοπός της παρούσας τροπολογίας είναι να καθορισθούν λεπτομερώς τα πεδία δράσης για την αντιμετώπιση του προβλήματος της έλλειψης ανθρωπίνων πόρων. Ωστόσο, όπως είναι διατυπωμένη, θα ερχόταν σε σύγκρουση με το δικαίωμα πρωτοβουλίας της Επιτροπής. Επομένως, μπορεί να γίνει δεκτό μόνον το πρώτο της μέρος.

- Τροπολογία 27

Σκοπός αυτής της τροπολογίας είναι να προσδιορισθούν καλύτερα οι όροι για την ανταλλαγή επιχειρησιακών δεδομένων. Αν και η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί το πρώτο μέρος της τροπολογίας αυτής, οι όροι εμπιστευτικότητας θα καθορισθούν, σε μεταγενέστερο στάδιο, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής. Εξ άλλου, θα ήταν αδύνατον να αποφευχθεί κάθε είδος ονομαστικών δεδομένων, για επιχειρησιακούς λόγους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να δεχθεί το δεύτερο μέρος της τροπολογίας αυτής.

- Τροπολογία 30

Η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί το πρώτο μέρος αυτής της τροπολογίας, στο οποίο υπενθυμίζεται ότι η βελτίωση της οικονομικής αποδοτικότητας δεν θα πρέπει να γίνεται εις βάρος των επιπέδων ασφαλείας. Όσον αφορά τις κάθετες επιδοτήσεις, τα χαρακτηριστικά του τομέα δεν επιτρέπουν να αποκλεισθούν, κατ' αρχήν, οι κάθετες επιδοτήσεις, όταν δικαιολογούνται βάσει τεχνικών και επιχειρησιακών περιστάσεων. Άρα, το δεύτερο μέρος της τροπολογίας δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

- Τροπολογία 35

Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί το πρώτο μέρος της τροπολογίας αυτής. Η μνεία των απαιτήσεων ασφαλείας του Eurocontrol, στο δεύτερο μέρος της τροπολογίας, δεν είναι ενδεδειγμένη και δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

3.4. Τροπολογίες που απορρίφθηκαν

- Τροπολογία 12

Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί την παρούσα τροπολογία. Η μνεία των ραντάρ θα περιόριζε απαράδεκτα το πεδίο εφαρμογής των υποδομών επιτήρησης, οι οποίες μπορούν επίσης να βασίζονται και σε άλλα τεχνικά μέσα (όπως δορυφόρους ή ζεύξη δεδομένων).

- Τροπολογία 13

Η τροπολογία αυτή εισάγει την αρχή αυστηρού (διαρθρωτικού) διαχωρισμού μεταξύ εθνικών εποπτικών αρχών και φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Αν και η Επιτροπή δεν είναι αντίθετη με την εν λόγω αρχή, κρίνει ότι η εφαρμογή της πρέπει να είναι βαθμιαία και αναλογική, ούτως ώστε να ληφθούν υπόψη οι παρούσες συνθήκες. Επομένως, θεωρούμε ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την ευκαιρία να επιλέξουν τον λειτουργικό διαχωρισμό, ως πρώτο βήμα. Άρα η τροπολογία αυτή δεν γίνεται δεκτή.

- Τροπολογία 14

Η παρούσα τροπολογία εισάγει έναν μηχανισμό προσφυγής, σε περίπτωση διαφορών μεταξύ των χρηστών του εναέριου χώρου και των κρατών μελών. Ρυθμίσεις για την περίπτωση αυτή προβλέπονται ήδη σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να δεχθεί την παρούσα τροπολογία.

- Τροπολογία 26

Με την τροπολογία αυτή καθιερώνεται η αρχή της εμπορικής αξίας των επιχειρησιακών δεδομένων. Παρ' όλα ταύτα, οι τυχόν εμπορικοί όροι όσον αφορά την ανταλλαγή δεδομένων θα πρέπει να καθορίζονται στα σχετικά μέτρα εφαρμογής. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ενδέχεται να απαιτηθούν ανταλλαγές δωρεάν. Εξ ου και η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να δεχθεί την τροπολογία αυτή.

- Τροπολογίες 87, 88, 89 και 99

Σκοπός των εν λόγω τροπολογιών είναι να επιβεβαιωθεί η αρχή της ενότητας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, η ανάγκη να παρέχονται στο πλαίσιο ενός ενιαίου οργανισμού. Η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να δεχθεί τις τροπολογίες αυτές, για μια σειρά λόγους:

- Επί του παρόντος, οι περισσότερες από τις "βοηθητικές" υπηρεσίες είναι συνήθως ενσωματωμένες πλήρως στον ίδιο οργανισμό, ο οποίος παρέχει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Ωστόσο, ορισμένες συγκεκριμένες λειτουργίες ήδη σήμερα δεν επιτελούνται συνήθως από τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (π.χ. τηλεπικοινωνίες εδάφους-εδάφους και ζεύξη δεδομένων αέρος-εδάφους). Στις περιπτώσεις αυτές, οι υπηρεσίες χρησιμοποιούνται επί εμπορικής συμβατικής βάσεως. Ορισμένοι πάροχοι υπηρεσιών αναπτύσσουν επίσης νέες συνεργατικές προσεγγίσεις του θέματος της παροχής υπηρεσιών, οι οποίες οδηγούν στην εξάλειψη του κατακερματισμού και στον διαχωρισμό των υπηρεσιών. Ο κυριότερος λόγος γι' αυτό είναι η παροχή περιφερειακών υπηρεσιών. Παραδείγματα αυτών των εγχειρημάτων αποτελούν οι EAD (European aeronautical information services - Ευρωπαϊκές υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών) ή το EAN (European aeronautical telecommunication network - Ευρωπαϊκό δίκτυο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών). Άλλο παράδειγμα διαχωρισμένης υπηρεσίας πλοήγησης είναι το Galileo.
- Σκοπός του κανονισμού είναι η θέσπιση ενός πλαισίου, το οποίο επιτρέπει στους επιμέρους παρόχους υπηρεσιών, και τους διευκολύνει – με δική τους διακριτική ευχέρεια και υπό κρατικό έλεγχο – να διαχωρίσουν τις "βοηθητικές" υπηρεσίες από την κεντρική λειτουργία παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Με τον τρόπο αυτόν, δίδεται συγκεκριμένη ευκαιρία στους παρόχους υπηρεσιών να δημιουργήσουν περιφερειακές υπηρεσίες και αναμένεται να διευκολυνθεί η εξάλειψη του υφιστάμενου κατακερματισμού και η προώθηση της ενοποίησης (οι υπάρχουσες υποδομές έχουν δημιουργηθεί σε εθνικό επίπεδο και υπάρχει επιτακτική ανάγκη να σχεδιασθούν και να τεθούν σε εφαρμογή σε περιφερειακό επίπεδο). Αυτό είναι δυνατόν να επιτευχθεί μέσω κοινοπραξιών και στρατηγικών συμμαχιών, από τις οποίες οι πάροχοι υπηρεσιών θα μπορούσαν να αποκομίσουν καλύτερη χρήση των υπηρεσιών, με τη βελτιστοποίηση της κατανομής των πόρων σε μεγαλύτερες

κλίμακες, που καταλήγει σε οικονομίες κόστους και ολοκλήρωση των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

- Η δημιουργία λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου απαιτεί ευελιξία κατά την παροχή υπηρεσιών υποστήριξης. Η παρούσα σκανδιναβική εμπειρία (δημιουργία ενός τμήματος εναέριου χώρου που περιλαμβάνει τον ανώτερο εναέριο χώρο της Δανίας, της Σουηδίας, της Φινλανδίας και της Νορβηγίας) αποτελεί ένα παράδειγμα (αλλά επίσης και το UAC του Μάαστριχτ). Αυτές οι οντότητες για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε περιφερειακό επίπεδο βασίζονται στις υπηρεσίες που ήδη παρέχονται από τους τωρινούς παρόχους υπηρεσιών (ιδίως, όσον αφορά την υποδομή: επικοινωνία, πλοήγηση και επιτήρηση).
- Η απαίτηση να διοργανώνονται οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας από έναν ενοποιημένο φορέα θα παγίωσε την υπάρχουσα κατάσταση και θα εμπόδιζε την πρόοδο προς την ανάπτυξη και διάδοση νέων τεχνολογιών. Η πλειονότητά τους είναι διασυνοριακού χαρακτήρα και συνδέονται με περιφερειακές μάλλον παρά με εθνικές υπηρεσίες. Εάν προβλεφθεί η έννοια "ενός ενοποιημένου φορέα", αυτό θα εμποδισθεί και η Κοινότητα θα μπορούσε να στερηθεί μια απτή ευκαιρία να ηγηθεί της αγοράς τεχνολογιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.
- Τυχόν ανησυχίες όσον αφορά τον πιθανό αντίκτυπο του διαχωρισμού στην ασφάλεια είναι αδικαιολόγητες. Εάν ένας πάροχος υπηρεσιών επιθυμεί να χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες άλλου παρόχου, θα καθορίζει και θα ελέγχει τις "βοηθητικές" υπηρεσίες στις οποίες θα βασίζεται, μέσω της προδιαγραφής των τεχνικών και επιχειρησιακών συνθηκών και του ποιοτικού ελέγχου. Επιπλέον, όλα αυτά θα βρίσκονται υπό τον αυστηρό έλεγχο της εθνικής εποπτικής αρχής. Τέλος, αφού θα πρέπει να χορηγείται άδεια και για τις υπηρεσίες υποστήριξης (όπως επικοινωνία, πλοήγηση και επιτήρηση), το γεγονός αυτό θα καταστήσει δυνατή την παρακολούθηση της εφαρμογής των προτύπων ασφαλείας.

4. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΥΡΑΝΟΥ (2001/0236(COD))

4.1. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές ως είχαν

- Τροπολογίες 38, 44, 45, 52, 53, 54 και 62

Με τις τροπολογίες αυτές αποφασφηνίζεται ή βελτιώνεται το κείμενο του κανονισμού, καθώς ενισχύεται η μνεία των επιχειρησιακών συνθηκών (38, 44, 54, 62) και της ασφαλείας (45, 52, 53). Η Επιτροπή δέχεται τις εν λόγω τροπολογίες.

4.2. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές κατ' αρχήν, αλλά όχι ως προς τη διατύπωση

- Τροπολογία 36

Με την τροπολογία αυτή προστίθεται μνεία της ανάγκης να υπάρχει κατάλληλη διεπαφή του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ της Κοινότητας και των γειτονικών χωρών. Η αρχή αυτή μπορεί να γίνει δεκτή, υπό τον όρο ότι δεν καταλήγει σε αποκλειστική απαίτηση.

- Τροπολογία 42

Στην τροπολογία αυτή τα πρότυπα ασφάλειας χαρακτηρίζονται με τη λέξη "υψηλότερα", το οποίο θα έθετε ζήτημα ερμηνείας, αφού τα πρότυπα ασφάλειας πρέπει να καθορίζονται σε επαρκές επίπεδο. Συνεπώς, η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί την τροπολογία αυτή, με αναδιατύπωση.

- Τροπολογία 48

Στην τροπολογία αυτή καθορίζεται προθεσμία πέντε ετών για τη διεύρυνση της έννοιας της ενιαίας περιοχής πληροφοριών πτήσης στον κατώτερο εναέριο χώρο. Η Επιτροπή προτιμά να διατηρήσει περίοδο τριών ετών, αλλά μπορεί να δεχθεί να συνδέσει αυτή την περίοδο με τα αποτελέσματα της εφαρμογής της εν λόγω έννοιας στον ανώτερο εναέριο χώρο.

- Τροπολογία 49

Σκοπός της τροπολογίας αυτής είναι να απεικονισθούν οι καταστάσεις που απορρέουν από τις εντολές της ΔΟΠΑ προς τα κράτη μέλη να διαχειρίζονται τον εναέριο χώρο υπεράνω των διεθνών υδάτων. Η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί την τροπολογία, με αλλαγές στη διατύπωση.

- Τροπολογία 64

Η τροπολογία αυτή, με την οποία προτείνεται να συσταθεί μια συμβουλευτική ομάδα του κλάδου, με θεσμικό ρόλο, θα είχε ως αποτέλεσμα να επηρεασθεί το δικαίωμα πρωτοβουλίας της Επιτροπής. Η Επιτροπή συμφωνεί ότι υπάρχει ανάγκη να συμβάλουν τα ενδιαφερόμενα μέρη στην εφαρμογή της μεταρρύθμισης. Εξ ου και η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί να διατυπωθεί η αρχή της διαβούλευσης με τον κλάδο σε μια αιτιολογία. Η αρχή αυτή επίσης προβλέπεται λεπτομερέστερα στην πρόταση κανονισμού για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, στο άρθρο 14.

4.3. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές εν μέρει, με ή χωρίς αλλαγές στη διατύπωση

- Τροπολογία 37

Στην τροπολογία αυτή διευκρινίζεται ο ρόλος του Eurocontrol στη δημιουργία λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου. Δεν αμφισβητείται η αρχή να ενεργεί ο Eurocontrol ως διεπαφή και σύμβουλος κατά τη διαδικασία καθορισμού των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου. Εν τούτοις, αυτός ο ρόλος δεν είναι δυνατόν να φθάσει μέχρι την υπαγόρευση λύσεων, αλλά πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις αρμοδιότητες των διαφόρων μερών που συμμετέχουν στη διαδικασία.

- Τροπολογίες 39, 43 και 55

Σκοπός των τροπολογιών αυτών είναι να αποσαφηνισθούν οι αρχές που κατευθύνουν τον καθορισμό του δικτύου αεροδιαδρόμων. Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί αυτές τις αρχές. Όσον αφορά την τροπολογία 55, η μνεία του Eurocontrol δεν ενδείκνυται, καθώς αναθέτει υποχρέωση σε έναν διεθνή οργανισμό ο οποίος βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας της Κοινότητας. Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί να υποστηρίξει αυτή τη μνεία.

- Τροπολογία 40

Σκοπός της τροπολογίας αυτής είναι να αναφερθεί στην πολιτικοστρατιωτική συνεργασία σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Ως προς το τελευταίο, η Επιτροπή προτιμά η μνεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης να σημαίνει ότι θα μπορούσαν να βρεθούν κατάλληλες λύσεις στο πλαίσιο των διατάξεων του 2^{ου} πυλώνα.

- Τροπολογία 41

Η τροπολογία αυτή τονίζει τον ρόλο του Eurocontrol, και συγκεκριμένα της Κεντρικής Μονάδας Διαχείρισης Ροών, στη διαδικασία διαχείρισης ροών. Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί μια διατύπωση περισσότερο εστιασμένη στον επιχειρησιακό χαρακτήρα της εν λόγω Μονάδας. Όσον αφορά τις κυρώσεις, ήδη προβλέπονται στην πρόταση κανονισμού για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

- Τροπολογία 47

Σκοπός της παρούσας τροπολογίας είναι να καταστήσει το επίπεδο διαχωρισμού μεταξύ ανώτερου και κατώτερου εναέριου χώρου εξαρτώμενο από επιχειρησιακές απαιτήσεις. Η Επιτροπή πιστεύει ότι απαιτείται ένα κοινό επίπεδο διαχωρισμού, ώστε να εναρμονισθούν και να συντονισθούν οι διαδικασίες. Μπορεί, ωστόσο, να δεχθεί ότι οι επιχειρησιακές απαιτήσεις θα μπορούσαν να υποδεικνύουν οριακές παρεκκλίσεις από το εν λόγω κοινό επίπεδο.

4.4. Τροπολογίες που απορρίφθηκαν

- Τροπολογία 46

Με την τροπολογία αυτή καθορίζεται προθεσμία για τη δημιουργία της ευρωπαϊκής περιοχής πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου (European Upper Flight Information Region - EUIR). Η δημιουργία του EUIR θα πρέπει να αρχίσει μετά την έγκριση του παρόντος κανονισμού και είναι ανεξάρτητη από τη δημιουργία των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου. Άρα η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί την τροπολογία αυτή.

- Τροπολογία 50

Η παρούσα τροπολογία περιττεύει, διότι επαναλαμβάνει κριτήρια, τα οποία ήδη καθορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2. Εξ ου και η τροπολογία δεν είναι αποδεκτή.

- Τροπολογία 51

Η παρούσα τροπολογία αποσκοπεί να εισαγάγει έναν μηχανισμό επίλυσης διαφορών, σε περίπτωση που τα κράτη μέλη διαφωνούν σχετικά με τον καθορισμό των (διασυνοριακών) λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου. Η διαιτησία μεταξύ κρατών όσον αφορά τον υπόψη καθορισμό θα λαμβάνει ενδεχομένως χώρα στο πλαίσιο της διαδικασίας επιτροπής. Κατά συνέπεια, η παρούσα τροπολογία δεν είναι αποδεκτή.

- Τροπολογία 56

Με την παρούσα τροπολογία υποδεικνύεται να αναπτύσσεται κεντρικά η διαδικασία σχεδιασμού του εναέριου χώρου. Στην πραγματικότητα, η διαδικασία καθορισμού της διαμόρφωσης του εναέριου χώρου και σχεδιασμού των αεροδιαδρόμων συνήθως αναπτύσσεται σε τοπικό επίπεδο και συντονίζεται κεντρικά. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί την τροπολογία αυτή.

- Τροπολογίες 57 και 59

Με τις παρούσες τροπολογίες ενισχύονται οι διατάξεις που αφορούν την πολιτικοστρατιωτική συνεργασία. Ωστόσο, η προτεινόμενη διατύπωση είναι πολύ επιτακτική και ενδέχεται να προσκρούσει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών όσον αφορά αμυντικά ζητήματα. Για τον λόγο αυτόν, οι εν λόγω τροπολογίες δεν είναι αποδεκτές.

- Τροπολογία 58

Με την τροπολογία αυτή η έννοια της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου υπόκειται στους κανόνες διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί την τροπολογία αυτή.

- Τροπολογίες 60, 61 και 63

Σκοπός των εν λόγω τροπολογιών είναι να προστεθεί μνεία του οργανισμού Eurocontrol. Αν και η Επιτροπή προσβλέπει στη συμμετοχή του Eurocontrol στην εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, η εν λόγω μνεία του Eurocontrol δεν ενδείκνυται, καθώς αναθέτει υποχρέωση σε έναν διεθνή οργανισμό. Σχετικά με την τροπολογία 61, πρέπει να τονισθεί ότι, επί του παρόντος, δεν υπάρχουν κανόνες σε επίπεδο Eurocontrol που να αφορούν τη διαχείριση της ροής. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να υποστηρίξει αυτή τη μνεία.

5. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (2001/0237(COD))

5.1. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές ως είχαν

- Τροπολογίες 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 και 74

Με τις τροπολογίες αυτές αποσαφηνίζεται ή βελτιώνεται το κείμενο του κανονισμού, καθώς ενισχύεται η μνεία της ασφάλειας και της ανάγκης για διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η Επιτροπή δέχεται τις εν λόγω τροπολογίες.

5.2. Τροπολογίες που έγιναν δεκτές κατ' αρχήν, αλλά όχι ως προς τη διατύπωση

- Τροπολογία 73

Η τροπολογία αυτή, με την οποία προτείνεται να συσταθεί μια συμβουλευτική ομάδα του κλάδου, με θεσμικό ρόλο, θα είχε ως αποτέλεσμα να επηρεασθεί το δικαίωμα πρωτοβουλίας της Επιτροπής. Η Επιτροπή συμφωνεί ότι υπάρχει ανάγκη να συμβάλουν τα ενδιαφερόμενα μέρη στην εφαρμογή της μεταρρύθμισης. Εξ ου και

η Επιτροπή είναι σε θέση να δεχθεί να διατυπωθεί η αρχή της διαβούλευσης με τον κλάδο σε μια αιτιολογία. Η αρχή αυτή επίσης προβλέπεται λεπτομερέστερα στο άρθρο 14 της παρούσας πρότασης κανονισμού.

- Τροπολογία 76

Στην τροπολογία αυτή τονίζεται η ανάγκη για συστηματική ανάλυση των περιστατικών. Η Επιτροπή μπορεί να υποστηρίξει αυτή την αρχή. Εν τούτοις, η σωστή της θέση δεν είναι στο κείμενο του κανονισμού. Θα πρέπει ενδεχομένως να περιλαμβάνεται στους κανόνες εφαρμογής και συναφή πρότυπα.

5.3. Τροπολογίες που απορρίφθηκαν

- Τροπολογία 66

Η τροπολογία αυτή αναφέρεται στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας. Ο ρόλος του εν λόγω οργανισμού θα είναι να συμπληρώνει τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, που ορίζονται μέσω του παρόντος κανονισμού, με την έκδοση απαιτήσεων ασφαλείας όσον αφορά τον εξοπλισμό επί των αεροσκαφών. Επομένως, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να δεχθεί την τροπολογία αυτή.

- Τροπολογία 75

Σκοπός της τροπολογίας αυτής είναι να εξασφαλισθεί η συμμετοχή των χρηστών των συστημάτων στον καθορισμό των συστημάτων. Εν τούτοις, ορισμένοι από τους χρήστες αυτούς (όπως οι ελεγκτές) δεν ενδείκνυται να συμβάλλουν σε όλες τις φάσεις της διαδικασίας ανάπτυξης. Για παράδειγμα, η φάση του σχεδιασμού αφορά τους μηχανικούς, με βάση τις απαιτήσεις που διατυπώνουν οι ελεγκτές. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί την τροπολογία αυτή.

- Τροπολογία 77, 78 και 79

Αυτές οι τροπολογίες δεν είναι αναγκαίες, αφού επαναλαμβάνουν βασικές απαιτήσεις, που ήδη προβλέπονται στο παράρτημα II, μέρος A, σημείο 3. Άρα, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί τις εν λόγω τροπολογίες.

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής³,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁴,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁵,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁶,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών απαιτεί ένα αποδοτικό σύστημα αερομεταφορών, το οποίο επιτρέπει την λειτουργία , με ασφαλή και τακτικό τρόπο, των υπηρεσιών αερομεταφορών και το οποίο κατά συνέπεια διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών, προσώπων και υπηρεσιών.
- (2) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κατά την έκτακτη σύνοδό του της 23ης και 24ης Μαρτίου 2000 στη Λισσαβώνα κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει τις προτάσεις της όσον αφορά τη διαχείριση του εναέριου χώρου, της εναέριας κυκλοφορίας και της ροής της κυκλοφορίας, με βάση τις εργασίες της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου που συστάθηκε από την Επιτροπή· η εν λόγω ομάδα, η οποία αποτελείται από τις πολιτικές και στρατιωτικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με την αεροναυτιλία στα κράτη μέλη, υπέβαλε την έκθεσή της τον Νοέμβριο του 2000.
- (3) Η καλή λειτουργία του συστήματος αερομεταφορών απαιτεί υπηρεσίες αεροναυτιλίας που επιτρέπουν τη βέλτιστη χρήση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου καθώς και ένα ομοιόμορφο υψηλό επίπεδο ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με την αποστολή γενικού οικονομικού συμφέροντος που έχουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

³ EE C

⁴ EE C

⁵ EE C

⁶ EE C

- (4) Η ανάπτυξη των υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να συμμορφούται με τους γενικούς στόχους ασφάλειας και επιδόσεων, σε συνέπεια με τις αρχές που καθιερώθηκαν από τη Σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου 1944 στο Σικάγο.
- (5) Για όλους αυτούς τους λόγους και προκειμένου να επεκταθεί ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός σε έναν μεγαλύτερο αριθμό ευρωπαϊκών κρατών, η Κοινότητα πρέπει να θέσει κοινούς στόχους και ένα πρόγραμμα δράσης, κινητοποιώντας τις δικές της προσπάθειες και εκείνες των κρατών μελών της καθώς και των διαφόρων οικονομικών συντελεστών, προκειμένου να υλοποιήσει έναν ενιαίο ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, τον ενιαίο ουρανό, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις εξελίξεις που πραγματοποιούνται στο επίπεδο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας (Eurocontrol).
- (6) Η αυξημένη πολιτικοστρατιωτική συνεργασία, η οποία είναι απαραίτητη για την αποτελεσματική χρήση του εναερίου χώρου, πρέπει να συνεχιστεί, χρησιμοποιώντας, στο μέτρο του δυνατού, τα υφιστάμενα πλαίσια συνεργασίας και προσφεύγοντας σε οιοδήποτε μέσο είναι κατάλληλο για κάθε θέμα που αφορά την εναέρια κυκλοφορία και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας για σκοπούς αποκλειστικά στρατιωτικούς.
- (7) Η θέσπιση κανονιστικής ρύθμισης σε κοινοτική κλίμακα πρέπει να επιτρέψει τη βελτιστοποίηση της χρήσης του εναερίου χώρου στο σύνολό του και των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (8) Η εν λόγω κανονιστική ρύθμιση πρέπει να καλύπτει ταυτόχρονα την οργάνωση και τη χρήση του εναερίου χώρου, καθώς και τις σχετικές διαδικασίες, την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών πτυχών, καθώς και τον εξοπλισμό και τα συστήματα για την αεροναυτιλία καθώς και τις σχετικές διαδικασίες.
- (9) Ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας συνιστά αποστολή δημοσίου συμφέροντος, που αποσκοπεί να προστατεύσει τόσο τους χρήστες των αεροπορικών μεταφορών, όσο και τους πληθυσμούς των οποίων υπερίπτανται τα αεροσκάφη. Το έργο αυτό πρέπει επομένως να επιτελείται με την ύψιστη δυνατή υπευθυνότητα και αυθεντία.**
- (10)** Η χρησιμοποίηση του εναερίου χώρου πρέπει να οργανώνεται και να διοικείται αποτελεσματικά, με κάθε ασφάλεια, προκειμένου να ικανοποιούνται οι ανάγκες των χρηστών, τόσο πολιτικών όσο και στρατιωτικών, καθώς και προκειμένου να καθίσταται δυνατή η ισότιμη και χωρίς διακρίσεις κατανομή των πόρων μεταξύ όλων των χρηστών.
- (11)** Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να διασφαλίζει ένα υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας, η οποία εξαρτάται από τις εν λόγω υπηρεσίες. Η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών πρέπει να βελτιστοποιηθεί, προκειμένου να διασφαλιστεί η καλύτερη χρήση των ευρωπαϊκών πόρων στον εναέριο χώρο.
- (12)** Οι τεχνικές και επιχειρησιακές λύσεις πρέπει να διασφαλίζουν και να αυξάνουν το επίπεδο ασφαλείας, τη συνολική μεταφορική ικανότητα του συστήματος, την πλήρη και αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας.

- (13) Ορισμένα από τα μέτρα που είναι αναγκαία για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού επιβάλλουν, με σκοπό την αποτελεσματικότητα και την ταχύτητα, άσκηση, από την Επιτροπή, των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων, που της ανατίθενται, σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁷. Επομένως, η υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού χρειάζεται την εγκαθίδρυση ενός μηχανισμού συνεργασίας με τα κράτη μέλη μέσω της δημιουργίας μιας επιτροπής απαρτιζόμενης από εκπροσώπους των κρατών μελών που θα επιτρέπει τον συγκερασμό των πολιτικών και στρατιωτικών συμφερόντων και τη συμμετοχή εξωτερικών εμπειρογνομόνων.
- (14) **Κατά τη διαδικασία υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, η Κοινότητα θα πρέπει, όπου ενδείκνυται, να αναπτύξει το ύψιστο επίπεδο συνεργασίας με τον Eurocontrol για να επιτυγχάνονται ρυθμιστικές συνέργειες και συνεκτικές προσεγγίσεις, και να αποτρέπονται οι οποιεσδήποτε επικαλύψεις μεταξύ των δύο οργανισμών.** Εν αναμονή της έκβασης των διαπραγματεύσεων για την προσχώρηση της Κοινότητας στον Eurocontrol, που παραμένει σημαντικό στοιχείο για τη δημιουργία του ενιαίου πανευρωπαϊκού ουρανού, η Επιτροπή δύναται να συνάψει κατάλληλες συμφωνίες, προκειμένου να επιτρέψει στον Eurocontrol να συμβάλει στην προετοιμασία της κοινοτικής νομοθεσίας για την αεροναυτιλία στην Ευρώπη.
- (15) Είναι επιθυμητό να επεκταθεί η εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού σε τρίτες χώρες, είτε στο πλαίσιο της συμμετοχής της Κοινότητας στις εργασίες του Eurocontrol, υπό την επιφύλαξη της προσχώρησης της Κοινότητας στον εν λόγω διεθνή οργανισμό, είτε με συμφωνίες που θα συνάψει η Κοινότητα με τρίτες χώρες.
- (16) Είναι αναγκαίο να προβλεφθούν μηχανισμοί παροχής βοήθειας στην Επιτροπή για τις δραστηριότητές της όσον αφορά την παρακολούθηση και τον έλεγχο της υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, με αποτελεσματικό και τακτικό τρόπο, χρησιμοποιώντας κυρίως την εμπειρογνωμοσύνη των κρατών μελών και του Eurocontrol
- (17) Οι επιδόσεις του καθολικού συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο πρέπει συνεχώς να αξιολογούνται, προκειμένου να εξακριβώνεται η αποτελεσματικότητα των μέτρων που έχουν θεσπιστεί και να υποδεικνύονται νέα μέτρα.
- (18) **Προς όφελος της επιχειρησιακής ασφάλειας και για να εξασφαλισθεί η επιβολή του παρόντος κανονισμού, πρέπει να προβλέπεται κλίμακα αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών ποινών κατά των αεροπορικών εταιρειών και των φορέων παροχής υπηρεσιών που παραβιάζουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.**
- (19) Οι κοινωνικοί εταίροι ~~μπορούν~~ **πρέπει** να ενημερώνονται και να ζητείται η γνώμη τους, **με ενδεδειγμένο τρόπο,** επί όλων των μέτρων που έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις. Μπορεί επίσης να ζητείται η γνώμη της επιτροπής κλαδικού διαλόγου η οποία συστάθηκε βάσει της απόφασης 1998/500/EK της Επιτροπής της 20ής Μαΐου

⁷ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

1998 για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο⁸.

(20) Οι ενώσεις των χρηστών του εναέριου χώρου, των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της κατασκευαστικής βιομηχανίας πρέπει να ενημερώνονται και να ζητείται η γνώμη τους επί όλων των μέτρων που αφορούν τις τεχνικές πτυχές της υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

(21) Η εκπόνηση των αναγκαίων μέτρων για την εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού απαιτεί διευρυμένη διαβούλευση με όλους τους ενδιαφερόμενους βιομηχανικούς εταίρους **οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες**.

(22) Οι επιπτώσεις των μέτρων που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού πρέπει να αξιολογούνται, βάσει των εκθέσεων που πρέπει να υποβάλει η Επιτροπή σε τακτά διαστήματα.

(23) Δεδομένου ότι οι στόχοι της εξεταζόμενης δράσης, δηλαδή η εγκαθίδρυση του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, δεν μπορούν να υλοποιηθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς, δεδομένης της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, μπορούν να υλοποιηθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο με παράλληλη διασφάλιση των τρόπων εφαρμογής που λαμβάνουν υπόψη τις τοπικές ιδιαιτερότητες, η Κοινότητα δύναται να λαμβάνει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως αυτή διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει ό,τι είναι απαραίτητο για τον σκοπό αυτό,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Σκοπός

Ο παρών κανονισμός στοχεύει στην δημιουργία, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2004, του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, ο οποίος έχει επινοηθεί και διοικείται ως ενιαίος χώρος, που παρέχει τις βέλτιστες προϋποθέσεις ασφαλείας και συνολικής αποτελεσματικότητας της εναέριας κυκλοφορίας εντός της Κοινότητας και διασφαλίζει ένα επίπεδο μεταφορικής ικανότητας, ανταποκρινόμενο στις ανάγκες των πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών. Ο εν λόγω ενιαίος χώρος καλείται εφεξής «ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός».

Ο παρών κανονισμός προσδιορίζει τους γενικούς προσανατολισμούς που διέπουν την εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και προσδιορίζει τους τομείς παρέμβασης της Κοινότητας και τα μέσα που είναι αναγκαία, όσον αφορά τις δομές, τις διαδικασίες και τους πόρους, για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη **τις αμυντικές ανάγκες των κρατών μελών, καθώς και** την αποστολή του Eurocontrol, που είναι η καθιέρωση ενός πανευρωπαϊκού εναέριου χώρου.

Η εφαρμογή των προσανατολισμών που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο συντελείται με την θέσπιση κοινών κανονιστικών ρυθμίσεων σε θέματα ασφαλείας και επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, με μηχανισμούς που επιτρέπουν την καλύτερη χρήση του εναερίου

⁸ ΕΕ L 225, 12.8.1998, σ. 27.

χώρου σε κοινοτικό επίπεδο και με συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων οικονομικών και κοινωνικών παραγόντων.

Η απόφαση σχετικά με τα μέτρα για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού θα ληφθεί το συντομότερο δυνατό, για να γίνουν αισθητά ήδη πριν από το τέλος του 2004 τα πρώτα θετικά αποτελέσματα.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

- (α) «υπηρεσίες αεροναυτιλίας»: το σύνολο των υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων των ~~εναερίων~~ υπηρεσιών παροχής υποδομών **και λειτουργιών** επικοινωνίας, **αερο**πλοήγησης και επιτήρησης, των μετεωρολογικών υπηρεσιών που προορίζονται για τους χρήστες του εναερίου χώρου, των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης και των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών, ενώ οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται στους χρήστες του εναερίου χώρου σε κάθε φάση της πτήσης,
- (β) «φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας»: οιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα, **σύμφωνα με την επιλογή των κρατών μελών,** που είναι επιφορτισμένη με την εφαρμογή και τη διαχείριση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, **στο πλαίσιο των αποστολών γενικού συμφέροντος που τους έχουν ανατεθεί,**
- (γ) «εναέρια κυκλοφορία»: το σύνολο των κινήσεων των πολιτικών αεροσκαφών και των κρατικών αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, τελωνειακών και αστυνομικών αεροσκαφών,
- (δ) «χρήστες του εναερίου χώρου»: το σύνολο των πολιτικών αεροσκαφών και κρατικών αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, των τελωνειακών και των αστυνομικών αεροσκαφών,
- (ε) «EUROCONTROL»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, ο οποίος συστάθηκε από τη διεθνή Σύμβαση της 13ης Δεκεμβρίου 1960⁹,

Άρθρο 3

Τομείς παρέμβασης της Κοινότητας

- 1. Τα αναγκαία μέτρα για την υλοποίηση των στόχων του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού θεσπίζονται, στους ακόλουθους τομείς, μεριμνώντας για τη διασφάλιση του μέγιστου επιπέδου ασφαλείας για την αεροναυτιλία:
 - α) στην οργάνωση και χρήση του εναερίου χώρου, καθώς και στις σχετικές διαδικασίες,

⁹ Σύμβαση που τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της 12ης Φεβρουαρίου 1981 και αναθεωρήθηκε από το πρωτόκολλο της 27ης Ιουνίου 1997.

- β) στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών πτυχών,
 - γ) στον εξοπλισμό και τα συστήματα για την αεροναυτιλία, καθώς και στις σχετικές διαδικασίες.
2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αποσκοπούν να καθορίσουν τους στόχους και ενδεχομένως τα μέσα που επιτρέπουν την υλοποίηση των εν λόγω στόχων λαμβανομένου υπόψη του δημοσίου συμφέροντος.

Άρθρο 4

Οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου

Τα μέτρα σχετικά με την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου θεσπίζονται κατά τρόπο ώστε:

- α) ο εναέριος χώρος ~~πάνω από το έδαφος της Κοινότητας~~ **υπό την αρμοδιότητα των κρατών μελών** να αντιμετωπίζεται ως κοινός πόρος ο οποίος αποτελεί συνεχή χώρο·
- β) η χρήση του εναέριου χώρου να είναι ευέλικτη, δηλαδή χωρίς διαρκή κατάτμηση και με βελτιστοποίηση της διάρκειας των προσωρινών κατατμήσεων για στρατιωτικούς σκοπούς·
- γ) **να διατίθεται επαρκής μεταφορική ικανότητα για την ικανοποίηση της ζήτησης·**
- δ) η πλειονότητα των πτήσεων να πραγματοποιείται σε ευθεία γραμμή μεταξύ των σημείων αναχώρησης και άφιξης ή σύμφωνα με το πλέον κοντινό δρομολόγιο στην εν λόγω ευθεία γραμμή, **και να μπορεί να πραγματοποιείται στο βέλτιστο επίπεδο πτήσεως,** τηρουμένων των απαιτήσεων ασφαλείας, **άμυνας, εξοικονόμησης ενέργειας,** προστασίας του περιβάλλοντος, **και μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας της** διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας·
- ε) ο εναέριος χώρος να χωρίζεται σε τομείς ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας ανάλογα, κατά προτεραιότητα, με τις επιχειρησιακές απαιτήσεις·
- στ) ο προγραμματισμός και η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας να επιτρέπουν μια ελαστική και ευέλικτη εναέρια κυκλοφορία, διασφαλίζοντας την καλύτερη χρήση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας.

Άρθρο 5

Παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας

Τα μέτρα σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας θεσπίζονται κατά τρόπο ώστε:

- α) ο ορισμός και ο έλεγχος της εφαρμογής των κανονιστικών ρυθμίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 1 να διακρίνονται από την εκμετάλλευση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας που υπόκεινται στις εν λόγω ρυθμίσεις·

- β) οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να προβαίνουν σε επίσημες και τακτικές διαβουλεύσεις με τους χρήστες του εναέριου χώρου, όσον αφορά τους όρους και το κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, προκειμένου να διασφαλίσουν την ενσωμάτωση των αναγκών των εν λόγω χρηστών στον ορισμό κατά την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών.
- γ) οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να διασφαλίζουν την αρμόζουσα διαφάνεια των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, υπό μορφή δημοσίευσης των χρηματοοικονομικών λογαριασμών και των ετήσιων εκθέσεων, καθώς και των δεικτών επιδόσεων, και να υπόκεινται τακτικά σε ανεξάρτητο έλεγχο.
- δ) η εκμετάλλευση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας να εναρμονιστεί προκειμένου να διασφαλιστεί η ενοποίηση και η συνοχή των επιχειρήσεων των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων.
- ε) να ενισχυθεί η συνεργασία μεταξύ των πολιτικών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ειδικότερα διευκολύνοντας τη σύσταση ομίλων που αποτελούνται από δύο ή περισσότερους φορείς παροχής υπηρεσιών.
- στ) να ενθαρρυνθεί η συνεργασία μεταξύ των πολιτικών και στρατιωτικών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- ζ) η καθιέρωση νέων υπηρεσιών να είναι ταυτόχρονη για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη στα οικεία κράτη μέλη.
- η) οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να ανταλλάσσουν οιαδήποτε δεδομένα, σχετικά με τη κατάσταση των πτήσεων σε κάθε φάση πτήσης, προκειμένου να διευκολύνουν την αξιοποίηση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. η πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα να είναι ανοικτή σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς με αμερόληπτο τρόπο, χωρίς να θίγονται οι απαιτήσεις ασφάλειας.
- θ) οι οικονομικές ρυθμίσεις να ευνοούν τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τις παροχές υπηρεσιών που αποδεσμεύουν μεταφορική ικανότητα η οποία ανταποκρίνεται στις ευρωπαϊκές ανάγκες.
- ι) να αναπτυχθούν μηχανισμοί προώθησης των επιδόσεων, προκειμένου να ενισχυθούν οι νέες επενδύσεις στον εν λόγω τομέα και να ανταμειφθεί η παροχή, στον απαιτούμενο χρόνο, υπηρεσιών υψηλού επιπέδου ασφάλειας και υψηλής ποιότητας που ικανοποιούν τη ζήτηση από μέρους των χρηστών του εναέριου χώρου.

Άρθρο 6

Εξοπλισμός και συστήματα αεροναυτιλίας

Τα μέτρα σχετικά με τον εξοπλισμό και τα συστήματα αεροναυτιλίας θεσπίζονται κατά τρόπο ώστε:

- α) οι τεχνικές και επιχειρησιακές λύσεις να επιτρέπουν τον ενοποιημένο προγραμματισμό και λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της διαλειτουργικότητας.

- β) η εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού να ευνοεί την εισαγωγή νέων τεχνικών και επιχειρησιακών λύσεων για την αεροναυτιλία, όπου τούτο βελτιώνει την ασφάλεια, την αποτελεσματικότητα ή/και την ικανότητα.
- γ) η ανάπτυξη και η επικύρωση των τεχνικών και επιχειρησιακών λύσεων να ανταποκρίνεται σε προγράμματα, με βάση διεθνή προηγμένα πρότυπα, και στις κοινές ανάγκες των χρηστών του εναέριου χώρου και να λαμβάνονται υπόψη τα αιτήματα των εν λόγω χρηστών όσον αφορά την επιλογή των αεροδιαδρόμων και των χαρακτηριστικών των πτήσεων.
- δ) να εκπονηθούν ρυθμίσεις σχετικά με τον εξοπλισμό επί των αεροσκαφών, προκειμένου να τηρηθεί η ημερομηνία εφαρμογής.

Άρθρο 7

Επιτροπή ενιαίου ουρανού

1. Συνιστάται μία επιτροπή αποκαλούμενη επιτροπή ενιαίου ουρανού, η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.
2. Η επιτροπή ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.
3. Κάθε κράτος μέλος διορίζει δύο εκπροσώπους και δύο αναπληρωτές.
4. Οι τρίτες χώρες που έχουν συνάψει αεροπορικές συμφωνίες με την Κοινότητα, συμμετέχουν στις εργασίες της επιτροπής σύμφωνα με τους όρους που προσδιορίζονται στις εν λόγω συμφωνίες.

Άρθρο 8

Σχέσεις με τρίτες χώρες

Για την εκπόνηση των μέτρων που θεσπίζονται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή μεριμνά ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα επέκτασης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού σε κράτη μη μέλη της Κοινότητας, είτε στο πλαίσιο διμερών συμφωνιών που συνάπτονται με τρίτες χώρες, είτε στο πλαίσιο του Eurocontrol.

Άρθρο 9

Σχέση μεταξύ της Επιτροπής και του Eurocontrol

Όταν καταρτίζει κανόνες εφαρμογής για τα μέτρα που ορίζονται στο άρθρο 3, η Επιτροπή επιδιώκει, όπου ενδείκνυται, να της παρέχεται η τεχνική βάση για τους εν λόγω κανόνες από τον Eurocontrol, για θέματα στα οποία διαθέτει εμπειρογνώσια ο οργανισμός αυτός.

Άρθρο 910

Παρακολούθηση και έλεγχος

1. Τα μέτρα που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 3 ορίζουν τους κατάλληλους μηχανισμούς παροχής συνδρομής στην Επιτροπή για να ανταποκριθεί στις ευθύνες της όσον αφορά την παρακολούθηση και τον έλεγχο της εφαρμογής των μέτρων αυτών, συμπεριλαμβανομένης της καθιέρωσης πολιτικής και στρατιωτικής τεχνικής εμπειρογνωσίας.
2. Οι μέθοδοι παρακολούθησης και ελέγχου στηρίζονται στην υποβολή από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας τακτικών εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή των θεσπισθέντων μέτρων.

Άρθρο 11

Ποινές

Τα κράτη μέλη καταρτίζουν σύστημα ποινών για παραβιάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται η εφαρμογή των ποινών αυτών. Οι προβλεπόμενες ως εκ τούτου ποινές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 1012

Αξιολόγηση των επιδόσεων

Η Επιτροπή μεριμνά για την εξέταση και σύγκριση των επιδόσεων της αεροναυτιλίας, ~~κυρίως μέσω της επιτροπής αξιολόγησης επιδόσεων του Eurocontrol.~~

Η Επιτροπή εξασφαλίζει τη διάδοση σε ολόκληρη την Κοινότητα των βέλτιστων πρακτικών.

Άρθρο 1113

Αξιολόγηση των επιπτώσεων

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, ανά πενταετία μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και για πρώτη φορά το αργότερο την 30ή Ιουνίου 2005, έκθεση αξιολόγησης για την εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

Κατά την εκπόνηση της εν λόγω έκθεσης, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής του ενιαίου ουρανού.

Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει αξιολόγηση των αποτελεσμάτων που έχουν επιτευχθεί με τα μέτρα που ελήφθησαν κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ~~στους διάφορους τομείς παρέμβασης,~~ **περιλαμβανομένων των καταλλήλων πληροφοριών σχετικά με τις εξελίξεις στον τομέα, ιδίως όσον αφορά τις οικονομικές και κοινωνικές πτυχές, τα θέματα απασχόλησης και τεχνολογίας, καθώς και την ποιότητα των υπηρεσιών, και λαμβανομένων υπόψη των αρχικών στόχων και των μελλοντικών αναγκών.**

Άρθρο ~~12~~14

Διασφάλιση

Ο παρών κανονισμός δεν παρακωλύει την θέσπιση ή εφαρμογή από τα κράτη μέλη μέτρων που δικαιολογούνται λόγω σοβαρών εσωτερικών διαταραχών της δημόσιας τάξης, σε περίπτωση πολέμου ή σοβαρής διεθνούς έντασης που αποτελεί απειλή πολέμου, ή προς εκπλήρωση υποχρεώσεων που έχουν αναλάβει με σκοπό τη διατήρηση της ειρήνης και της διεθνούς ασφάλειας.

Άρθρο ~~13~~15

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής¹⁰,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹¹,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹²,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης¹³,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Τα κράτη μέλη προέβησαν σε ανασυγκρότηση, σε διάφορους βαθμούς, των εθνικών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας αυξάνοντας το επίπεδο αυτονομίας και ελευθερίας τους για την παροχή υπηρεσιών. Η ανάγκη να διασφαλιστεί η ικανοποίηση των ελάχιστων απαιτήσεων δημόσιου συμφέροντος στο πλαίσιο του νέου αυτού περιβάλλοντος καθίσταται όλο και πιο επιτακτική.
- (2) Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό 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 χορήγησης αδειών, με στόχο την προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος, ιδίως από πλευράς ασφάλειας, και μηχανισμού τελών για βελτίωση της αποδοτικότητας ως προς το κόστος.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁴ [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] θεσπίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

¹⁰ EE C

¹¹ EE C

¹² EE C

¹³ EE C

¹⁴ EE L

- (4) Για να υλοποιηθεί ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός, πρέπει να εκδοθούν 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. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ...[για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού]¹⁵. Η επίτευξη της εναρμόνισης στην οργάνωση των υπηρεσιών αυτών είναι σημαντική για την επαρκή ικανοποίηση του αιτήματος των χρηστών του εναέριου χώρου και για την ασφαλή και αποτελεσματική εκμετάλλευση της εναέριας κυκλοφορίας.
- (5) Ο έλεγχος συμμόρφωσης των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των άλλων ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων με τις κοινοτικές απαιτήσεις, αποτελεί κατά κύριο λόγο καθήκον των κρατών μελών, προϋποθέτει δε επαρκή ανεξαρτησία των αρχών που ασκούν τον έλεγχο από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (6) Πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να αναθέτουν σε αναγνωρισμένους οργανισμούς, με τεχνική πείρα, τον έλεγχο και την πιστοποίηση συμμόρφωσης των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των άλλων ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων με τις κοινοτικές απαιτήσεις.
- (7) Η ομαλή λειτουργία του συστήματος αερομεταφορών προϋποθέτει επίσης ενιαία πρότυπα υψηλής ασφάλειας για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η υλοποίηση των εν λόγω απαιτήσεων ασφαλείας νοείται με την επιφύλαξη του ρόλου και των αρμοδιοτήτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, οι οποίες, σε σχέση με τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, θα πρέπει σε περισσότερο μακροπρόθεσμη βάση να προσδιορισθούν σαφέστερα.
- (8) Πρέπει να προταθούν λύσεις για να αντιμετωπισθεί η έλλειψη ελεγκτών μέσω της βελτίωσης και της εναρμόνισης των διαδικασιών επιλογής, κατάρτισης, έγκρισης, αξιολόγησης και χορήγησης αδειών, και της εναρμόνισης αυτών των διαδικασιών σε κοινοτικό επίπεδο της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών, καθώς και της ανάπτυξης προγραμμάτων πρόσληψης.
- (9) Η Επιτροπή πρέπει να επιβλέψει την ανάπτυξη των προγραμμάτων πρόσληψης από τα κράτη μέλη, ώστε να διαπιστωθεί εάν είναι αναγκαίο να προσφέρει η Κοινότητα την υποστήριξή της στην ανάπτυξη των προγραμμάτων αυτών.
- (10) Παράλληλα με την εγγύηση της συνεχούς παροχής υπηρεσιών, πρέπει να καθιερωθεί κοινό σύστημα για τη χορήγηση άδειας σε υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του οποίου θα περιγράφονται διεξοδικά τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (11) Το σύστημα χορήγησης αδειών πρέπει να παρέχει μέσα για έλεγχο της πρόσβασης στη δραστηριότητα. Πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη να διευκολύνεται η εισαγωγή νέων υπηρεσιών καθώς και νέων διαδικασιών παροχής υπηρεσιών. Κατά συνέπεια, οι χορηγήσεις αδειών πρέπει να προβλέπουν τις πλέον κατάλληλες διαδικασίες ελέγχου που είναι συμβατές με την ικανοποίηση των ισχυουσών απαιτήσεων. Είναι επίσης σημαντικό να οριστούν απαιτήσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις όσον αφορά στην

έδρα και την παρακολούθηση των φορέων παροχής υπηρεσιών, κυρίως δε υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι υποβάλλουν αίτηση χορήγησης άδειας.

- (12)** Οι χορηγήσεις αδειών είναι αναγκαίο να περιλαμβάνουν όρους για την επίτευξη των στόχων που άπτονται του δημόσιου συμφέροντος προς όφελος των χρηστών του εναέριου χώρου και των επιβατών στον τομέα των αερομεταφορών. Οι όροι αυτοί πρέπει να αιτιολογούνται αντικειμενικά, να μην εισάγουν διακρίσεις και να χαρακτηρίζονται από αναλογικότητα και διαφάνεια **και να είναι συμβατοί με τα διεθνώς ισχύοντα πρότυπα.**
- (13)** Η εναρμόνιση των όρων που επισυνάπτονται στις χορηγήσεις αδειών και των διαδικασιών που σχετίζονται με τη χορήγηση αδειών προσδοκάται ότι θα διευκολύνει σημαντικά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Κοινότητα.
- (14)** Πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στους υφιστάμενους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να προσαρμοστούν, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, με τις απαιτήσεις του νέου συστήματος χορήγησης αδειών.
- (15)** Οι άδειες που χορηγούνται πρέπει να αναγνωρίζονται αμοιβαία από το σύνολο των κρατών μελών ώστε να επιτρέπεται στους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχουν υπηρεσίες σε κράτη μέλη άλλα από το κράτος από το οποίο έλαβαν την άδεια, εντός των απαιτήσεων που επιβάλλει η ασφάλεια.
- (16)** Προκειμένου να διευκολύνεται η ασφαλής διέλευση της εναέριας κυκλοφορίας στα σύνορα των κρατών μελών, προς το συμφέρον των χρηστών του εναέριου χώρου και των επιβατών τους, το σύστημα χορήγησης αδειών πρέπει να προβλέπει πλαίσιο για την ανάθεση, από τα κράτη μέλη, της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε φορείς παροχής υπηρεσιών, ανεξαρτήτως της προέλευσης της άδειάς τους.
- (17)** Η παροχή ~~βοηθητικών υπηρεσιών~~ **υπηρεσιών επικοινωνίας, αεροπλοήγησης και επιτήρησης**, μετεωρολογικών υπηρεσιών και υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών μπορεί να οργανωθεί βάσει των όρων της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά των υπηρεσιών αυτών **και με παράλληλη διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφαλείας.**
- (18)** Η συνεργασία μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών, χρηστών του εναέριου χώρου και άλλων αερομεταφορέων πρέπει να ενισχύεται με τη σύναψη συμβάσεων.
- (19)** Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να αναπτύσσουν και να διατηρούν στενή συνεργασία με τις στρατιωτικές αρχές που είναι αρμόδιες για δραστηριότητες που ενδέχεται να επηρεάσουν την εναέρια κυκλοφορία, μέσω των κατάλληλων ρυθμίσεων.
- (20)** Οι λογαριασμοί όλων των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να είναι όσο το δυνατόν περισσότερο διαφανείς. Για το σκοπό αυτό, πρέπει να υπάρχουν χωριστοί λογαριασμοί για κάθε υπηρεσία και κέντρο ελέγχου.
- (21)** Η εισαγωγή εναρμονισμένων αρχών και όρων πρόσβασης στα επιχειρησιακά δεδομένα θα διευκολύνει την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τις δραστηριότητες των χρηστών του εναέριου χώρου και των αερολιμένων στο νέο πλαίσιο.

- (22)** Οι όροι επιβολής τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου πρέπει να είναι δίκαιοι, και διαφανείς.
- (23)** Τα τέλη χρήσης πρέπει να λειτουργούν ως αμοιβή για τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες που παρέχονται από φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Οι εν λόγω διευκολύνσεις και υπηρεσίες δεν είναι δυνατόν, λόγω της φύσης τους, να παρέχονται παρά μόνον από τους ίδιους τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Υπό το πρίσμα της μονοπωλιακής αυτής κατάστασης, το επίπεδο των τελών χρήσης πρέπει να συνδέεται με τις δαπάνες που συνεπάγονται οι εν λόγω διευκολύνσεις και υπηρεσίες, λαμβάνοντας υπόψη τον στόχο της οικονομικής αποδοτικότητας, **και με παράλληλη διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφαλείας.**
- (24)** Δεν πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των χρηστών του εναέριου χώρου που παρέχουν ισοδύναμες υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
- (25)** Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας προσφέρουν ορισμένο αριθμό διευκολύνσεων και υπηρεσιών που συνδέονται άμεσα με την εκμετάλλευση των αεροσκαφών, το κόστος των οποίων πρέπει να επανέρχεται σε αυτές με βάση την αρχή «ο χρήστης πληρώνει», που σημαίνει ότι ο χρήστης του εναέριου χώρου πρέπει να καταβάλλει τα επιβαλλόμενα τέλη όσο γίνεται εγγύτερα, ή και ακριβώς, στο σημείο χρήσης.
- (26)** Είναι σημαντικό να διασφαλίζεται η διαφάνεια των δαπανών που συνεπάγονται οι εν λόγω υπηρεσίες ή διευκολύνσεις. Ως εκ τούτου, 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 φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να αιτιολογούνται στο πλαίσιο της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των διοικητικών φορέων και των χρηστών του εναέριου χώρου.
- (27)** Πρέπει να υπάρχει περιθώριο προσαρμογής των τελών που συμβάλλουν στη μεγιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος. Η παροχή οικονομικών κινήτρων αποτελεί χρήσιμο μέσο για την επίσπευση της εισαγωγής εξοπλισμού εδάφους ή αερομεταφερόμενου εξοπλισμού που αυξάνει τη μεταφορική ικανότητα, για την επιβράβευση των υψηλών επιδόσεων ή για την αντιστάθμιση της επιλογής λιγότερο επιθυμητών δρομολογίων.
- (28)** **Στο πλαίσιο των εσόδων που εισπράττονται για να υπάρξει μια εύλογη απόδοση των επενδύσεων, και σε άμεση συσχέτιση με τις οικονομίες που επιτυγχάνονται χάρη στις βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας, θα έπρεπε να είναι επίσης δυνατός ο σχηματισμός ενός αποθεματικού προς αποφυγή απότομης αύξησης των τελών για τους χρήστες του εναέριου χώρου σε καιρούς μειωμένης κίνησης.**
- (29)** Η Επιτροπή πρέπει να εξετάζει αν κρίνεται σκόπιμη η επιβολή έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης με στόχο την αύξηση των δυνατοτήτων του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας συνολικά.
- (30)** Η θέσπιση και επιβολή τελών στους χρήστες του εναέριου χώρου πρέπει να υποβάλλεται σε διαρκή και αποτελεσματικό έλεγχο από την Επιτροπή, σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) και σε συνεργασία με τις εθνικές εποπτικές αρχές και τους χρήστες του εναέριου χώρου.

- (31)** Οι επιδόσεις του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας συνολικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο πρέπει να υποβάλλονται σε διαρκείς ελέγχους, λαμβάνομένης δεόντως υπόψη της διατήρησης υψηλού επιπέδου ασφαλείας, ώστε να διαπιστώνεται η αποτελεσματικότητα των μέτρων που λαμβάνονται και να προτείνονται νέα μέτρα.
- (32)** Λόγω της ιδιαίτερης ευαισθησίας των πληροφοριών που αφορούν τους φορείς παροχής υπηρεσιών, οι εθνικές εποπτικές αρχές οφείλουν να μην αποκαλύπτουν πληροφορίες που καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο, με την επιφύλαξη της οργάνωσης του συστήματος παρακολούθησης και δημοσίευσης των επιδόσεων των φορέων παροχής υπηρεσιών.
- (33)** Οι ενώσεις των χρηστών του εναέριου χώρου, των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της κατασκευαστικής βιομηχανίας πρέπει να ενημερώνονται και να ζητείται η γνώμη τους, με ενδεδειγμένο τρόπο, επί όλων των μέτρων που αφορούν τις τεχνικές πτυχές της υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.
- (34)** Δεδομένου ότι οι στόχοι της εξεταζόμενης δράσης, δηλαδή η προώθηση της ασφαλούς και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, δεν μπορούν να υλοποιηθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς, δεδομένης της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, μπορούν να υλοποιηθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο με παράλληλη διασφάλιση των τρόπων εφαρμογής που λαμβάνουν υπόψη τις τοπικές ιδιαιτερότητες, η Κοινότητα δύναται να εκδίδει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως αυτή διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει ό,τι είναι απαραίτητο για τον σκοπό αυτόν.
- (35)** Δεδομένου ότι η πλειονότητα των μέτρων που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού είναι γενικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή¹⁶, πρέπει τα μέτρα αυτά να θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο (γ), της εν λόγω απόφασης, ορισμένα μέτρα πρέπει να θεσπίζονται με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 3 της ίδιας απόφασης.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Κεφάλαιο I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός καλύπτει την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας για την πολιτική αεροπορία, στις οποίες περιλαμβάνονται οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, οι μετεωρολογικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, οι βοηθητικές υπηρεσίες

¹⁶ EE L 184, 17.7.1999, σ. 23.

παροχής υποδομών επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης και οι υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών, όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι, σύμφωνα τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] και εντός του πεδίου εφαρμογής του.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ορισμοί που παρατίθενται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

Εφαρμόζονται επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί, σύμφωνα με τους οποίους νοούνται ως:

- (α) «εθνική εποπτική αρχή»: κάθε φορέας τον οποίο διορίζει κράτος μέλος για να εποπτεύει τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- (β) «αναγνωρισμένος οργανισμός»: ιδιωτικός ή δημόσιος φορέας, αναγνωρισμένος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4, ο οποίος διενεργεί αξιολογήσεις εξ ονόματος εθνικής εποπτικής αρχής·
- (γ) «χορήγηση άδειας»: έγκριση που χορηγείται από κράτος μέλος με την οποία πιστοποιείται η καταλληλότητα φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχει συγκεκριμένη υπηρεσία·
- (δ) «δέσμη υπηρεσιών»: δύο ή περισσότερες υπηρεσίες αεροναυτιλίας όπως παρατίθενται στο παράρτημα Ι·
- (ε) «υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας»: όλες οι υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, οι υπηρεσίες συναγερμού, οι συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας και οι υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ελέγχου περιοχής, των υπηρεσιών ελέγχου προσέγγισης και των υπηρεσιών ελέγχου αεροδρομίου όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι·
- (στ) «ανάθεση εκμετάλλευσης»: εντολή από κράτος ή κράτη μέλη σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό με την οποία ανατίθεται σε φορέα παροχής υπηρεσιών η ευθύνη της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε αποκλειστική βάση·
- (ζ) «βοηθητικές υπηρεσίες»: οι υπηρεσίες επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης όπως ορίζονται περαιτέρω στο παράρτημα Ι·
- (η) «τμήμα εναέριου χώρου»: εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, υπεράνω ξηράς ή υδάτων, εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας·
- (θ) «λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου»: τμήμα εναέριου χώρου με διαστάσεις όσον το δυνατόν καλύτερα καθορισμένες·
- (ι) «επιχειρησιακά δεδομένα»: πληροφορίες ή και δεδομένα χρησιμοποιούμενα από φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και χρήστες εναέριου χώρου κατά την εκτέλεση των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων τους·

- (ια) «τέλη»: η τιμή που αντιστοιχεί στο κόστος εκμετάλλευσης και στο επενδυτικό κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των σχετικών διευκολύνσεων.

Άρθρο 3

Εθνικές εποπτικές αρχές

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει μία εθνική εποπτική αρχή η οποία επιφορτίζεται με τις σχετικές αρμοδιότητες και υποχρεώσεις βάσει των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού. 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 εν λόγω φορέων.
2. Η εθνική εποπτική αρχή εγγυάται την ενδεδειγμένη εποπτεία και εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, κυρίως όσον αφορά στην ασφάλεια και αποτελεσματικότητα της εκμετάλλευσης των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Προς τούτο, η εθνική εποπτική αρχή προβαίνει στη διεξαγωγή κατάλληλων επιθεωρήσεων και ερευνών προκειμένου να ελέγξει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
3. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και διευθύνσεις των εθνικών εποπτικών αρχών και την ενημερώνουν για τα μέτρα που έχουν ληφθεί προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις της παραγράφου 1. Τα κράτη μέλη δύνανται να συνάπτουν συμφωνία με αντικείμενο τον εποπτικό ρόλο που προβλέπεται στο παρόν άρθρο όσον αφορά τους περιφερειακούς φορείς παροχής υπηρεσιών.
4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν για οποιαδήποτε μεταβολή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 3, εντός μηνός από την εισαγωγή τους.

Άρθρο 4

Αναγνωρισμένοι οργανισμοί

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές δύνανται να αποφασίζουν, για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που λειτουργούν υπό τη δικαιοδοσία τους, να αναθέσουν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει σε αναγνωρισμένους οργανισμούς, με τεχνική πείρα, τις επιθεωρήσεις και την παρακολούθησή.
2. Τα κράτη μέλη επιτρέπεται να αναγνωρίζουν μόνον τους οργανισμούς που πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 και οι οποίοι έχουν υποβάλει στις εθνικές εποπτικές αρχές αίτηση αναγνώρισής τους.
3. Η αναγνώριση που χορηγείται από τις εθνικές εποπτικές αρχές ισχύει εντός της Κοινότητας. Οι εθνικές εποπτικές αρχές δύνανται να επιφορτίζουν οποιονδήποτε αναγνωρισμένο οργανισμό με έδρα την Κοινότητα με την εκτέλεση των επιθεωρήσεων και ερευνών που προβλέπονται στο άρθρο 3, παράγραφος 2.

4. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα II, καθώς και οποιαδήποτε περαιτέρω μέτρα ορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών χορήγησης αδειών, των διαδικασιών παρακολούθησής τους, της σχέσης εργασίας και του ζητήματος της ευθύνης μεταξύ των οργανισμών αυτών και των εθνικών εποπτικών αρχών.

Άρθρο 5

Απαιτήσεις ασφαλείας

1. Οι ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας (ESARRs, Safety Regulatory Requirements) του Eurocontrol και οι ακόλουθες τροποποιήσεις των απαιτήσεων αυτών προσδιορίζονται και εγκρίνονται με τη διαδικασία του άρθρου 19, παράγραφος 2. Η δημοσίευση πραγματοποιείται με τη μορφή παραπομπών στα ESARR στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.
2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 εφαρμόζονται υπό την επιφύλαξη του άρθρου 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷ [για τους κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφαλείας της αεροπορίας].

Άρθρο 6

Χορήγηση άδειας και εκπαίδευση ελεγκτών

~~Η κινητικότητα των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με τη βελτίωση των συνθηκών εκπαίδευσης βελτιώνονται από~~ **Βάσει πρότασης της Επιτροπής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο βάσει πρότασης της Επιτροπής θεσπίζουν, όπου χρειάζεται, μέτρα για την αντιμετώπιση της έλλειψης ελεγκτών και προσωπικού διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.**

Κεφάλαιο II

ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 7

Σύστημα χορήγησης άδειας

1. Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπόκειται σε σύστημα χορήγησης αδειών, με το οποίο πιστοποιείται η καταλληλότητα των φορέων παροχής υπηρεσιών ως προς την παροχή των υπηρεσιών αυτών **και καθίσταται δυνατή η συνεργασία μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών.**

¹⁷ EE L

2. Τα κράτη μέλη εκδίδουν και εποπτεύουν τις άδειες για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Άδειες είναι δυνατό να χορηγούνται για τις μεμονωμένες υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρατίθενται στο παράρτημα Ι ή για δέσμη τέτοιων υπηρεσιών.
3. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν όλες τις άδειες που χορηγούνται στην Κοινότητα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου. Με την επιφύλαξη των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων στις οποίες η Κοινότητα μετέχει ως συμβαλλόμενο μέρος, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπάγονται και εξακολουθούν να υπάγονται στην άμεση, ή κατά πλειοψηφία, ιδιοκτησία των κρατών μελών ή και υπηκόων των κρατών μελών. Ανά πάσα στιγμή υπόκεινται στον ουσιαστικό έλεγχο των κρατών μελών ή των υπηκόων τους.
4. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που πληρούν τους όρους του συστήματος χορήγησης αδειών δικαιούνται άδεια παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Προς τούτο, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλουν αίτηση στην εθνική εποπτική αρχή του κράτους μέλους στο οποίο λαμβάνει χώρα ο κύριος όγκος των δραστηριοτήτων τους και, εφόσον υπάρχει, της επίσημης έδρας τους.
5. Οι άδειες καθορίζουν τους όρους όσον αφορά στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, με ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια, που κρίνονται αντικειμενικά αιτιολογημένοι προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του παρόντος κανονισμού. Οι όροι που επισυνάπτονται στις άδειες και οι διαδικασίες χορήγησής τους:
 - (α) συμμορφώνονται με τους γενικούς προσανατολισμούς που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ·
 - (β) δεν εισάγουν διακρίσεις και χαρακτηρίζονται από αναλογικότητα και διαφάνεια·
 - (γ) αποτρέπουν ενδεχόμενες συγκρούσεις συμφερόντων στη διαχείριση ή εκμετάλλευση των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διασφαλίζουν ισότιμη πρόσβαση σε αυτές για όλους τους χρήστες του εναέριου χώρου·
 - (δ) αντανακλούν τον κοινωνικά ευεπών χαρακτήρα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
6. Το σύστημα χορήγησης αδειών, συμπεριλαμβανομένων των εναρμονισμένων όρων για τις διάφορες υπηρεσίες αεροναυτιλίας και των σχετικών όρων και διαδικασιών χορήγησης αδειών, ορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2.
7. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού διατηρούν τα δικαιώματά τους, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται προς τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως 5 εντός έξι μηνών από την έγκριση των κανόνων εφαρμογής για τις χορηγήσεις αδειών σύμφωνα με την παράγραφο 5.
8. Φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας εγκατεστημένοι στην Κοινότητα επιτρέπεται να δραστηριοποιούνται εντός της Κοινότητας μόνον εφόσον τους έχει χορηγηθεί η κατάλληλη άδεια.

Άρθρο 8

Διορισμός φορέων παροχής υπηρεσιών

1. Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπόκειται σε διορισμό με τον οποίο ανατίθεται στον φορέα παροχής υπηρεσιών το αποκλειστικό δικαίωμα να ασκεί δραστηριότητα εντός συγκεκριμένων τμημάτων εναέριου χώρου και καθορίζονται οι υποχρεώσεις και απαιτήσεις της εκμετάλλευσης αυτής. Τα κράτη μέλη διορίζουν φορείς παροχής υπηρεσιών για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο της επικράτειάς τους. Προς τούτο, τα κράτη μέλη δύνανται να διορίζουν οποιουσδήποτε φορείς παροχής υπηρεσιών είναι κάτοχοι έγκυρης άδειας εντός της Κοινότητας.
2. Εάν, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού, φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσφέρει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα τμήματα εναέριου χώρου, θεμελιώνεται δικαίωμα του εν λόγω φορέα παροχής υπηρεσιών να του ανατεθεί εκ νέου η παροχή των ίδιων υπηρεσιών στα ίδια τμήματα εναέριου χώρου για μέγιστο χρονικό διάστημα τριών ετών, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού]. **Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπόκεινται σε συνεχείς βελτιώσεις σε επιχειρησιακό επίπεδο και στον τομέα της ασφάλειας.**
3. Όσον αφορά στις βοηθητικές υπηρεσίες, τις μετεωρολογικές υπηρεσίες και τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών, η χορήγηση αδειών παρέχει στους φορείς παροχής υπηρεσιών το δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών εντός της Κοινότητας, υπό την προϋπόθεση ότι οι τελευταίοι κοινοποιούν στις οικείες εθνικές εποπτικές αρχές και στην Επιτροπή τα τμήματα εναέριου χώρου στα οποία θα παρέχονται οι υπηρεσίες αυτές.
4. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας οφείλουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους με ανοιχτό και διαφανή τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις. Οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται σύμφωνα με τους όρους των σχετικών αδειών και, όπου χρειάζεται, των σχετικών διορισμών.
5. Όσον αφορά στα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου όπως ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] και εφόσον η διάρθρωση αυτών των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου διαφέρει από εκείνη των τμημάτων εναέριου χώρου που ανατίθενται βάσει των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη αναθέτουν σε φορείς παροχής υπηρεσιών την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου. Σε περίπτωση που τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου εκτείνονται στην επικράτεια περισσότερων του ενός κρατών μελών, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη διορίζουν από κοινού τους φορείς παροχής υπηρεσιών.

Οι φορείς αυτοί κοινοποιούνται αμέσως στην Επιτροπή.

Άρθρο 9

Σχέσεις μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών

Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να κάνουν χρήση των υπηρεσιών άλλων φορέων παροχής υπηρεσιών, κυρίως για τις βοηθητικές υπηρεσίες, τις μετεωρολογικές υπηρεσίες και τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών. Στις περιπτώσεις αυτές οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας δίνουν επίσημο χαρακτήρα στις σχέσεις συνεργασίας τους, με γραπτές συμφωνίες ή ανάλογες νομικές ρυθμίσεις για τον καθορισμό των συγκεκριμένων καθηκόντων και λειτουργιών που αναλαμβάνουν οι φορείς παροχής. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι σύμφωνες με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 10

Σχέσεις με τις στρατιωτικές αρχές

1. ~~Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας~~ **Τα κράτη μέλη** λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για τη σύναψη γραπτών συμφωνιών ή ~~ανάλογων νομικών ρυθμίσεων~~ **προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας συνάπτουν γραπτές συμφωνίες ή ανάλογες νομικές ρυθμίσεις** με τις στρατιωτικές αρχές για τα τμήματα εναέριου χώρου που τους έχουν ανατεθεί. Οι ρυθμίσεις αυτές καθορίζουν τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις του κάθε συμβαλλόμενου μέρους, συμπεριλαμβανομένου του πεδίου εφαρμογής και των διαδικασιών για την ανταλλαγή δεδομένων και τη μεταβίβαση του ελέγχου ύστερα από την έγκριση των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού]. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι σύμφωνες με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
2. Τα κράτη μέλη στα οποία υπάρχουν διαφορετικοί φορείς για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον πολιτικό και στον στρατιωτικό τομέα αντίστοιχα, οφείλουν να ενημερώνουν **τηρούν ενήμερη** την Επιτροπή για τον τρόπο με τον οποίο οργανώνεται η συνεργασία μεταξύ των φορέων αυτών **και για τα μέτρα που λαμβάνονται με στόχο την ενίσχυση αυτής της συνεργασίας ή, όποτε είναι δυνατόν, την ενοποίηση των εν λόγω φορέων.**

Άρθρο 11

Διαχωρισμός ισολογισμών

1. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως του καθεστώτος ιδιοκτησίας ή της νομικής μορφής τους, συντάσσουν, υποβάλλουν προς έλεγχο και δημοσιεύουν τους ετήσιους ισολογισμούς τους σύμφωνα με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα που έχουν εγκριθεί από την Κοινότητα.

2. Στις περιπτώσεις παροχής δέσμης υπηρεσιών, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας διατηρούν, στην εσωτερική λογιστική τους, χωριστούς λογαριασμού για κάθε υπηρεσία που αναφέρεται στο παράρτημα Ι και, όπου χρειάζεται, ενοποιημένους ισολογισμούς για άλλες υπηρεσίες εκτός της αεροναυτιλίας, όπως θα ήταν υποχρεωμένοι να πράττουν αν οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονταν μεμονωμένα. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας λειτουργούν σε λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, διατηρούν, στην εσωτερική τους λογιστική, χωριστούς λογαριασμούς για κάθε κέντρο ελέγχου που είναι αρμόδιο για συγκεκριμένο τμήμα.
3. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών ενημερώνουν την Επιτροπή για τους κανόνες επιμερισμού στοιχείων ενεργητικού, στοιχείων παθητικού, δαπανών και εσόδων που ακολουθούν οι φορείς παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση των χωριστών λογαριασμών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.
4. Τα κράτη μέλη ή οι αρμόδιες αρχές που διορίζουν, καθώς και η Επιτροπή, έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους λογαριασμούς των φορέων παροχής υπηρεσιών.

Άρθρο 12

Πρόσβαση και προστασία δεδομένων

1. Τα επιχειρησιακά δεδομένα ανταλλάσσονται σε συνθήκες πραγματικού χρόνου μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών και μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών και χρηστών του εναέριου χώρου για τη διευκόλυνση των επιχειρησιακών αναγκών αμφοτέρων. **Τα δεδομένα αυτά χρησιμοποιούνται μόνο για επιχειρησιακούς σκοπούς.**
2. Πρόσβαση στα επιχειρησιακά δεδομένα χορηγείται σε όλους τους εξουσιοδοτημένους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στους χρήστες εναέριου χώρου και στους άλλους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς χωρίς διακρίσεις.
3. Κάθε πάροχος υπηρεσιών θεσπίζει τυποποιημένους όρους για την πρόσβαση στα επιχειρησιακά δεδομένα του από τους άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών και χρήστες του εναέριου χώρου **και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι τα εν λόγω δεδομένα χρησιμοποιούνται μόνο για επιχειρησιακούς σκοπούς.** Οι εθνικές εποπτικές αρχές εγκρίνουν τους τυποποιημένους αυτούς όρους. Λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τους όρους αυτούς θεσπίζονται, όπου χρειάζεται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2.

Κεφάλαιο III

ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΤΕΛΩΝ

Άρθρο 13

Το καθεστώς τελών

Θεσπίζεται καθεστώς τελών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 14 και 15, το οποίο συμβάλλει στην επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας στον καθορισμό, την επιβολή και εφαρμογή τελών σε χρήστες του εναέριου χώρου. Αυτό το καθεστώς τελών είναι επίσης σύμφωνο με τις διατάξεις του άρθρου 15 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στο Σικάγο το 1944 **και, κατά περίπτωση, με την Πολυμερή Συμφωνία του Eurocontrol σχετικά με τα τέλη πορείας.**

Άρθρο 14

Γενικές αρχές

1. Το καθεστώς τελών συγκροτείται από τον καταλογισμό του κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας το οποίο υφίστανται οι φορείς παροχής υπηρεσιών για λογαριασμό των χρηστών του εναέριου χώρου.

Επιμερίζει το κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στις κατηγορίες των χρηστών και αναπτύσσει πολιτική χρέωσης τελών.

2. Κατά τον καθορισμό της βάσης κόστους για τα τέλη εφαρμόζονται οι ακόλουθες αρχές:
 - (α) Το κόστος που επιμερίζεται μεταξύ των χρηστών του εναέριου χώρου πρέπει να είναι το πλήρες κόστος της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των προβλεπόμενων τόκων για τις επενδύσεις κεφαλαίου και τις αποσβέσεις περιουσιακών στοιχείων, καθώς και των δαπανών συντήρησης, εκμετάλλευσης, διαχείρισης και διοίκησης.
 - (β) Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη είναι αυτό που υπολογίζεται με βάση τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες, όπως προβλέπεται και υλοποιείται δυνάμει της 24ης έκδοσης του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας της ΔΟΠΑ (1998), έγγραφο Ευρωπαϊκής Περιφέρειας αριθ. 7754.
 - (γ) Το κόστος των διαφόρων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσδιορίζεται ξεχωριστά όπως προβλέπεται στο άρθρο 11.
 - (δ) Αναφέρεται με σαφήνεια η σταυροειδής επιδότηση διαφορετικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
 - (ε) Οι εξωτερικές δαπάνες της παροχής διευκολύνσεων και υπηρεσιών στους χρήστες του εναέριου χώρου, όπως οι περιβαλλοντικές δαπάνες, εντάσσονται στα τέλη χρήσης με τον καταλληλότερο τρόπο.

- (στ) Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας επιτρέπεται να πραγματοποιούν επαρκή έσοδα ώστε να καλύπτονται όλες οι άμεσες και έμμεσες δαπάνες λειτουργίας και να εξασφαλίζεται εύλογη απόδοση επί των στοιχείων του ενεργητικού ώστε να καθίσταται δυνατή η απαραίτητη βελτίωση του κεφαλαίου.

3. Όσον αφορά τα τέλη εφαρμόζονται ιδίως οι ακόλουθες αρχές:

- (α) Τα τέλη για τη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να επιβάλλονται χωρίς διακρίσεις. Δεν πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των τελών που επιβάλλονται στους διάφορους χρήστες του εναέριου χώρου για τη χρήση της ίδιας υπηρεσίας ανάλογα με την εθνικότητα ή την κατηγορία του χρήστη εναέριου χώρου.
- (β) Τα τέλη αντικατοπτρίζουν το κόστος των υπηρεσιών και διευκολύνσεων αεροναυτιλίας που χρησιμοποιούνται από τους χρήστες εναέριου χώρου οι οποίοι το δημιουργούν.
- (γ) Διασφαλίζεται η διαφάνεια της βάσης κόστους για τα τέλη. Θεσπίζονται πρότυπα για την παροχή πληροφοριών, από τους φορείς παροχής υπηρεσιών ενόψει της διεξαγωγής ελέγχων όσον αφορά στις προβλέψεις του φορέα παροχής υπηρεσιών, τις πραγματικές δαπάνες και έσοδα. Ανταλλάσσονται συστηματικά πληροφορίες μεταξύ εθνικών εποπτικών αρχών, φορέων παροχής υπηρεσιών, χρηστών του εναέριου χώρου, της Επιτροπής και του Eurocontrol.
- (δ) Τα τέλη ~~ενθαρρύνουν την~~ συμβάλλουν στην ασφαλή, αποτελεσματική και αποδοτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με το μικρότερο δυνατό κόστος, που συμβιβάζεται με τη διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφαλείας, και δίνουν ώθηση στην παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών. Είναι δυνατόν να παρέχουν κίνητρα ή αντικίνητρα συνιστώμενα σε οικονομικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα τα οποία ισχύουν για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή και τους χρήστες του εναέριου χώρου. Είναι δυνατόν επίσης να εξασφαλίζουν έσοδα σε έργα που είναι σχεδιασμένα για την αρωγή συγκεκριμένων κατηγοριών χρηστών ή και φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο τη βελτίωση συλλογικών υποδομών αεροναυτιλίας, την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη χρήση του εναέριου χώρου.

4. Καθορίζονται οι αναγκαίοι κανόνες εφαρμογής στους τομείς που καλύπτονται από τις παραγράφους 1, 2 και 3 σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2.

Άρθρο 15

Έλεγχος τελών

1. Η Επιτροπή μεριμνά για το συνεχή έλεγχο της συμμόρφωσης των τελών με τις αρχές και τους κανόνες που αναφέρονται στα άρθρα 13 και 14 σε συνεργασία, κυρίως, με τις εθνικές εποπτικές αρχές. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να προβεί στην καθιέρωση κατάλληλων μηχανισμών για την αξιοποίηση της εμπειρογνωμοσύνης του Eurocontrol.

2. Κατόπιν αιτήματος κράτους(-ών) μέλους(-ών), το οποίο κρίνει ότι δεν έχουν εφαρμοστεί δεόντως οι αρχές και κανόνες, ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή ερευνά κάθε υπόνοια μη συμμόρφωσης ή μη εφαρμογής των αρχών από τους φορείς παροχής υπηρεσιών. Εντός δύο μηνών από την παραλαβή του αιτήματος και κατόπιν διαβούλευσης με την επιτροπή ενιαίου ουρανού, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 3, η Επιτροπή αποφαινεται σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 13 και 14 και αποφασίζει αν ο φορέας παροχής υπηρεσιών μπορεί να συνεχίσει την εφαρμογή της συγκεκριμένης αρχής ή κανόνα.
3. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη και τον ενδιαφερόμενο φορέα παροχής υπηρεσιών για την απόφασή της. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός ενός μηνός. Το Συμβούλιο είναι δυνατό να εκδώσει, εντός μηνός, διαφορετική απόφαση με ειδική πλειοψηφία.

Κεφάλαιο IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16

Καθεστώς επιδόσεων

Θεσπίζονται αναλυτικοί κανόνες για την υποβολή των απαιτούμενων πληροφοριών βάσει του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, με στόχο τη δυνατότητα σύγκρισης και βελτίωσης της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Η υποβολή των πληροφοριών αυτών:

- (α) Προάγει την εκτεταμένη λειτουργία ενός δικτύου φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της Κοινότητας.
- (β) Δίνει μια εικόνα της ικανότητας των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας να παρέχουν τις απαιτούμενες υπηρεσίες.
- (γ) Βελτιώνει τη διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ χρηστών του εναέριου χώρου και φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (δ) Συμβάλλει στον προσδιορισμό και στην προώθηση ορθών πρακτικών, **ιδίως μέσω ενός συνόλου δεικτών ασφαλείας.**

Άρθρο 17

Προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο

1. Με στόχο την προσαρμογή στις τεχνικές εξελίξεις, είναι δυνατό να επέλθουν τροποποιήσεις σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 2.
 - (α) στα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού,

- (β) στις αναφορές στο περιφερειακό σχέδιο αεροναυτιλίας της ΔΟΠΑ, όπως περιέχεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.
2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τους κανόνες εφαρμογής που εκδίδονται βάσει του παρόντος κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 18

Απόρρητο

Οι εθνικές εποπτικές αρχές δεν αποκαλύπτουν πληροφορίες που καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο, κυρίως πληροφορίες σχετικά με τους φορείς παροχής υπηρεσιών, τις επιχειρηματικές τους σχέσεις ή τις πτυχές που αφορούν τις δαπάνες τους.

Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος των εθνικών εποπτικών αρχών να διατάζουν τη δημοσιοποίηση πληροφοριών όταν αυτό κρίνεται ουσιώδες για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Στην περίπτωση αυτή η δημοσιοποίηση χαρακτηρίζεται από αναλογικότητα και λαμβάνει υπόψη τα θεμιτά συμφέροντα των φορέων παροχής υπηρεσιών όσον αφορά στην προστασία των επαγγελματικών μυστικών τους.

Εξάλλου, η παράγραφος 1 δεν αποκλείει τη δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με τους όρους και τις επιδόσεις της παροχής υπηρεσιών, στις οποίες όμως δεν περιλαμβάνονται πληροφορίες εμπιστευτικού χαρακτήρα όπως απαιτείται από το άρθρο.

Άρθρο 19

Διαδικασίες επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ενιαίου ουρανού, που συστάθηκε βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ καθορίζεται σε ένα μήνα.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 3 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.

Άρθρο 20

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας

- (1) **Υπηρεσίες ελέγχου περιοχής:** έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας για υποκείμενες σε έλεγχο πτήσεις σε περιοχές ελέγχου. Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί μια υπηρεσία η οποία παρέχεται με στόχο την πρόληψη των συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών και των συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων στην περιοχή ελιγμών, καθώς και τη διεκπεραίωση και διατήρηση τακτικής ροής εναέριας κυκλοφορίας.
- (2) **Υπηρεσίες ελέγχου προσέγγισης:** υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για τις αφίξεις και αναχωρήσεις ελεγχόμενων πτήσεων.
- (3) **Υπηρεσίες ελέγχου αεροδρομίου:** υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κυκλοφορία στα αεροδρόμια.

Άλλες υπηρεσίες

- (4) **Υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης:** υπηρεσία παροχής βοήθειας σε αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο και σε διασωθέντες αεροπορικών ατυχημάτων.
- (5) **Μετεωρολογικές υπηρεσίες:** υπηρεσία με την οποία παρέχονται σε αερομεταφορείς, μέλη πληρωμάτων αεροσκαφών, μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, μονάδες υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, αερολιμένες και σε όποιον ενδιαφέρεται για τη λειτουργία ή ανάπτυξη της αεροναυτιλίας οι μετεωρολογικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την επιτέλεση των καθηκόντων τους.
- (6) **Υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών:** υπηρεσία παρεχόμενη με σκοπό να διασφαλιστεί η ροή πληροφοριών που είναι αναγκαία για την ασφάλεια, τακτικότητα και αποτελεσματικότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας.

Βοηθητικές υπηρεσίες

- (7) **Υπηρεσίες επικοινωνίας:** υπηρεσία επικοινωνίας στον αεροναυτικό τομέα.
- (8) **Υπηρεσίες πλοήγησης:** υπηρεσία πλοήγησης στον αεροναυτικό τομέα.
- (9) **Υπηρεσίες επιτήρησης:** υπηρεσία επιτήρησης στον αεροναυτικό τομέα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ

Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί οφείλουν να:

- να μπορούν να επιδείξουν εκτεταμένη εμπειρία στην αξιολόγηση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων στους κλάδους των αερομεταφορών, κατά κύριο λόγο φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και σε άλλους συναφείς κλάδους σε έναν ή περισσότερους από τους τομείς που καλύπτει ο παρών κανονισμός·
- να διαθέτουν ολοκληρωμένους κανόνες και κανονισμούς για την περιοδική επιθεώρηση των ανωτέρω φορέων, οι οποίοι να είναι δημοσιευμένοι, να αναβαθμίζονται και να βελτιώνονται διαρκώς μέσω ερευνητικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων·
- να μην είναι οικονομικά συνδεδεμένοι με ή να ελέγχονται από φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή να μην είναι οικονομικά συνδεδεμένοι με ή να ελέγχονται από άλλους φορείς που δρουν εμπορικά στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή στις υπηρεσίες αερομεταφορών·
- να διαθέτουν σημαντικό και ειδικευμένο τεχνικό, διευθυντικό, βοηθητικό και ερευνητικό προσωπικό ανάλογο των καθηκόντων που έχουν αναλάβει·
- 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 εθνική εποπτική αρχή και στην Επιτροπή·
- να έχουν καθορίσει και τεκμηριώσει την πολιτική και τους στόχους ποιότητας, καθώς και τη δέσμευσή τους για την επίτευξή της, και να έχουν διασφαλίσει ότι η πολιτική αυτή είναι εμπεδωμένη, υλοποιείται και διατηρείται σε όλα τα επίπεδα της οργάνωσης·
- να έχουν αναπτύξει, υλοποιήσει και να διατηρούν ένα αποτελεσματικό εσωτερικό σύστημα ποιότητας με βάση τα κατάλληλα μέρη των 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 την κυβέρνηση του κράτους μέλους στο οποίο εδρεύουν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΧΟΡΗΓΟΥΜΕΝΕΣ ΑΔΕΙΕΣ

1. Γενικές πληροφορίες που αφορούν
 - το δικαιούχο της άδειας,
 - τη γενική περιγραφή του σκοπού της χορηγούμενης άδειας,
 - την πιστοποίηση αρμοδιότητας της αρχής έκδοσης να εκδίδει άδειες,
 - πλήρεις παραπομπές στην ισχύουσα νομοθεσία δυνάμει της οποίας εκδίδεται η άδεια και στο πλαίσιο της οποίας θα λειτουργεί,
 - τη σαφή περιγραφή της περιόδου ισχύος της άδειας,
 - την περίοδο ειδοποίησης που απαιτείται για την παράδοση μιας άδειας από τον εξουσιοδοτημένο πάροχο υπηρεσιών ή για την ανάκλησή της από την εθνική εποπτική αρχή,
 - τον καθορισμό των όρων που αναφέρονται στην άδεια.
2. Όροι που αφορούν:
 - την οργανωτική δομή και το ιδιοκτησιακό καθεστώς του παρόχου υπηρεσιών, καθώς και τον τρόπο αποφυγής του ενδεχομένου της σύγκρουσης συμφερόντων,
 - την οικονομική ευρωστία του παρόχου υπηρεσιών και την ασφάλιση έναντι των κινδύνων ευθύνης,
 - την καταλληλότητα των κατόχων των αδειών, κυρίως όσον αφορά την προηγούμενη πείρα και αξιοπιστία τους, τα συστήματα και τις διαδικασίες διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας, τις πολιτικές ανθρώπινου δυναμικού **και κατάλληλα προγράμματα στελέχωσης για όλες τις κατηγορίες προσωπικού διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας**,
 - την παροχή πληροφοριών που απαιτούνται μέσα σε εύλογα πλαίσια για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τις ισχύουσες διατάξεις, συμπεριλαμβανομένης της τακτικής δημοσίευσης επιχειρηματικών σχεδίων, οικονομικών και επιχειρησιακών δεδομένων και της αναφοράς περιστατικών που σχετίζονται με την ασφάλεια από τους φορείς παροχής υπηρεσιών,
 - τη διαχείριση στοιχείων ενεργητικού που αφορούν την παροχή της εξουσιοδοτημένης υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων των κεφαλαιακών πόρων και του ανθρώπινου δυναμικού,
 - την άνευ διακρίσεων πρόσβαση των χρηστών του εναέριου χώρου στις υπηρεσίες και το απαιτούμενο επίπεδο επιδόσεων των υπηρεσιών αυτών, συμπεριλαμβανομένων των επιπέδων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας,

- την οριοθέτηση ή τον περιορισμό της εμπορικής εκμετάλλευσης εκτός των όρων που αφορούν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας,
- άλλοι νομικοί όροι που δεν διέπουν συγκεκριμένα τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας,
- μέτρα που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη με βάση τις απαιτήσεις περί δημοσίου συμφέροντος που αναγνωρίζει η συνθήκη ειδικά σε σχέση με τα δημόσια ήθη, τη δημόσια ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της διερεύνησης εγκληματικών ενεργειών, και την κρατική πολιτική.

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής¹⁸,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁹,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²⁰,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης²¹,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού προϋποθέτει εναρμονισμένη προσέγγιση στη ρύθμιση της οργάνωσης και χρήσης του εναέριου χώρου.
- (2) Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό (εφεξής: ομάδα υψηλού επιπέδου) πιστοποίησε την ανάγκη για θέσπιση κανόνων σε κοινοτικό επίπεδο με στόχο το σχεδιασμό, τη ρύθμιση και τη στρατηγική διαχείριση του εναέριου χώρου σε ευρωπαϊκή βάση και τη βελτίωση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.
- (3) Η ανακοίνωση της Επιτροπής για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού²² απαιτεί διαρθρωτική μεταρρύθμιση προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού με ολοκληρωμένη διαχείριση του εναέριου χώρου και ανάπτυξη νέων αντιλήψεων και διαδικασιών για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

¹⁸ EE C

¹⁹ EE C

²⁰ EE C

²¹ EE C

²² COM(2001) 123 τελικό.

- (4) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³ [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.
- (5) Ο εναέριος χώρος αποτελεί κοινό αγαθό και πρέπει να χρησιμοποιείται με ευελιξία ώστε να διασφαλίζεται ισότιμη μεταχείριση και διαφάνεια για όλους τους χρήστες, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των κρατών μελών στους τομείς της ασφάλειας και της άμυνας καθώς και τις δεσμεύσεις τους έναντι των διεθνών οργανισμών.
- (6) 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 κατά το δυνατόν ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.
- (7) Οι δραστηριότητες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας (Eurocontrol) επιβεβαιώνουν ότι η μεμονωμένη ανάπτυξη του δικτύου αεροδιαδρόμων και της δομής του εναέριου χώρου δεν συνιστά ρεαλιστική προσέγγιση, καθώς το κάθε κράτος μέλος αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. **Ο παρών κανονισμός πρέπει κατά συνέπεια να λαμβάνει δεόντως υπόψη το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας πέραν της Κοινότητας.**
- (8) Πρέπει συνεπώς να καθιερωθεί ένας ενιαίος εναέριος χώρος για την εν πτήξει εναέρια κυκλοφορία στον ανώτερο εναέριο χώρο. Η διεπαφή μεταξύ του εναέριου αυτού χώρου και του κατώτερου, δηλαδή του περιφερειακού και τοπικού εναέριου χώρου πρέπει επίσης να καθοριστεί αναλόγως.
- (9) Η οριοθέτηση του εναέριου χώρου, εντός του οποίου θα παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να συνδέεται με την ανάγκη αποτελεσματικής εξυπηρέτησης και όχι με τα εθνικά σύνορα. **Το σχέδιο δημιουργίας λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη, όποτε είναι δυνατό και ενδεδειγμένο, τις συστάσεις του Eurocontrol.**
- (10) ~~Οι χρήστες του εναέριου χώρου αντιμετωπίζουν ποικίλες συνθήκες πρόσβασης και ελευθερίας κίνησης στον κοινοτικό εναέριο χώρο. Αυτό οφείλεται σε Η μη εναρμόνιση της ταξινόμησης του εναέριου χώρου έχει επίπτωση στη βέλτιστη επιχειρησιακή οργάνωσή του.~~
- (11) Οι περιορισμοί στον καθορισμό του δικτύου αεροδιαδρόμων προκαλούν συμφορήσεις στις ροές της εναέριας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα σημεία διάβασης ή διασταυρώσεις, ενώ η αρχή εισαγωγή των απ' ευθείας βελτιστοποιημένων δρομολογίων, με την επιφύλαξη της διατήρησης υψηλού επιπέδου ασφάλειας, είναι ο προτιμώμενος, πιο οικονομικός και οικολογικός τρόπος χρήσης του κοινοτικού εναέριου χώρου.
- (12) Είναι ουσιώδες να επιτευχθεί μια κοινή, εναρμονισμένη δομή του εναέριου χώρου, να βασιστεί η σημερινή και μελλοντική κατανομή του εναέριου χώρου σε κοινές αρχές, και ο σχεδιασμός και η διαχείριση του εναέριου χώρου να διέπεται από εναρμονισμένους κανόνες.

- (13) Είναι επιθυμητό, αυτή η εναρμονισμένη δομή του εναέριου χώρου να επεκταθεί στον κατώτερο εναέριο χώρο.
- (14) Οι αποκλίσεις στην οργάνωση της πολιτικοστρατιωτικής συνεργασίας στην Κοινότητα εμποδίζουν την ομοιόμορφη και έγκαιρη διαχείριση του εναέριου χώρου και την οργάνωση των αλλαγών. Η επιτυχία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού εξαρτάται από την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών, σε εθνικό επίπεδο και στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (15) Πρέπει να υπάρξει αποτελεσματική λειτουργία της αρχής της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου και συλλογική συνεργασία ώστε να επιτευχθεί ομαλά ο συνδυασμός της στρατιωτικής εκπαίδευσης με την πολιτική εναέρια κυκλοφορία. Είναι αναγκαίο να βελτιωθούν όσο το δυνατόν περισσότερο ο τόπος, το μέγεθος και οι χρονικές περίοδοι χρήσης των τομέων εναέριου χώρου που παραχωρούνται για στρατιωτικές χρήσεις, κυρίως στη διάρκεια περιόδων αιχμής για την πολιτική εναέρια κυκλοφορία και στον εναέριο χώρο υψηλής πυκνότητας.
- (16) Οι στρατιωτικές επιχειρήσεις πρέπει να προστατεύονται όταν η εφαρμογή των κοινών αρχών και κριτηρίων πλήττει την ασφαλή και αποτελεσματική τους εκτέλεση.
- (17) Πρέπει να εισαχθούν κατάλληλα μέτρα με στόχο τη βελτίωση της αποδοτικότητας της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, προκειμένου να βοηθηθούν οι υφιστάμενες επιχειρησιακές μονάδες, συμπεριλαμβανομένης, όπου ενδείκνυται, της Κεντρικής Μονάδας Διαχείρισης Ροών του Eurocontrol, ώστε να εξασφαλίζουν αποτελεσματική διεξαγωγή των πτήσεων.
- (18) Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ομάδας υψηλού επιπέδου, ο Eurocontrol είναι ο οργανισμός που διαθέτει κατάλληλη εμπειρογνωμοσύνη προκειμένου να στηρίξει την Κοινότητα στο ρυθμιστικό της ρόλο. Συνεπώς, πρέπει να επιτραπεί στον Eurocontrol να εκπονήσει σχέδιο μέτρων με βάση τις κατάλληλες ρυθμίσεις, με την προϋπόθεση ότι θα τηρεί τους όρους που θα περιληφθούν σε ένα πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ Επιτροπής και Eurocontrol.
- (19) Οι ενώσεις των χρηστών του εναέριου χώρου, των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της κατασκευαστικής βιομηχανίας πρέπει να ενημερώνονται και να ζητείται η γνώμη τους, με ενδεδειγμένο τρόπο, επί όλων των μέτρων που αφορούν τις τεχνικές πτυχές της υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.**
- (20)** Δεδομένου ότι οι στόχοι της εξεταζόμενης δράσης, δηλαδή η καθιέρωση ενός ενιαίου ευρωπαϊκού λειτουργικού εναέριου χώρου, δεν μπορούν να υλοποιηθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς, δεδομένης της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, μπορούν να υλοποιηθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο με παράλληλη διασφάλιση των τρόπων εφαρμογής που λαμβάνουν υπόψη τις τοπικές ιδιαιτερότητες, η Κοινότητα δύναται να εκδίδει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως αυτή διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει ό,τι είναι απαραίτητο για τον σκοπό αυτόν.

- (21)** Δεδομένου ότι τα αναγκαία μέτρα για την θέση σε εφαρμογή του παρόντος κανονισμού αποτελούν γενικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή²⁴, θα πρέπει τα μέτρα αυτά να θεσπίζονται με τη διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται από το άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Κεφάλαιο I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός αφορά την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] και εντός του πεδίου εφαρμογής του.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εναέριο χώρο, στον οποίο διορίζονται από τα κράτη μέλη φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας όπως προβλέπεται από το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁵ [σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

Άρθρο 2

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι η καθιέρωση κοινοτικού εναέριου χώρου που θα λειτουργεί ως ενιαίος λειτουργικός χώρος και στον οποίο κοινές διαδικασίες σχεδιασμού, προγραμματισμού και διαχείρισης θα διασφαλίζουν την αποτελεσματική και ασφαλή λειτουργία της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

Η χρήση του κοινοτικού εναέριου χώρου υποβοηθά την εκμετάλλευση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως συνεκτικό και συνεπές σύνολο σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ορισμοί που παρατίθενται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

²⁴ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

²⁵ ΕΕ L

Εφαρμόζονται επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί, σύμφωνα με τους οποίους νοούνται ως:

- (α) «ενιαίος λειτουργικός εναέριος χώρος»: ένας εναέριος χώρος στον οποίο οι ενιαίες διαδικασίες διαχείρισης του εναέριου χώρου και τα κοινά πρότυπα ασφάλειας εφαρμόζονται για την εξασφάλιση αποτελεσματικής και ασφαλούς ~~στην~~ παροχής υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·
- (β) «σχεδιασμός εναέριου χώρου»: η κατάλληλη, αποτελεσματική και αποδοτική διαδικασία δόμησης, διαχωρισμού και κατάταξης σε κατηγορίες του εναέριου χώρου σε συνδυασμό με το σχεδιασμό των αεροδιαδρόμων και του εναέριου χώρου·
- (γ) «περιοχή πληροφοριών πτήσης»: ο εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης και υπηρεσίες συναγερμού·
- (δ) «επίπεδο διαχωρισμού»: το σύνορο μεταξύ του ανώτερου και του κατώτερου εναέριου χώρου
- (ε) «ανώτερος εναέριος χώρος»: ο εναέριος χώρος πάνω από ένα ορισμένο επίπεδο πτήσης·
- (στ) «κατώτερος εναέριος χώρος»: ο εναέριος χώρος κάτω από ένα ορισμένο επίπεδο πτήσης·
- (ζ) «επίπεδο πτήσης»: η επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, η οποία χαρακτηρίζεται από σταθερή τιμή πίεσης 1013,2 εκτοπασκάλ (hectopascals) και χωρίζεται από άλλες ανάλογες επιφάνειες με συγκεκριμένα διάκενα πίεσης.
- (η) «τμήμα εναέριου χώρου»: εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, υπεράνω ξηράς ή υδάτων, εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας·
- (θ) «λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου»: τμήμα εναέριου χώρου με διαστάσεις όσο το δυνατόν καλύτερα καθορισμένες·
- (ι) «κέντρο ελέγχου περιοχής»: η επιχειρησιακή μονάδα για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην εναέρια κυκλοφορία, η οποία διέρχεται από το τμήμα εναέριου χώρου που βρίσκεται υπό τη δικαιοδοσία της·
- (ια) «ταξινόμηση εναέριου χώρου»: η αλφαβητική ταξινόμηση των εναέριων χώρων από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) σε κατηγορίες από το Α έως το G – όπως προβλέπεται στο παράρτημα 4 της δωδέκατης έκδοσης του Ιουλίου 1998 του παραρτήματος 11 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στο Σικάγο το 1944 – οι οποίοι είναι συγκεκριμένων διαστάσεων, καθοριζόμενων αλφαβητικά, εντός των οποίων εκτελούνται ειδικοί τύποι πτήσεων και για τους οποίους προδιαγράφονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και κανόνες εκμετάλλευσης·
- (ιβ) «βελτιστοποιημένη πτήση ~~σε ευθεία γραμμή~~»: εκμετάλλευση αεροσκαφών, η οποία επιτρέπει σε ένα αεροσκάφος εν πτήση να μεταβεί απευθείας από ένα σημείο σε κάποιο άλλο ~~εκτός του διαγράμματος των αεροδιαδρόμων~~, υπό τον όρο ότι υπάρχουν τα σχετικά τεχνολογικά μέσα υποστήριξης·

- (ιγ) «δίκτυο αεροδιαδρόμων»: δίκτυο συγκεκριμένων αεροδιαδρόμων για διοχέτευση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας ανάλογα με τις ανάγκες για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
- (ιδ) «τομέας»: υποδιαίρεση του συνόλου ~~των καθηκόντων ελέγχου~~ **του τμήματος εναέριου χώρου** σε διαχειρίσιμα τμήματα εναέριου χώρου στα οποία μπορεί να μετρηθεί η ικανότητα διεκπεραίωσης και μεταφοράς·
- (ιε) «ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου»: έννοια σχετικά με τη διαχείριση του εναέριου χώρου, η οποία εφαρμόζεται στον τομέα της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας, όπως προσδιορίζεται στην πρώτη έκδοση του «Εγχειριδίου διαχείρισης εναέριου χώρου για την εφαρμογή της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου» από τον Eurocontrol με ημερομηνία 5 Φεβρουαρίου 1996·
- (ιστ) «διαχείριση του εναέριου χώρου»: λειτουργία προγραμματισμού με κύριο στόχο τη μέγιστη δυνατή χρήση του διαθέσιμου εναέριου χώρου με δυναμικό χρονομερισμό και, ενίοτε, κατάτμηση του εναέριου χώρου στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών του με βάση τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες·
- (ιζ) «διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας»: υπηρεσία που καθιερώθηκε με σκοπό να συμβάλει στην ασφαλή, μεθοδική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας διασφαλίζοντας ότι οι δυνατότητες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται ~~στο μέγιστο δυνατό βαθμό~~ **κατά ασφαλή και αποτελεσματικό τρόπο** και ότι ο όγκος της κυκλοφορίας συμβιβάζεται με τις μεταφορικές ικανότητες που δηλώνονται από τους ενδεδειγμένους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
- (ιη) «συλλογική λήψη αποφάσεων»: διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων, φορέων παροχής διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας και χρηστών εναέριου χώρου με στόχο την επίτευξη μεγαλύτερης ευελιξίας στις διαδικασίες κατανομής διαθέσιμων χρόνων χρήσης/δρομολογίων και συντονισμού πτήσεων με στόχο τη βελτιστοποίηση της χρήσης σε περιπτώσεις περιορισμένης μεταφορικής ικανότητας.

Κεφάλαιο II

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Άρθρο 4

Δημιουργία μιας ευρωπαϊκής περιοχής πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου

1. Λαμβανομένων δεόντως υπόψη των απαιτήσεων της ΔΟΠΑ, όπως ορίζονται στη δωδέκατη έκδοση του Ιουλίου 1998 του παραρτήματος 11 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στο Σικάγο το 1944, εγκαθιδρύεται ενιαία ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης στον ανώτερο εναέριο χώρο, εφεξής καλούμενη ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου (European Upper Flight Information Region, EUIR), στον ανώτερο εναέριο χώρο.

2. Το επίπεδο διαχωρισμού μεταξύ ανώτερου και κατώτερου εναέριου χώρου ορίζεται στο επίπεδο πτήσης 285, υπό την επιφύλαξη οριακών παρεκκλίσεων, που αποφασίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρει το άρθρο 16 παράγραφος 2 και δικαιολογούνται με βάση την ασφαλή, εύτακτη, αποτελεσματική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τη βέλτιστη παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.
3. Εντός τριών ετών από την εγκαθίδρυση της EUIR και υπό το φως της επιτευχθείσας προόδου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο διευρύνουν, με βάση πρόταση της Επιτροπής, την έννοια που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ώστε να συμπεριληφθεί η δημιουργία μιας ευρωπαϊκής περιοχής πληροφοριών πτήσης για τον κατώτερο εναέριο χώρο.
4. Η Επιτροπή λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την αναγνώριση της EUIR από τη ΔΟΠΑ όπως προβλέπεται στη δέκατη έκδοση του Ιουλίου 1997 του παραρτήματος 15 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στο Σικάγο το 1944. Με τη συνεργασία του Eurocontrol, οργανώνει επίσης την έκδοση ενιαίων αεροναυτικών πληροφοριών που συνδέονται με την EUIR ενοποιώντας τις υπάρχουσες εθνικές αεροναυτικές πληροφορίες. Η έκδοση αυτή θα ενσωματώνει όλες τις τροποποιήσεις που συνεπάγεται η εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού ως προς τις απαιτήσεις και διαδικασίες.
5. Κατά την άσκηση των καθηκόντων της, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις υποχρεώσεις οι οποίες απορρέουν από περιφερειακές συμφωνίες, που έχουν συναφθεί στο πλαίσιο της ΔΟΠΑ, σχετικά με τον εναέριο χώρο, στον οποίο η παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών έχει ανατεθεί στα κράτη μέλη.

Άρθρο 5

Αναδιάρθρωση του ανώτερου εναέριου χώρου

1. Η EUIR αναδιарθρώνεται σε λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου ελάχιστου μεγέθους με βάση την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα. Τα όρια αυτών των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου δεν είναι απαραίτητο να συμπίπτουν με τα εθνικά σύνορα. Τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου δημιουργούνται με σκοπό να υποστηριχθεί η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στα κέντρα ελέγχου περιοχής που είναι υπεύθυνα για το καλύτερο δυνατό μέγεθος του εναέριου χώρου στο πλαίσιο της EUIR.
2. Τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2. Ο καθορισμός αυτών των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου:
 - (α) υποστηρίζει με ασφάλεια και αποτελεσματικά την υφιστάμενη και μελλοντική διαμόρφωση της εναέριας κυκλοφορίας·
 - (β) διασφαλίζει ότι κάθε τμήμα εναέριου χώρου είναι σχεδιασμένο ώστε να μεγιστοποιείται η αποτελεσματικότητα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου συνολικά, λαμβάνομένης δεόντως υπόψη της διατήρησης υψηλού επιπέδου ασφάλειας·
 - (γ) λαμβάνει υπόψη το ανθρώπινο δυναμικό και τα κεφάλαια διαφόρων φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

- (δ) ~~ελαχιστοποιεί το κόστος συναλλαγών~~ **βελτιστοποιεί τον συντονισμό** μεταξύ των διαφόρων κέντρων ελέγχου περιοχής·
- (ε) διασφαλίζει τη συνεκτικότητα μεταξύ της διαμόρφωσης του ανώτερου και κατώτερου εναέριου χώρου.

Άρθρο 6

Ταξινόμηση εναέριου χώρου

Η EUIR καθορίζεται με βάση εναρμονισμένη ταξινόμηση του εναέριου χώρου ώστε να διασφαλίζεται η ομοιογενής παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε όλη την Κοινότητα και για να καθιερωθεί μια ενιαία κατηγορία περιβάλλοντος, εντός του οποίου οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ενημερώνονται για το σύνολο της εναέριας κυκλοφορίας, τόσο όσον αφορά στη θέση όσο και τους σκοπούς της πτήσης.

Η ταξινόμηση αυτή βασίζεται σε κοινή και απλοποιημένη εφαρμογή της ταξινόμησης του εναέριου χώρου όπως προβλέπεται σήμερα στο κεφάλαιο 2 της δωδέκατης έκδοσης του Ιουλίου 1998 του παραρτήματος 11 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στο Σικάγο το 1944.

Οι αναγκαίοι κανόνες εφαρμογής στους τομείς που καλύπτονται από το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Βελτιστοποιημένες πτήσεις *Ητήσεις σε ευθεία γραμμή στον ανώτερο εναέριο χώρο*

Με την επιφύλαξη της ανάλυσης της ασφάλειας **και λαμβανομένων υπόψη των ζητημάτων που αφορούν τη συνολική μεταφορική ικανότητα**, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας οργανώνουν τη σταδιακή εφαρμογή των **βελτιστοποιημένων** πτήσεων ~~σε ευθεία γραμμή~~ στο πλαίσιο της EUIR, που συνιστούν την καλύτερη δυνατή, από οικονομική και περιβαλλοντική άποψη, χρήση του κοινοτικού εναέριου χώρου.

Οι φορείς παροχής υπηρεσιών υποβάλλουν τακτικές εκθέσεις με θέμα την εφαρμογή αυτή στην Επιτροπή.

Άρθρο 8

Ενιαίος σχεδιασμός του εναέριου χώρου

Η διάρθρωση, ο διαχωρισμός και η κατάταξη σε κατηγορίες του εναέριου χώρου σε συνδυασμό και με το σχεδιασμό των αεροδιαδρόμων βασίζονται σε ενιαία, αποτελεσματική και αποδοτική διαδικασία σχεδιασμού στο πλαίσιο της αποδεκτής αντίληψης περί εκμετάλλευσης. Για το σκοπό αυτό, θεσπίζονται κανόνες για τον εναέριο χώρο, κοινές αρχές και κριτήρια για το σχεδιασμό των τομέων, ιδιαίτερα των διασυνοριακών τομέων, και για το σχεδιασμό των αεροδιαδρόμων με βάση το έγγραφο «Έννοια και κριτήρια για μεσοπρόθεσμο καθορισμό των ευρωπαϊκών δικτύων των αεροδιαδρόμων και της κατάτμησης του εναέριου χώρου σε τομείς» EATMP ARN, έκδοση 4 του Eurocontrol της 1ης Απριλίου 2001.

Οι κανόνες εφαρμογής στους τομείς που καλύπτονται από το παρόν άρθρο θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.

Άρθρο 9

Συμβατότητα με τον σχεδιασμό για τον κατώτερο εναέριο χώρο

Με βάση τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, για τον καθορισμό λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου ο προγραμματισμός και ο σχεδιασμός του κατώτερου εναέριου χώρου εναρμονίζονται με τον ανώτερο εναέριο χώρο λαμβανομένου υπόψη του περιβάλλοντος και των γειτνιαζόντων αεροδρομίων σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2. Η έννοια των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, διευρύνεται για να συσταθούν ανάλογα τμήματα στον κατώτερο εναέριο χώρο, κυρίως με σκοπό την αντιμετώπιση διασυννοριακών προβλημάτων για τις πτήσεις μικρής και μέσης διάρκειας.

Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας εναρμονίζουν τις λειτουργίες και πρακτικές που αφορούν τις αφίξεις και αναχωρήσεις αεροσκαφών προς και από τους αερολιμένες και την κίνησή τους στο έδαφος του αερολιμένα. Θεσπίζεται κοινή διαδικασία για τον καθορισμό των πρακτικών αυτών, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2, συμπεριλαμβανομένων μεθόδων εκτίμησης κινδύνων για τον έλεγχο της σκοπιμότητας των διαδικασιών αυτών σε τοπικό επίπεδο.

Κεφάλαιο III

ΠΟΛΙΤΙΚΟΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

Άρθρο 10

Πολιτικοστρατιωτική συνεργασία

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την αποτελεσματική κατανομή και χρήση του εναέριου χώρου από τους πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες του εναέριου χώρου εφαρμόζοντας ομοιόμορφα και πλήρως την αρχή της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.
2. Τα κράτη μέλη διευκολύνουν την οργάνωση της πολιτικοστρατιωτικής συνεργασίας, ιδιαίτερα όσον αφορά σε όλες τις πτυχές διαχείρισης του εναέριου χώρου και διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Οι φορείς παροχής στρατιωτικών και πολιτικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας ανταλλάσσουν δεδομένα στο πλαίσιο των συμφωνιών που προβλέπονται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].
3. Λαμβανομένων υπόψη των γενικών όρων για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 13, καθορίζονται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2, τα κριτήρια:
 - (α) για τη χρήση του κατακερματισμένου εναέριου χώρου, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων για τον προσδιορισμό οριζόντιων και κάθετων επεκτάσεων, την οριοθέτηση του εναέριου αυτού χώρου και την υποδιαίρεσή του σε λειτουργικά στοιχεία που θα ενεργοποιούνται αναλόγως της ζήτησης,
 - (β) για την εφαρμογή της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.

Τα κριτήρια αυτά εφαρμόζουν τις αρχές που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

4. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την πλήρη ενοποίηση της αεράμυνας με τη διαχείριση του εναέριου χώρου, διασφαλίζοντας πλήρη αξιοποίηση του εναέριου χώρου υπό ορισμένους συμφωνηθέντες όρους και ρυθμίσεις, λαμβανομένων υπόψη των επιταγών της εθνικής ασφάλειας.
5. Με την επιφύλαξη των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων στις οποίες η Κοινότητα μετέχει ως συμβαλλόμενο μέρος και με στόχο να κατοχυρωθεί η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν το σχέδιο πτήσης για κάθε στρατιωτική πτήση που εισέρχεται στον εναέριο χώρο εντός του οποίου έχουν διοριστεί φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού], ανεξαρτήτως της προέλευσης ή και του προορισμού της πτήσης.

Άρθρο 11

Προσωρινή εξαίρεση εν αναμονή προσαρμογών

Σε περίπτωση σοβαρής διατάραξης των στρατιωτικών επιχειρήσεων, ένα ή περισσότερα κράτη μέλη δύναται να ζητήσουν από την Επιτροπή να προτείνει προσαρμογές, στην επικράτειά τους, των κριτηρίων που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3. Εν αναμονή αυτών των προσαρμογών, η Επιτροπή εξαιρεί σε προσωρινή βάση τα οικεία κράτη μέλη από την εφαρμογή των διατάξεων.

Άρθρο 12

Δημοσιοποίηση πληροφοριών

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού], τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που χρειάζεται σχετικά με τη ζήτηση και την πραγματική χρήση του εναέριου χώρου που είναι απαγορευμένος, κλειστός ή περιορισμένος για στρατιωτικούς σκοπούς, για περαιτέρω ανάλυση και δημοσίευση.

Κεφάλαιο IV

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΡΟΗΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Άρθρο 13

Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

Θεσπίζονται κανόνες για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας με σκοπό τη βελτιστοποίηση των διαθέσιμων μεταφορικών ικανοτήτων στη χρήση του εναέριου χώρου και την ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Οι κανόνες αυτοί χαρακτηρίζονται από διαφάνεια και αποτελεσματικότητα ώστε να διασφαλίζεται ότι η μεταφορική ικανότητα παρέχεται έγκαιρα και με ευελιξία. Υποστηρίζουν ένα πλαίσιο λήψης επιχειρησιακών αποφάσεων από τους φορείς παροχής υπηρεσιών

αεροναυτιλίας, τους ιδιοκτήτες αερολιμένων και τους χρήστες εναέριου χώρου, που βασίζεται στη συλλογική λήψη αποφάσεων. Οι κανόνες αυτοί αφορούν:

- (α) μια συνεκτική πολιτική προσανατολισμού όσον αφορά τα δρομολόγια και την κυκλοφορία η οποία ορίζεται σε ενιαία δημοσίευση·
- (β) τη συνέπεια μεταξύ των διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα και των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που χορηγούνται στη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας·
- (γ) ασυνέπειες στον προγραμματισμό των πτήσεων·
- (δ) εναλλακτικές λύσεις για εκτροπή της εναέριας κυκλοφορίας από περιοχές με συμφόρηση σε αεροδιαδρόμους προς λιγότερο επιβαρημένες περιοχές·
- (ε) κανόνες προτεραιότητας στην πρόσβαση στον εναέριο χώρο, ιδιαίτερα σε περιόδους συμφόρησης και κρίσης, **οι οποίοι καθιστούν δυνατή την ασφαλή και εύτακτη ροή της εναέριας κυκλοφορίας.**

Οι κανόνες εφαρμογής θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.

Κεφάλαιο V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 14

Διαδικασίες

Κατά την εκπόνηση των κανόνων εφαρμογής στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει, εφόσον κρίνεται ενδεδειγμένο, από τον Eurocontrol να εκπονή σχέδια μέτρων με βάση πρόγραμμα εργασίας που έχει καταρτίσει η ίδια.

Άρθρο 15

Επανεξέταση μέτρων

1. Με στόχο την προσαρμογή στις τεχνικές εξελίξεις, είναι δυνατό να επέλθουν τροποποιήσεις, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2:
 - (α) στο επίπεδο πτήσης που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2,
 - (β) στις παραπομπές στα έγγραφα των ΔΟΠΑ και Eurocontrol όπως αναφέρεται στα άρθρα 3, 4, 6 και 8.
2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τους κανόνες εφαρμογής που εκδίδονται βάσει του παρόντος κανονισμού *στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 16

Διαδικασίες επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ενιαίου ουρανού που συστάθηκε βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.
3. Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ καθορίζεται σε ένα μήνα.

Άρθρο 17

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής²⁶,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²⁷,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²⁸,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης²⁹,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Για να υλοποιηθεί ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός, πρέπει να εκδοθούν μέτρα σε σχέση με τον εξοπλισμό, τα συστήματα και τις σχετικές διαδικασίες με στόχο να διασφαλιστεί η ομοιογενής λειτουργία του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας σε συμφωνία με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας όπως προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ... [για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού]³⁰ και με την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ... [για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού]³¹.

²⁶ EE C

²⁷ EE C

²⁸ EE C

²⁹ EE C

³⁰ EE L

³¹ EE L

- (2) Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό (εφεξής: ομάδα υψηλού επιπέδου) επιβεβαίωσε την ανάγκη για θέσπιση τεχνικών ρυθμίσεων με βάση τη «νέα προσέγγιση» σύμφωνα με το ψήφισμα του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985 για μια νέα προσέγγιση της τεχνικής εναρμόνισης και των τεχνικών προτύπων³² βάσει της οποίας οι βασικές απαιτήσεις, κανόνες και πρότυπα πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται και να έχουν μεταξύ τους συνοχή.
- (3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. XXX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³³ ορίζει το πλαίσιο για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.
- (4) Το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας είναι μια σύνθετη, εξαιρετικά αλληλεπιδραστική δομή, η οποία περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό συστημάτων και στοιχείων εδάφους, αέρος και διαστήματος συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού, του υλικού και λογισμικού ηλεκτρονικών υπολογιστών, καθώς και τους χειριστές τους.
- (5) Η έκθεση της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου επιβεβαίωσε ότι παρά την πρόοδο που σημειώθηκε στη διάρκεια των τελευταίων ετών προς την κατεύθυνση ομοιογενούς εκμετάλλευσης του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, η κατάσταση παραμένει προβληματική με μικρό βαθμό ενοποίησης μεταξύ των εθνικών συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και αργούς ρυθμούς εισαγωγής των νέων αντιλήψεων εκμετάλλευσης και τεχνολογίας που είναι αναγκαίες για την εξασφάλιση της πρόσθετης απαιτούμενης μεταφορικής ικανότητας.
- (6) Αυτός ο μικρός βαθμός ενοποίησης σε κοινοτικό επίπεδο έχει ως αποτέλεσμα μια σειρά σοβαρών ανεπαρκειών και πρόσθετων δαπανών για τον εφοδιασμό και τη συντήρηση και δημιουργεί δυσχέρειες στον επιχειρησιακό συντονισμό.
- (7) Η επικράτηση των εθνικών τεχνικών προδιαγραφών που χρησιμοποιούνται στις δημόσιες συμβάσεις, η οποία παρατηρείται συχνά μεταξύ του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της εκάστοτε εθνικής κατασκευαστικής βιομηχανίας έχει προκαλέσει κατακερματισμό της αγοράς εξοπλισμού 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.
- (8) Είναι επομένως προς το συμφέρον όλων όσοι εμπλέκονται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας να αναπτύξουν μια νέα εταιρική προσέγγιση που θα επιτρέπει την ισόρροπη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων, ενθαρρύνοντας τη δημιουργικότητα και την ανταλλαγή γνώσεων, εμπειρίας και κινδύνων. Η συνεργασία αυτή θα έχει ως στόχο τον καθορισμό, με τη συνδρομή της κατασκευαστικής βιομηχανίας, ενός συνεκτικού συνόλου κοινοτικών προδιαγραφών που θα καλύπτει το ευρύτερο δυνατό φάσμα αναγκών ~~από το οποίο οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα μπορούν να επιλέγουν τα στοιχεία που είναι καταλληλότερα για τις~~

³² ΕΕ C 136, 4.6.1985, σ. 1.

³³ ΕΕ C

~~συνθήκες της αεροναυτιλίας και να περιορίζουν στο ελάχιστο τις ανάγκες για τοπική προσαρμογή.~~

- (9) Είναι συνεπώς σκόπιμο να καθοριστούν οι βασικές παράμετροι που ισχύουν για τα συστήματα και στοιχεία του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Επειδή το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας είναι σύνθετο κρίθηκε αναγκαίο να καταταμηθεί σειρά συστημάτων.
- (10) Η εκπόνηση και έγκριση κοινοτικών προδιαγραφών για το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, για τα συστήματα και τα στοιχεία του αποτελεί ενδεδειγμένο μέσο για τον καθορισμό των τεχνικών και επιχειρησιακών όρων που είναι αναγκαίοι για την επίτευξη των βασικών απαιτήσεων. Η συμμόρφωση με τις κοινοτικές αυτές προδιαγραφές πρέπει να εισάγει ένα τεκμήριο πιστότητας ως προς τις βασικές απαιτήσεις.
- (11) Για ορισμένα συστήματα που είναι ιδιαιτέρως σημαντικά για την εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού, πρέπει να θεσπιστούν κανόνες εφαρμογής. Πρέπει επίσης να εκδοθούν κανόνες εφαρμογής με στόχο τη διευκόλυνση του συντονισμού και της εισαγωγής των νέων αντιλήψεων στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Η συμμόρφωση με τους κανόνες εφαρμογής πρέπει να είναι συνεχής. Οι κανόνες αυτοί πρέπει να βασίζονται σε κανόνες και πρότυπα διεθνών οργανισμών όπως ο Eurocontrol και η ΔΟΠΑ.
- (12) Σε συμφωνία με τα συμπεράσματα της ομάδας υψηλού επιπέδου, ο Eurocontrol είναι ο οργανισμός που διαθέτει την κατάλληλη εμπειρογνωσία προκειμένου να στηρίξει την Κοινότητα στον ρυθμιστικό της ρόλο. Συνεπώς, πρέπει να δοθεί στον Eurocontrol η δυνατότητα να εκπονήσει κανόνες εφαρμογής σύμφωνα με τις κατάλληλες ρυθμίσεις, υπό την προϋπόθεση ότι θα τηρεί τους όρους που θα περιληφθούν σε ένα πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και του Eurocontrol.
- (13) Προκειμένου να διασφαλιστεί ο διαχωρισμός των λειτουργιών θέσπισης των κανόνων και τυποποίησης, οι κοινοτικές προδιαγραφές πρέπει να εκπονούνται κατά κύριο λόγο από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας (Eurocae) υπό μορφή ευρωπαϊκών προτύπων.
- (14) Ο Eurocae είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός επιφορτισμένος με τη σύνταξη σχεδίων τεχνικών προδιαγραφών για εξοπλισμό προοριζόμενο για την πολιτική αεροπορία. Μέλη του μπορούν να γίνουν όλοι όσοι σχετίζονται με τον αεροναυτικό τομέα, συγκεκριμένα οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι χρήστες του εναέριου χώρου και η κατασκευαστική βιομηχανία. Ο Eurocae πρέπει να δώσει επίσημη υπόσταση στις σχέσεις του με τους ευρωπαϊκούς φορείς τυποποίησης ώστε οι προδιαγραφές του να αναγνωρίζονται ως ευρωπαϊκά πρότυπα σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης.
- (15) Πρέπει επίσης να δοθεί στον Eurocontrol η δυνατότητα να εκπονεί, εφόσον χρειάζεται, κοινοτικές προδιαγραφές, υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με τις αρχές του ψηφίσματος του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985 και σύμφωνα με τις γενικές διαδικασίες κοινοτικής τυποποίησης. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να θεμελιώνονται στην τήρηση των αρχών της ευρύτητας, της διαφάνειας, της αμεροληψίας, της συναίνεσης, της διατήρησης, της πρόσβασης του κοινού στις προδιαγραφές, της αποτελεσματικότητας, της απόδοσης ευθυνών και της συνοχής.

Σχετικές λεπτομερείς διατάξεις θα περιληφθούν σε έγγραφο το οποίο αποτελεί το πλαίσιο συνεργασίας με τον Eurocontrol.

- (16) Οι διαδικασίες που διέπουν την αξιολόγηση πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων 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 εναρμόνισης³⁴, εφόσον χρειάζεται, οι ενότητες αυτές είναι δυνατό να επεκταθούν ώστε να καλύψουν τις ειδικές προδιαγραφές των σχετικών βιομηχανιών.
- (17) Η ενδιαφερόμενη αγορά είναι μικρού μεγέθους και αφορά συστήματα και στοιχεία που χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά στον τομέα 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 πιστότητας ή και καταλληλότητας χρήσης, είναι αρκετή η δήλωση πιστότητας του κατασκευαστή. Αυτό δεν επηρεάζει την υποχρέωση των κατασκευαστών να θέτουν τη σήμανση CE σε ορισμένα στοιχεία που πιστοποιεί την πιστότητά τους προς άλλες οικείες κοινοτικές διατάξεις.
- (18) Η θέση σε λειτουργία, η ανανέωση και η αναβάθμιση των συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας υπόκειται σε έλεγχο πιστότητας προς τις βασικές απαιτήσεις, η οποία βασίζεται σε κανόνες εφαρμογής. Η χρήση κοινοτικών προδιαγραφών συνιστά τεκμήριο πιστότητας προς τις κύριες απαιτήσεις. Ανάλογα με το κάθε σύστημα, μπορεί να κριθεί αναγκαία, για λόγους ασφαλείας, η παρέμβαση ενός κοινοποιημένου οργανισμού.
- (19) Με βάση τα συμπεράσματα της έκθεσης της ομάδας υψηλού επιπέδου, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τον τομέα της βιομηχανίας προκειμένου να διευκολυνθεί η θέσπιση ενός συνεκτικού στρατηγικού προγράμματος διαχείρισης για την εισαγωγή νέων εννοιών στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.
- (20) Η πλήρης εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού πρέπει να γίνεται με βάση μια στρατηγική μετάβασης, η οποία πρέπει να εμμένει στο στόχο της ομοιογενούς λειτουργίας του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας χωρίς να εισάγει αδικαιολόγητους φραγμούς κόστους-ωφέλειας στη διατήρηση της υφιστάμενης υποδομής.
- (21) Δεδομένου ότι ο στόχος της εξεταζόμενης δράσης, δηλαδή η διαλειτουργικότητα του κοινοτικού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, δεν μπορεί να υλοποιηθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς, δεδομένης της ευρείας διάστασης της εν λόγω δράσης, μπορεί να υλοποιηθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να εκδίδει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως αυτή διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει ό,τι είναι απαραίτητο για τον σκοπό αυτόν.

³⁴

ΕΕ L 220, 30.8.1993, σ. 23.

- (22) Στο πλαίσιο της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη η ανάγκη να διασφαλιστούν εναρμονισμένοι όροι όσον αφορά στη διαθεσιμότητα και στην αποτελεσματική χρήση του ραδιοφάσματος που απαιτείται για την εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, συμπεριλαμβανομένων των πτυχών που άπτονται της ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας. Πρέπει να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και ενδεδειγμένη χρήση των συχνοτήτων που παραχωρούνται και τελούν υπό τη διαχείριση του τομέα της αεροπορίας.
- (23) 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 κυκλοφορίας³⁵, περιορίζεται στις υποχρεώσεις της αναθέτουσας αρχής. Ο παρών κανονισμός είναι πιο ολοκληρωμένος αφού καλύπτει τις υποχρεώσεις όλων των φορέων, συμπεριλαμβανομένων των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των χρηστών εναέριου χώρου, της κατασκευαστικής βιομηχανίας και των αερολιμένων, και προβλέπει τόσο τη θέσπιση κανόνων γενικής ισχύος, καθώς και την έκδοση κοινοτικών προδιαγραφών οι οποίες, αν και μη υποχρεωτικού χαρακτήρα, παρέχουν τεκμήριο πιστότητας προς τις βασικές απαιτήσεις. Συνεπώς, η οδηγία 93/65/ΕΟΚ πρέπει να καταργηθεί.
- (24) Δεδομένου ότι η οδηγία 97/15/ΕΚ ~~της Επιτροπής~~ της 25ης Μαρτίου 1997 για έγκριση των προτύπων του 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 κυκλοφορίας³⁶ κατέστη άνευ αντικειμένου, πρέπει να καταργηθεί.
- (25) Τα μέτρα εφαρμογής της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ, όπως παρατίθενται στα παραρτήματα I, II και III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2082/2000 ~~της Επιτροπής~~ της 6ης Σεπτεμβρίου 2000 για έγκριση των προτύπων Eurocontrol και την τροποποίηση της οδηγίας 97/15/ΕΚ για έγκριση των προτύπων Eurocontrol και τροποποίηση της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ ~~του Συμβουλίου~~³⁷, συμβιβάζονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
- (26) Δεδομένου ότι η πλειονότητα των μέτρων που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού είναι γενικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ~~του Συμβουλίου~~ της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή³⁸, πρέπει τα μέτρα αυτά να θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο (γ), της εν λόγω απόφασης, ορισμένα μέτρα πρέπει να θεσπίζονται με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 3 της ίδιας απόφασης,

³⁵ ΕΕ L 187, 29.7.1993, σ. 52.

³⁶ ΕΕ L 95, 10.4.1997, σ. 16.

³⁷ ΕΕ L 254, 9.10.2000, σ. 1.

³⁸ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Κεφάλαιο I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εξοπλισμό, τα συστήματα και τις σχετικές διαδικασίες για την εγκαθίδρυση του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και της αντίληψης εκμετάλλευσής του σύμφωνα με κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XX/XXX/, [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] και εντός του πεδίου εφαρμογής του.
2. Οι γενικοί όροι που συνδέονται με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού] δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Στόχοι

Κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να καθορίσει τους όρους που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να επιτευχθεί διαλειτουργικότητα εντός της κοινοτικής επικράτειας μεταξύ των διαφόρων συστημάτων και στοιχείων του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ασφαλή και ομοιογενή εκμετάλλευση, ανάπτυξη και αναβάθμισή τους με την εφαρμογή νέων τεχνολογιών, υπό την επιφύλαξη του απώτερου στόχου να επιτευχθεί παγκόσμια διαλειτουργικότητα.

Παράλληλα με την επιδίωξη των στόχων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, ο παρών κανονισμός συμβάλλει επίσης στη σταδιακή δημιουργία της εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού, συστημάτων και σχετικών υπηρεσιών.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ορισμοί που παρατίθενται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

Εφαρμόζονται επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί σύμφωνα με τους οποίους νοούνται ως:

- (α) «δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας»: σύστημα αποτελούμενο από στοιχεία εδάφους και αερομεταφερόμενα στοιχεία, το οποίο καθιστά δυνατή την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, με στόχο να μπορούν οι χρήστες του εναέριου χώρου να τηρούν τους προγραμματισμένους χρόνους άφιξης και αναχώρησης και να επιλέγουν τα χαρακτηριστικά πτήσης που επιθυμούν με τους ελάχιστους δυνατούς περιορισμούς, χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο τα αποδεκτά επίπεδα ασφάλειας·

- (β) «συστήματα»: το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας συνίσταται σε συστήματα όπως περιγράφονται στο παράρτημα I, για τα οποία πρέπει να θεσπιστούν βασικές απαιτήσεις. Κάθε σύστημα απαρτίζεται από σειρά συστατικών στοιχείων και έχει διεπαφές με άλλα συστήματα. Η έννοια του «συστατικού στοιχείου» καλύπτει τόσο υλικά όσο και άυλα αντικείμενα όπως το λογισμικό ή οι διαδικασίες·
- (γ) «αντίληψη λειτουργίας»: ο καθορισμός των κριτηρίων για την επιχειρησιακή χρήση εξοπλισμού και συστημάτων αεροναυτιλίας. Παρέχει πληροφορίες σχετικά με τα εμπλεκόμενα επιχειρησιακά στοιχεία, τις απαιτήσεις όλων όσων εμπλέκονται στην επιχειρησιακή τους χρήση, τη λειτουργικότητα του εξοπλισμού εδάφους και του αερομεταφερόμενου εξοπλισμού και τα μέτρα που είναι αναγκαία προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη, ασφαλής και αποτελεσματική διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας·
- (δ) «ομοιογενής λειτουργία»: λειτουργία του όλου συστήματος με τέτοιο τρόπο ώστε από τη σκοπιά του χρήστη να θεωρείται ως ενιαίο σύστημα·
- (ε) «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο παράρτημα II στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία του·
- (στ) «κοινοτική προδιαγραφή»: ευρωπαϊκό πρότυπο υπό την έννοια του άρθρου 1 της οδηγίας 98/34/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁹ ή τεχνική προδιαγραφή του Eurocontrol των οποίων οι αριθμοί αναφοράς έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*·
- (ζ) «κανόνες εφαρμογής»: οι κανόνες από τους οποίους διέπεται ένα σύστημα ή μέρος συστήματος προκειμένου να ικανοποιηθούν οι βασικές απαιτήσεις και να διασφαλιστεί η ομοιογενής λειτουργία του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της διαλειτουργικότητάς του·
- (η) «εθνική εποπτική αρχή»: κάθε φορέας τον οποίο διορίζει κράτος μέλος για να εποπτεύει τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- (θ) «αναβάθμιση»: κάθε σημαντική εργασία τροποποίησης επί συστήματος ή μέρους συστήματος η οποία προϋποθέτει σύνταξη δήλωσης ελέγχου·
- (ι) «ανανέωση»: κάθε σημαντική εργασία αντικατάστασης συστήματος ή μέρους συστήματος η οποία προϋποθέτει σύνταξη δήλωσης ελέγχου·

³⁹ ΕΕ L 204, 21.7.1998, σ. 37.

Κεφάλαιο II

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ, ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 4

Βασικές απαιτήσεις

Το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, τα συστήματα και τα στοιχεία του πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που περιγράφονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 5

Κοινοτικές προδιαγραφές

1. Η πιστότητα προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα II τεκμηριώνεται σε σχέση με συστήματα ή συστατικά στοιχεία που πληρούν τις σχετικές κοινοτικές προδιαγραφές ή μέρη αυτών οι αριθμοί αναφοράς των οποίων έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.
2. Όταν ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμμόρφωση με μια κοινοτική προδιαγραφή δεν εγγυάται την πιστότητα προς τις βασικές απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II τις οποίες επιδιώκει να διασφαλίσει η εν λόγω κοινοτική προδιαγραφή, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 3.
3. Σε περίπτωση ανεπάρκειας των ευρωπαϊκών προτύπων σε σχέση με τις βασικές απαιτήσεις, είναι δυνατό να αποφασιστεί η μερική ή πλήρης ανάκληση των προτύπων αυτών από τις δημοσιεύσεις στις οποίες περιέχονται, ή τις τροποποιήσεις τους, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 της οδηγίας 98/34/EK.
4. Σε περίπτωση κενών των τεχνικών προδιαγραφών που εκπονούνται από τον Eurocontrol σε σχέση με τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να αποφασιστεί η μερική ή πλήρης ανάκληση των προδιαγραφών αυτών από τις δημοσιεύσεις στις οποίες περιέχονται, ή τις τροποποιήσεις τους, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 3.

Άρθρο 6

Κανόνες εφαρμογής

1. Κανόνες εφαρμογής εκπονούνται:
 - (α) για συστήματα ουσιαστικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού,
 - (β) για τη στήριξη της συντονισμένης και ταχείας εισαγωγής νέων αντιλήψεων λειτουργίας ή τεχνολογιών στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

2. Όταν χρειάζεται, και ιδίως για την κάλυψη κατηγοριών συστημάτων, την επίλυση ορισμένων προβλημάτων κατά προτεραιότητα ή προκειμένου να εκφραστεί η εξελικτική εισαγωγή μιας νέας τεχνολογίας, ένα σύστημα ή μέρος συστήματος μπορεί να καλύπτεται από περισσότερους κανόνες εφαρμογής. Αντιστρόφως, η επίτευξη ιδιαίτερων επιχειρησιακών επιδόσεων σε μέρη του δικτύου μπορεί να συνεπάγεται την εκπόνηση κανόνων που επιβάλλουν απαιτήσεις σε άνω του ενός συστήματα.
3. Τα συστήματα ή μέρη συστημάτων συμμορφώνονται προς τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής. Η συμμόρφωση αυτή πρέπει να ισχύει επί μονίμου βάσεως όσο χρησιμοποιείται το εκάστοτε σύστημα.
4. Στο βαθμό που κρίνεται αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 2, κάθε κανόνας εφαρμογής:
 - (α) καθορίζει τις όποιες ειδικές προδιαγραφές για την επίτευξη ομοιογενούς λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της διαλειτουργικότητας, της ασφάλειας ή των επιδόσεων που έχουν ουσιαστική σημασία για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού,
 - (β) αναφέρει σε κάθε εξεταζόμενη περίπτωση ποια από τις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ ή, όταν πρέπει, ποιες συγκεκριμένες διαδικασίες πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων που είναι ουσιαστικής σημασίας για την ομοιογενή λειτουργία, την ασφάλεια και τις επιδόσεις, καθώς και τον έλεγχο των συστημάτων.
5. Αν ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι η συμμόρφωση με έναν κανόνα εφαρμογής δεν διασφαλίζει την πιστότητα προς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα II τις οποίες αποβλέπει να καλύψει ο εν λόγω κανόνας εφαρμογής, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.
6. Σε περίπτωση ανεπάρκειας των κανόνων εφαρμογής σε σχέση με τις βασικές απαιτήσεις, είναι δυνατό να αποφασιστεί η μερική ή πλήρης ανάκληση των σχετικών κανόνων από τις δημοσιεύσεις στις οποίες περιέχονται, ή τις τροποποιήσεις τους, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.

Κεφάλαιο III

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Άρθρο 7

Κοινοτικές προδιαγραφές

1. Οι κοινοτικές προδιαγραφές απαρτίζονται από τα ευρωπαϊκά πρότυπα που εκπονούνται από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης με εντολή της Επιτροπής και σε συνεργασία με τον Eurocae, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6, παράγραφος 4 της οδηγίας 98/34/ΕΚ.

Σε ορισμένους εξειδικευμένους τομείς, κυρίως σε θέματα εσωτερικού συντονισμού μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως οι διαδικασίες, η Επιτροπή δύναται να επιφορτίζει τον Eurocontrol με την εκπόνηση τεχνικών προδιαγραφών σύμφωνα με τη διαδικασία άρθρου 16 παράγραφος 3.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις παραπομπές στα ευρωπαϊκά πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.
3. Οι παραπομπές στις τεχνικές προδιαγραφές του Eurocontrol, οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1 δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16, παράγραφος 3.

Άρθρο 8

Κανόνες εφαρμογής

1. Κατά την εκπόνηση των κανόνων εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 6, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει, εφόσον κριθεί αναγκαίο, τον Eurocontrol να εκπονήσει σχέδια μέτρων με βάση πρόγραμμα εργασίας που καθορίζεται από την ίδια. Οι κανόνες εφαρμογής εκδίδονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16, παράγραφος 2. Οι κανόνες δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.
2. Η εκπόνηση, έκδοση και αναθεώρηση των κανόνων εφαρμογής λαμβάνει υπόψη το προβλεπόμενο κόστος των τεχνικών λύσεων που απαιτούνται για την υλοποίησή τους, με στόχο τον προσδιορισμό της πιο βιώσιμης λύσης, **λαμβάνομένης δεόντως υπόψη της διατήρησης υψηλού επιπέδου ασφάλειας**. Προς τούτο, επισυνάπτεται σε κάθε σχέδιο κανόνα εφαρμογής μια εκτίμηση του κόστους και των ωφελειών που συνεπάγονται οι λύσεις αυτές για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς καθώς και για το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.
3. Όταν εκδίδεται ένας κανόνας εφαρμογής, η ημερομηνία έναρξης ισχύος ορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16, παράγραφος 2. Αν για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού απαιτούνται παράλληλες δράσεις διαφόρων παραγόντων, η ημερομηνία έναρξης ισχύος **μπορεί ορίζεται** επίσης **να οριστεί, κατά περίπτωση,** ως ημερομηνία στόχος κατά την οποία όλοι οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να έχουν εφοδιαστεί με συστήματα που πληρούν το σχετικό κανόνα εφαρμογής.

Κεφάλαιο IV

ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 9

Δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης των συστατικών στοιχείων

1. Η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού τεκμηριώνεται σε σχέση με τα στοιχεία που φέρουν τη δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης, τα μέρη της οποίας παρατίθενται στο παράρτημα III.

2. Για να συντάξει τη δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τους σχετικούς κανόνες εφαρμογής. Όταν επιβάλλεται από κανόνα εφαρμογής, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, η αξιολόγηση πραγματοποιείται από τον αναφερόμενο στο άρθρο 12 κοινοποιημένο οργανισμό, στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του.
3. Όταν τα στοιχεία αποτελούν αντικείμενο άλλων κοινοτικών διατάξεων που αφορούν άλλες πτυχές, η δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης αναφέρει ότι το συγκεκριμένο στοιχείο ανταποκρίνεται και στις απαιτήσεις αυτών των άλλων διατάξεων.

Άρθρο 10

Δήλωση ΕΚ ελέγχου συστημάτων

1. Η θέση σε λειτουργία, η ανανέωση και η αναβάθμιση των συστημάτων που αποτελούν το κοινοτικό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας υποβάλλονται σε έλεγχο με σκοπό να διασφαλίζεται ότι ο σχεδιασμός, η υλοποίηση, η εγκατάσταση και η εκμετάλλευση των συστημάτων αυτών πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα συστήματα αυτά όταν εντάσσονται στο ευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.
2. Πριν από τη θέση σε λειτουργία, ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλει στην αρμόδια εθνική εποπτική αρχή, δήλωση ΕΚ ελέγχου η οποία επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις, συνοδευόμενη από τεχνικό φάκελο, τα στοιχεία του οποίου παρατίθενται στο παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού. Ο εν λόγω τεχνικός φάκελος περιλαμβάνει τα αποτελέσματα του ελέγχου που διενεργείται από τον αναφερόμενο στο άρθρο 12 κοινοποιημένο οργανισμό, εφόσον αυτό απαιτείται βάσει των ισχυόντων κανόνων εφαρμογής.
3. Σε περίπτωση αναβάθμισης αερομεταφερόμενων στοιχείων, οι χρήστες του εναέριου χώρου προβαίνουν στη δήλωση συμμόρφωσης με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού παράλληλα με την αίτηση χορήγησης έγκρισης ασφάλειας από την εθνική εποπτική αρχή.

Άρθρο 11

Ρήτρα διασφάλισης

1. Όταν μια εθνική εποπτική αρχή διαπιστώνει ότι ένα συστατικό στοιχείο το οποίο συνοδεύεται από τη δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης ή ένα σύστημα που συνοδεύεται από τη δήλωση ΕΚ ελέγχου, διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, ενδέχεται, με τη χρήση για την οποία προορίζεται, να θέτει σε κίνδυνο την ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να περιορίσει την εφαρμογή του ή να απαγορεύσει τη χρήση του ή να το αποσύρει από την αγορά.

Η εθνική εποπτική αρχή ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνει και αναφέρει τους λόγους της απόφασής του, διευκρινίζοντας, ιδίως, κατά πόσον η μη συμμόρφωση προκύπτει από:

- (α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων που αναφέρονται στο παράρτημα II,
 - (β) κακή εφαρμογή των κανόνων εφαρμογής ή των κοινοτικών προδιαγραφών,
 - (γ) ανεπάρκεια των κανόνων εφαρμογής ή των κοινοτικών προδιαγραφών.
2. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη ~~το συντομότερο δυνατόν~~ αμέσως. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει, μετά τη διαβούλευση, ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος το οποίο έλαβε την πρωτοβουλία, καθώς και τα άλλα κράτη μέλη. Εφόσον η απόφαση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 αιτιολογείται με την ύπαρξη κενού στους κανόνες εφαρμογής ή τις κοινοτικές προδιαγραφές, εφαρμόζεται η διαδικασία των άρθρων 5 και 6. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει, μετά από αυτή τη διαβούλευση, ότι το μέτρο είναι αδικαιολόγητο, ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος το οποίο έλαβε την πρωτοβουλία, καθώς και τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.
3. Όταν ένα συστατικό στοιχείο συνοδευόμενο από δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης ή ένα σύστημα συνοδευόμενο από τη δήλωση ΕΚ ελέγχου, αποδεικνύεται ότι δεν συμμορφούται προς τις προδιαγραφές, το αρμόδιο κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης ή τη δήλωση ΕΚ ελέγχου.

Άρθρο 12

Κοινοποιημένοι οργανισμοί

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη τους οργανισμούς οι οποίοι έχουν επιφορτιστεί με την εφαρμογή της διαδικασίας αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης που προβλέπεται στο άρθρο 9 και της διαδικασίας ελέγχου που προβλέπεται στο άρθρο 10 του παρόντος κανονισμού, αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας του κάθε οργανισμού και τους αναγνωριστικούς αριθμούς που έχουν χορηγηθεί εκ των προτέρων από την Επιτροπή.
- Η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* τον κατάλογο των εν λόγω οργανισμών με τον αναγνωριστικό αριθμό και τους τομείς αρμοδιότητάς τους και διασφαλίζει την ενημέρωσή του.
2. Τα κράτη μέλη οφείλουν να εφαρμόζουν τα κριτήρια του παραρτήματος V για την αξιολόγηση των προς κοινοποίηση οργανισμών. Οι οργανισμοί που πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης τα οποία προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα τεκμαίρεται ότι ανταποκρίνονται στα προαναφερόμενα κριτήρια.
3. Κάθε κράτος μέλος αποσύρει την έγκριση που έχει χορηγήσει σε έναν οργανισμό ο οποίος δεν πληροί πλέον τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στο παράρτημα V.

Ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή 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 γνωστοποιήσουν ως κοινοποιημένο οργανισμό τον/τους οργανισμό(-ούς) που αναγνωρίζεται(-ονται) σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XX/XXX [για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].

Κεφάλαιο V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 13

Αναθεώρηση παραρτημάτων

Με στόχο την προσαρμογή στις τεχνικές εξελίξεις, και ιδίως στην εξέλιξη του ορισμού της αντίληψης της λειτουργίας που αναφέρεται στο άρθρο 14, είναι δυνατό να επέλθουν τροποποιήσεις στα παραρτήματα I και II σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 παράγραφος 2.

Άρθρο 14

Εισαγωγή νέων τεχνολογιών και διαδικασίας διαβούλευσης με τη βιομηχανία τα ενδιαφερόμενα μέρη

1. Η Επιτροπή επεξεργάζεται την αντίληψη της λειτουργίας που πρέπει να εφαρμόζεται βάσει του παρόντος κανονισμού με στόχο να επιτευχθεί η ασφαλής και αποτελεσματική χρήση του εναέριου χώρου για όλες τις φάσεις της πτήσης.
2. Με στόχο την υποστήριξη της έγκαιρης εισαγωγής της μελλοντικής αντίληψης της λειτουργίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τους ενδιαφερόμενους, περιλαμβάνοντας τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τις επαγγελματικές ενώσεις, τους χρήστες του εναέριου χώρου, τους χρήστες των συστημάτων αεροπλοΐας και την κατασκευαστική βιομηχανία προκειμένου να εκπονηθεί ένα στρατηγικό πρόγραμμα διαχείρισης με ευρεία στήριξη για την εισαγωγή νέων αντιλήψεων και τεχνολογιών στο κοινοτικό δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.
3. Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων της, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να συμβουλευτεί τη βιομηχανία μέσω της διαδικασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 προκειμένου να διασφαλίζεται η σκοπιμότητα, η αναλογικότητα και η αποδοτικότητα ως προς το κόστος των κανόνων εφαρμογής και των κοινοτικών προδιαγραφών που υποβάλλονται προς έγκριση στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 15

Μεταβατικές ρυθμίσεις

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2003 οι βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος II εφαρμόζονται στη θέση σε λειτουργία, την ανανέωση και την αναβάθμιση των συστημάτων και συστατικών στοιχείων του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

2. Η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος II απαιτείται μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2009 για το σύνολο των εν λειτουργία συστημάτων και συστατικών στοιχείων.

Άρθρο 16

Διαδικασίες επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ενιαίου ουρανού, που συστάθηκε βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/XX [για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού].
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης καθορίζεται σε ένα μήνα.
3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 της εν λόγω απόφασης.

Άρθρο 17

Κατάργηση

Οι οδηγίες 93/65/ΕΟΚ και 97/15/ΕΚ καταργούνται.

Αναφορές στις καταργούμενες οδηγίες λογίζονται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 18

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας υποδιαιρείται σε επτά συστήματα.

Όταν χρειάζεται, το σύστημα θεωρείται ότι περιλαμβάνει όχι μόνο το τμήμα εδάφους αλλά και τον αερομεταφερόμενο εξοπλισμό και τις διαδικασίες που σχετίζονται με τις λειτουργίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας καθώς και τον εξοπλισμό αερολιμένα και τις διαδικασίες που σχετίζονται με τις λειτουργίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

1. Εξοπλισμός και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται στη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.
2. Εξοπλισμός και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται στη διαχείριση του εναέριου χώρου.
3. Εξοπλισμός και διαδικασίες για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, κυρίως για συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης, συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης και διεπαφές ανθρώπου-μηχανής.
4. Εξοπλισμός και διαδικασίες επικοινωνιών για τις επικοινωνίες εδάφους-εδάφους, αέρος-εδάφους και αέρος-αέρος.
5. Εξοπλισμός και διαδικασίες πλοήγησης.
6. Εξοπλισμός και διαδικασίες επιτήρησης.
7. Εξοπλισμός και διαδικασίες παροχής αεροναυτικών πληροφοριών και μετεωρολογικών πληροφοριών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Μέρος Α: Γενικές απαιτήσεις

1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των συστατικών τους στοιχείων τους πρέπει να εγγυώνται την ομοιογενή λειτουργία του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Κοινότητα, ανά πάσα στιγμή και σε όλες της φάσεις της πτήσης. Η ομοιογενής λειτουργία εκφράζεται κυρίως με ανταλλαγή πληροφοριών, 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 δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργία

Το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, τα συστήματα και τα συστατικά στοιχεία τους πρέπει να υποστηρίζουν συντονισμένα τις νέες αποδεκτές αντιλήψεις περί εκμετάλλευσης που συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και κυρίως της ασφάλειας και της μεταφορικής ικανότητας, συνεκτιμώντας δεόντως τις τεχνολογικές εξελίξεις και την ασφάλεια της εισαγωγής τους.

3. Ασφάλεια

Η εξέλιξη των συστημάτων και λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να πληροί τα αποδεκτά υψηλά επίπεδα ασφάλειας. Προς τούτο, θα καθιερωθούν αποδεκτές μεθοδολογίες διαχείρισης της ασφάλειας. Θα καθοριστεί ένα εναρμονισμένο σύνολο απαιτήσεων ασφάλειας για τα συστήματα και τα στοιχεία τους με στόχο την επίτευξη των αποδεκτών επιπέδων ασφάλειας.

4. Ενοποιημένη πολιτικοστρατιωτική εκμετάλλευση

Το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, τα συστήματα και τα στοιχεία τους πρέπει να στηρίζουν την ενοποιημένη πολιτικοστρατιωτική εκμετάλλευση, εφόσον κρίνεται αναγκαίο για την αποτελεσματική χρήση του εναέριου χώρου.

5. Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

Η ανάπτυξη των συστημάτων και λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να ελαχιστοποιεί τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις **τηρουμένων των απαιτήσεων ασφαλείας και** σύμφωνα με την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία.

6. Αρχές κατασκευής των συστημάτων

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρηση των συστημάτων πρέπει να στηρίζονται σε ορθές αρχές μηχανικής, και κυρίως στις αρχές που συνδέονται με τον υψηλό βαθμό διαθεσιμότητας, την ύπαρξη πλεονάσματος και την ανοχή σε βλάβες των κρίσιμης σημασίας στοιχείων τους.

Μέρος Β: Ειδικές απαιτήσεις

1. Εξοπλισμός και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται στη διαχείριση του εναέριου χώρου

1.2. Ομοιογενής λειτουργία

Πληροφορίες σχετικές με τις προ-τακτικές και τακτικές πτυχές της διαθεσιμότητας του εναέριου χώρου παρέχονται σε κάθε ενδιαφερόμενο 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.

1.3. Ασφάλεια

Ο σχεδιασμός, η υλοποίηση, η συντήρηση και η εκμετάλλευση του εξοπλισμού και των διαδικασιών διαχείρισης του εναέριου χώρου πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας που ισχύουν για τα συναφή μέρη του δικτύου (ή τα συναφή τμήματα εναέριου χώρου).

1.4. Ενοποιημένη πολιτικοστρατιωτική εκμετάλλευση

Ο εξοπλισμός και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση του εναέριου χώρου υποστηρίζουν και διευκολύνουν τη σταδιακή υλοποίηση της ενοποιημένης πολιτικοστρατιωτικής εκμετάλλευσης, και κυρίως της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.

2. Εξοπλισμός και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται στη διαχείριση ροής.

2.1 Ομοιογενής λειτουργία

Ο εξοπλισμός και οι διαδικασίες υποστηρίζουν την αμφίδρομη ανταλλαγή ορθών, συνεκτικών και συναφών στρατηγικών και προ-τακτικών πληροφοριών πτήσης και παρέχουν ευκαιρίες διαλόγου εν όψει της καλύτερης δυνατής χρήσης του εναέριου χώρου.

Διασφαλίζεται η παροχή ακριβών και συναφών τακτικών πληροφοριών πτήσης για όλες τις φάσεις της πτήσης με στόχο την περαιτέρω βελτιστοποίηση της χρήσης του εναέριου χώρου.

2.2. Ασφάλεια

Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι το φορτίο του δικτύου παραμένει εντός των ορίων που υπαγορεύονται από τα πρότυπα διαχωρισμού και ασφάλειας, ο εξοπλισμός και οι διαδικασίες πρέπει να συνδυάζουν τη ζήτηση για εναέριο χώρο με τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα εναέριου χώρου, παρέχοντας βέλτιστη δυνατή χρήση του εναέριου χώρου.

2.3. Ενοποιημένη πολιτικοστρατιωτική εκμετάλλευση

Ο εξοπλισμός και οι διαδικασίες υποστηρίζουν και διευκολύνουν τη σταδιακή υλοποίηση της ενοποιημένης πολιτικοστρατιωτικής εκμετάλλευσης, και κυρίως της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου.

3. Εξοπλισμός και διαδικασίες για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας

3.1. Γενικές απαιτήσεις

3.1.1. Αρχές κατασκευής συστημάτων

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρηση των συστημάτων πρέπει να στηρίζονται σε ορθές αρχές μηχανικής, και κυρίως στις αρχές που συνδέονται με την αυτονομία των συστατικών στοιχείων η οποία συμβάλλει στην εναλλαξιμότητα των συστατικών στοιχείων τους.

3.1.2. Ασφάλεια

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων διατηρούν υψηλά επίπεδα ασφάλειας τόσο σε φυσιολογικούς όσο και σε υποβαθμισμένους τρόπους λειτουργίας, κυρίως όταν εφαρμόζονται υψηλά επίπεδα αυτοματισμού.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων παρέχουν, σε περίπτωση βλάβης, βαθμιαία και ομαλή μετάβαση από τα φυσιολογικά επίπεδα αυτοματισμού στον υποβαθμισμένο τρόπο λειτουργίας.

3.2. Συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης

3.2.1. Ομοιογενής λειτουργία

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης χαρακτηρίζονται από διαλειτουργικότητα όσον αφορά στην έγκαιρη ανταλλαγή ορθών και συνεπών πληροφοριών και από όμοια επιχειρησιακή αντίληψη των πληροφοριών αυτών, ώστε να διασφαλίζεται συνεκτική και συνεπής διεργασία προγραμματισμού και αποδοτικός ως προς τους πόρους τακτικός συντονισμός σε όλη την επικράτεια της Κοινότητας για όλες τις φάσεις της πτήσης.

Για να διασφαλίζεται ασφαλής, ομαλή και ταχεία επεξεργασία σε όλη την Κοινότητα, 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 ορισμένης επιχειρησιακής αντίληψης, κυρίως όσον αφορά στην ακρίβεια και στην ανοχή σφάλματος των αποτελεσμάτων της επεξεργασίας.

3.2.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης προσαρμόζονται στη σταδιακή εφαρμογή προηγμένων αντιλήψεων περί λειτουργίας για όλες τις φάσεις της πτήσης, κυρίως αντιλήψεων που σχετίζονται με τη συλλογική λήψη αποφάσεων, την ενίσχυση του αυτοματισμού και τη μεταβίβαση της ευθύνης του διαχωρισμού στο αερομεταφερόμενο μέρος.

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

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των αερομεταφερόμενων συστημάτων και συστημάτων εδάφους καθώς και των στοιχείων τους τα οποία υποστηρίζουν τη συλλογική λήψη αποφάσεων και τη μεταβίβαση της ευθύνης του διαχωρισμού στο αερομεταφερόμενο μέρος χαρακτηρίζονται από διαλειτουργικότητα όσον αφορά στην έγκαιρη ανταλλαγή ορθών και συνεπών πληροφοριών και από όμοια αντίληψη της υφιστάμενης και της μελλοντικής επιχειρησιακής κατάστασης.

3.2.3. Ασφάλεια

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επεξεργασίας στοιχείων πτήσης επιδιώκουν υψηλά επίπεδα ασφαλείας, τόσο στην ονομαστική όσο και σε καταστάσεις υποβαθμισμένης λειτουργίας, με στόχο τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων που οφείλονται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ή των περιστατικών που εμπεριέχουν κάποιον κίνδυνο, για όλες τις φάσεις της πτήσης και για το σύνολο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

Τα δίκτυα ασφαλείας υπόκεινται σε κοινά αποδεκτά χαρακτηριστικά επιδόσεων, με βάση τα αποδεκτά επίπεδα ασφάλειας για το σύνολο ή μέρος του δικτύου.

3.2.4. Ενοποιημένη πολιτικοστρατιωτική εκμετάλλευση

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επεξεργασίας στοιχείων πτήσης υποστηρίζουν την έγκαιρη ανταλλαγή ορθών και συνεπών πληροφοριών μεταξύ των πολιτικών και στρατιωτικών φορέων, για όλες τις φάσεις της πτήσης και για το σύνολο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, κατά το δυνατόν σε ανάλογο περιβάλλον εργασίας.

3.3. Συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης

3.3.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης παρέχουν την απαιτούμενη 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 παρέχουν έγκαιρη ανταλλαγή συναφών, ακριβών, συνεπών και συνεκτικών πληροφοριών μεταξύ τους ώστε να διασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή λειτουργία στα διάφορα μέρη του δικτύου.

3.3.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα επεξεργασίας στοιχείων επιτήρησης ενσωματώνουν τη σταδιακή διαθεσιμότητα νέων πηγών πληροφοριών επιτήρησης με τρόπο που διασφαλίζει τη συνολική ποιότητα εξυπηρέτησης.

3.4. Διεπαφή ανθρώπου-μηχανής

3.4.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των διεπαφών ανθρώπου-μηχανής των συστημάτων εδάφους διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας προσφέρουν ανάλογο περιβάλλον εργασίας για όλους τους ελεγκτές.

3.4.2. Ασφάλεια

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των διεπαφών ανθρώπου-μηχανής διασφαλίζουν ότι τα καθήκοντα με τα οποία επιφορτίζονται οι ελεγκτές συνάδουν με τις ανθρώπινες δυνατότητες τόσο σε φυσιολογικούς όσο και σε υποβαθμισμένους τρόπους λειτουργίας με τρόπο συμβατό με τα απαιτούμενα επίπεδα ασφαλείας.

4. Εξοπλισμός 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 επιτυγχάνουν τις απαιτούμενες επιδόσεις για ένα δεδομένο τμήμα του εναέριου χώρου ή για μια συγκεκριμένη εφαρμογή, κυρίως όσον αφορά στο χρόνο επεξεργασίας, στην ακεραιότητα, διαθεσιμότητα και συνέχεια λειτουργίας των επικοινωνιών.

Το δίκτυο επικοινωνιών σε ολόκληρη την Κοινότητα πληροί τις απαιτήσεις που άπτονται της ποιότητας εξυπηρέτησης, της κάλυψης και της ύπαρξης πλεονάσματος.

4.2. Υποστήριξη νέων αντιλήψεων λειτουργίας

Τα συστήματα επικοινωνίας υποστηρίζουν τη συμφωνηθείσα εφαρμογή προηγμένων αντιλήψεων περί λειτουργία για όλες τις φάσεις της πτήσης, κυρίως αντιλήψεων που σχετίζονται με τη συλλογική λήψη αποφάσεων και τη μεταβίβαση της ευθύνης του διαχωρισμού στο αερομεταφερόμενο μέρος.

4.3. Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

Η χωροθέτηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επικοινωνίας εδάφους λαμβάνουν υπόψη τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επικοινωνίας εδάφους διασφαλίζουν το απρόσβλητο έναντι του ηλεκτρομαγνητικού πεδίου και την απουσία επεμβάσεων στις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα στο κανονικό περιβάλλον τους.

5. Συστήματα και διαδικασίες πλοήγησης

5.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων πλοήγησης επιτυγχάνουν την απαιτούμενη οριζόντια και κατακόρυφη ακρίβεια πλοήγησης για ένα δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας το οποίο λειτουργεί βάσει ορισμένης επιχειρησιακής αντίληψης.

5.2. Ασφάλεια

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων πλοήγησης διασφαλίζουν την ασφάλεια στο επίπεδο που έχει καθοριστεί για το δίκτυο και τα μέρη του, συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου ασφαλείας για καταστάσεις υποβαθμισμένης λειτουργίας.

5.3. Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

Η χωροθέτηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επικοινωνίας εδάφους λαμβάνουν υπόψη τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς καθώς και τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων διασφαλίζουν το απρόσβλητο έναντι του ηλεκτρομαγνητικού πεδίου και την απουσία επεμβάσεων στις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα στο κανονικό περιβάλλον τους.

6. Συστήματα και διαδικασίες επιτήρησης

6.1. Ομοιογενής λειτουργία

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επιτήρησης επιτυγχάνουν τον ελάχιστο απαιτούμενο διαχωρισμό που ισχύει για ένα δεδομένο περιβάλλον (εδάφους, τερματικής περιοχής ελιγμών, πτήσης) με γνωστά χαρακτηριστικά κυκλοφορίας το οποίο λειτουργεί βάσει ορισμένης επιχειρησιακής αντίληψης, κυρίως σε σχέση με την ακρίβεια στη θέση ελέγχου, την κάλυψη, το εύρος και την ποιότητα της εξυπηρέτησης.

Το δίκτυο επιτήρησης σε ολόκληρη την Κοινότητα πληροί τις απαιτήσεις της ακρίβειας, της κάλυψης και της ύπαρξης πλεονάσματος, συμπεριλαμβανομένης της διαθεσιμότητας των πληροφοριών ώστε να διασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή λειτουργία στα διάφορα μέρη του δικτύου.

6.2. Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

Η χωροθέτηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων επιτήρησης εδάφους λαμβάνει υπόψη τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς.

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η εγκατάσταση, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των συστημάτων διασφαλίζουν το απρόσβλητο έναντι του ηλεκτρομαγνητικού πεδίου και την απουσία παρεμβολών με τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα στο κανονικό περιβάλλον τους.

7. Εξοπλισμός και διαδικασίες για αεροναυτικές και μετεωρολογικές πληροφορίες

7.1. Ομοιογενής λειτουργία

Εισάγεται σταδιακά η παροχή ακριβών και συνεπών αεροναυτικών πληροφοριών σε ηλεκτρονική μορφή, με βάση ένα κοινά αποδεκτό και τυποποιημένο υπόδειγμα στοιχείων.

Παρέχονται εγκαίρως ακριβείς, πλήρεις και ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες, με βάση ένα κοινά αποδεκτό σύνολο στοιχείων.

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.

Παρέχονται και χρησιμοποιούνται εγκαίρως όλο και πιο ακριβείς, πλήρεις και ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες, ώστε να υπάρχει διαρκής βελτίωση της αποτελεσματικότητας του εναέριου χώρου.

7.3. Ασφάλεια

Διατίθενται εγκαίρως ακριβείς και συνεπείς αεροναυτικές πληροφορίες, κυρίως μεταξύ των αερομεταφερόμενων στοιχείων ή συστημάτων και των αντίστοιχων στοιχείων ή συστημάτων εδάφους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Δήλωση ΕΚ

- **συμμόρφωσης**
- **καταλληλότητας χρήσης**

1. *Συστατικά στοιχεία*

Η δήλωση «ΕΚ» ισχύει για τα συστατικά στοιχεία που είναι ουσιαστικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα στοιχεία αυτά ορίζονται στους κανόνες εφαρμογής σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του παρόντος κανονισμού.

2. *Πεδίο εφαρμογής*

Η δήλωση ΕΚ αφορά:

- είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς συμμόρφωσης ενός στοιχείου, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις κοινοτικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,
- είτε την εκτίμηση/αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, 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, καθώς και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που αναφέρουν οι κανόνες εφαρμογής.

3. *Περιεχόμενο της δήλωσης ΕΚ*

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

Η δήλωση αυτή συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως και οι οδηγίες χρήσεως και περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- τα στοιχεία αναφοράς του κανονισμού, και, όπου χρειάζεται, τα στοιχεία αναφοράς άλλων εφαρμοζόμενων κοινοτικών διατάξεων,
- 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 9 του παρόντος κανονισμού),

- κάθε σχετική περιγραφή στην οποία ανταποκρίνεται το συστατικό στοιχείο, και ιδιαίτερα οι προϋποθέσεις χρήσης,
- κατά 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,
- κατά περίπτωση, τα στοιχεία αναφοράς των κοινοτικών προδιαγραφών 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. Περιεχόμενο της δήλωσης ελέγχου συστημάτων

Η δήλωση ΕΚ ελέγχου και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση αυτή συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως ο τεχνικός φάκελος και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς του κανονισμού, και, όπου χρειάζεται, τα στοιχεία αναφοράς άλλων εφαρμοζόμενων κοινοτικών διατάξεων,
- το όνομα και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του (εταιρική επωνυμία και πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του αναθέτοντα φορέα),
- συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος,
- αναφορά της διαδικασίας που τηρήθηκε για τη δήλωση της πιστότητας του συστήματος (άρθρο 10 του παρόντος κανονισμού),
- την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε τον έλεγχο, εφόσον προβλέπεται,
- τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος,
- όπου χρειάζεται, παραπομπή σε κοινοτικές προδιαγραφές,
- όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα συστήματα και, ιδιαίτερα, εάν συντρέχει λόγος, τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης,
- - εάν είναι προσωρινή: τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης ΕΚ,
- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

2. Διαδικασία ελέγχου για τα συστήματα

Ο έλεγχος των συστημάτων είναι η διαδικασία με την οποία ένας πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή ένας κοινοποιημένος οργανισμός, εφόσον κάτι τέτοιο προβλέπεται από τον ισχύοντα κανόνα εφαρμογής, ελέγχει και πιστοποιεί ότι ένα σύστημα είναι:

- σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού,
- σύμφωνο προς άλλες ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις,

και μπορεί να τεθεί σε λειτουργία.

Ο έλεγχος ενός συστήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- γενικό σχεδιασμό,
- ανάπτυξη και ολοκλήρωση του συστήματος, στην οποία συμπεριλαμβάνεται, ιδίως, η συναρμολόγηση των στοιχείων και η ρύθμιση του συνόλου,
- ολοκλήρωση του επιχειρησιακού συστήματος.

Ο αρμόδιος κοινοποιημένος οργανισμός συντάσσει το πιστοποιητικό συμμόρφωσης, το οποίο προορίζεται για τον αναθέτοντα φορέα ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του, ο οποίος, με τη σειρά του, συντάσσει τη δήλωση ελέγχου, η οποία προορίζεται για την εποπτεύουσα αρχή του οικείου κράτους μέλους.

3. Τεχνικός φάκελος

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 στοιχείων, εάν συντρέχει λόγος.

Πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής έγγραφα:

- υπόδειξη των συναφών μερών των τεχνικών προδιαγραφών που χρησιμοποιούνται στον εφοδιασμό τα οποία διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες εφαρμογής και, εφόσον συντρέχει λόγος, με τις κοινοτικές προδιαγραφές,
- κατάλογο των στοιχείων που είναι ουσιαστικής σημασίας για την ομοιογενή εκμετάλλευση, την ασφάλεια ή την απόδοση, όπως αναφέρονται στο άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού,
- αντίγραφα των δηλώσεων ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης, τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα εν λόγω στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος κανονισμού, τα οποία συνοδεύονται, εάν συντρέχει λόγος, από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαχθεί από τους κοινοποιημένους οργανισμούς,
- βεβαίωση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο του συστήματος(ων) με την οποία βεβαιώνεται ότι το σύστημα είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και η οποία αναφέρει, εάν συντρέχει λόγος, τις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών και δεν έχουν αρθεί,
- εάν δεν προβλέπεται παρέμβαση κοινοποιημένου οργανισμού, τα πρακτικά των δοκιμών και των σχεδίων των εγκαταστάσεων ώστε να μπορεί να διασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις καθώς και τις ειδικές απαιτήσεις που ενδεχομένως περιλαμβάνονται στους σχετικούς κανόνες εφαρμογής.

4. Υποβολή

Ο τεχνικός φάκελος επισυνάπτεται στη δήλωση ελέγχου την οποία υποβάλλει ο αναθέτων φορέας στην εποπτεύουσα αρχή του οικείου κράτους μέλους.

Ο αναθέτων φορέας διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος. Ο φάκελος κοινοποιείται στα άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

1. Ο οργανισμός, 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 στοιχείων ή των συστημάτων, ούτε στην εκμετάλλευση. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή ή του εκτελεστή του έργου και του οργανισμού.
2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν 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 έχουν συμφέρον 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 ελέγχων. Πρέπει, ομοίως, να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για κατ' εξαίρεση ελέγχους.
4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:
 - καλή 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 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.
6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου, ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος μέλος.
7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για ο,τιδήποτε περιέρχεται εις γνώσιν του κατά την άσκηση των καθηκόντων του στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.