II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 691/2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Ιουλίου 2010

για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός-πλαίσιο) [1], και ιδίως το άρθρο 11,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 απαιτείται να καθορισθεί με εκτελεστικούς κανόνες μηχανισμός επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου.

(2) Ο μηχανισμός επιδόσεων αναμένεται ότι θα συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών με τη βελτίωση της γενικότερης απόδοσης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στα κύρια πεδία της ασφάλειας πτήσεων, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης, σύμφωνα με όσα προσδιορίζονται στο πλαίσιο επιδόσεων του γενικού προγράμματος για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη (ATM), τα οποία όλα άπτονται των βασικών στόχων για την ασφάλεια πτήσεων.

(3) Ο μηχανισμός επιδόσεων πρέπει να προβλέπει δείκτες και δεσμευτικούς στόχους στα κύρια πεδία επιδόσεων, για τα οποία απαιτούνται πλήρης επίτευξη και διατήρηση των επιπέδων ασφάλειας πτήσεων, και ταυτόχρονα να επιτρέπει τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε άλλα κύρια πεδία επιδόσεων.

(4) Ο μηχανισμός επιδόσεων πρέπει να καταρτισθεί και να λειτουργεί με μακροπρόθεσμη προοπτική για υψηλούς κοινωνικούς στόχους.

(5) Με τον μηχανισμό επιδόσεων, οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας πρέπει να παρέχονται με βάση την προσέγγιση «από θύρα σε θύρα», συμπεριλαμβανομένων των αερολιμένων, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνολικές επιδόσεις του δικτύου.

(6) Οι αλληλεξαρτήσεις των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο δικτύου, καθώς και οι αλληλεξαρτήσεις των στόχων που αφορούν τις επιδόσεις, οι οποίες άπτονται όλες των βασικών στόχων για την ασφάλεια πτήσεων, πρέπει να ληφθούν δεόντως υπόψη στην κατάρτιση και την παρακολούθηση του μηχανισμού επιδόσεων.

(7) Στα σχέδια επιδόσεων πρέπει να καταγράφεται η δέσμευση των κρατών μελών, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, ότι θα επιτευχθούν οι στόχοι του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και θα αποκατασταθεί ισορροπία μεταξύ των αναγκών όλων των χρηστών του εναερίου χώρου και της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας από τους αντίστοιχους παρόχους.

(8) Οι εθνικές εποπτικές αρχές πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων. Τα κράτη μέλη πρέπει επομένως να διασφαλίσουν ότι είναι σε θέση να φέρουν σε πέρας τις συγκεκριμένες πρόσθετες αρμοδιότητες.

(9) Στα σχέδια επιδόσεων πρέπει να περιγράφονται μέτρα, όπως σχέδια παροχής κινήτρων, απευθυνόμενα στους ενδιαφερόμενους που θα τους οδηγήσουν να υιοθετήσουν συμπεριφορά, ικανή να επιφέρει βελτίωση των επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό, λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου και ευρωπαϊκό.

(10) Σε περιπτώσεις απρόβλεπτες κατά την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων και ταυτόχρονα ανυπέρβλητων και εκτός του ελέγχου των κρατών μελών και των οντοτήτων που έχουν αναλάβει την επίτευξη των επιδιωκόμενων επιδόσεων, η δημιουργία κατάλληλων μηχανισμών προειδοποίησης θα επιτρέψει την εφαρμογή ενδεδειγμένων μέτρων για τη διαφύλαξη των απαιτήσεων που αφορούν την ασφάλεια πτήσεων, καθώς και για τη συνέχεια της παροχής υπηρεσιών.

(11) Πρέπει να πραγματοποιηθούν αποτελεσματικές διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους σε επίπεδο εθνικό ή/και λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, καθώς και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

[1] ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

(12) Λαμβανομένης δεόντως υπόψη της αποτελεσματικότητας των στρατιωτικών επιχειρήσεων, είναι εξαιρετικά σημαντική η συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ πολιτικού και στρατιωτικού τομέα για την επίτευξη των επιδιωκόμενων επιδόσεων.

(13) Ο μηχανισμός επιδόσεων δεν πρέπει να θίγει τις διατάξεις του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, το οποίο αποβλέπει στη διαφύλαξη των βασικών συμφερόντων που αφορούν την ασφάλεια ή την αμυντική πολιτική.

(14) Πρέπει να επιλεγούν κύριοι δείκτες επιδόσεων, εξειδικευμένοι και μετρήσιμοι, οι οποίοι θα επιτρέπουν την ανάθεση αρμοδιοτήτων για την επίτευξη των επιδιωκόμενων επιδόσεων. Οι σχετικοί στόχοι πρέπει να είναι επιτεύξιμοι, ρεαλιστικοί και επίκαιροι και να αποβλέπουν στην αποτελεσματική παρακολούθηση της βιώσιμης απόδοσης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

(15) Για την εφαρμογή δεσμευτικών στόχων όσον αφορά τις επιδόσεις με τη βοήθεια κινήτρων, ενδεχομένως οικονομικού χαρακτήρα, απαιτείται κατάλληλη σύνδεση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 της Επιτροπής, της 6ης Δεκεμβρίου 2006, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών [1].

(16) Για την καθιέρωση και την εφαρμογή κύριων δεικτών και στόχων επιδόσεων απαιτείται επαρκής συνοχή με τους στόχους και τα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ [2] και των εκτελεστικών κανόνων της σε συνδυασμό με τα μέτρα που έχει λάβει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την επίτευξη και τη διατήρηση των στόχων αυτών.

(17) Κατά τη διάρκεια των περιόδων αναφοράς πρέπει να ακολουθηθεί μια αποτελεσματική διαδικασία παρακολούθησης των επιδόσεων, ώστε να εξασφαλισθεί ότι η εξέλιξη των επιδόσεων θα επιτρέψει την εκπλήρωση των στόχων και τη λήψη κατάλληλων μέτρων, εάν χρειασθεί.

(18) Κατά τον καθορισμό των επιδιωκόμενων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πρώτη περίοδο αναφοράς, η Επιτροπή πρέπει να λάβει δεόντως υπόψη την τρέχουσα οικονομική κατάσταση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, εξαιτίας ιδίως των ήδη εφαρμοζόμενων μέτρων περικοπής των δαπανών, ιδιαίτερα από το 2009, καθώς και τα τυχόν πλεονάσματα ή ελλείμματα από την είσπραξη των τελών διαδρομής κατά τα προηγούμενα έτη. Επίσης, πρέπει να ληφθεί υπόψη η πρόοδος που ήδη έχει σημειωθεί στα υπάρχοντα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου.

(19) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, ο παρών κανονισμός πρέπει να εφαρμόζεται για τις λειτουργίες του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που αναφέρονται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [3] με κατάλληλη τροποποίηση του κανονισμού αυτού.

(20) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ενιαίου ουρανού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τα αναγκαία μέτρα για τη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου γενικής εναέριας κυκλοφορίας εντός των περιοχών EUR και AFI της ΔΟΠΑ, στις οποίες τα κράτη μέλη είναι αρμόδια για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με σκοπό την ικανοποίηση των απαιτήσεων όλων των χρηστών του εναερίου χώρου.

2. Γα τον καθορισμό των στόχων, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι οποίοι ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [4], και οι φορείς μετεωρολογικών υπηρεσιών, εφόσον έχουν ορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού αυτού.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν τον παρόντα κανονισμό για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται σε αερολιμένες με κάτω των 50 000 εμπορικών αεροπορικών κινήσεων ετησίως. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά. Εφόσον κανένας αερολιμένας σε κράτος μέλος δεν φθάνει το όριο των 50 000 εμπορικών αεροπορικών κινήσεων ετησίως, οι στόχοι επιδόσεων εφαρμόζονται τουλάχιστον στον αερολιμένα με τις περισσότερες εμπορικές αεροπορικές κινήσεις.

4. Εφόσον κράτος μέλος κρίνει ότι ορισμένες ή όλες οι τερματικές του υπηρεσίες αεροναυτιλίας υπόκεινται σε όρους της αγοράς, εκτιμά, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, και με τη βοήθεια της εθνικής εποπτικής αρχής, το αργότερο εντός 12 μηνών πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς, εάν πληρούνται οι όροι του παραρτήματος 1 του εν λόγω κανονισμού. Εφόσον κράτος μέλος κρίνει ότι πληρούνται οι όροι αυτοί, ανεξαρτήτως αριθμού εξυπηρετούμενων εμπορικών αεροπορικών κινήσεων, μπορεί να αποφασίσει να μην ορίσει καθορισμένο κόστος βάσει του κανονισμού αυτού και να μην εφαρμόσει δεσμευτικούς στόχους για την οικονομική απόδοση των εν λόγω υπηρεσιών.

5. Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 6 στοιχείο γ) περίπτωση ii) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και με το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, και με την επιφύλαξη του άρθρου 4 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, καθορίζεται στόχος οικονομικής απόδοσης για όλο το κόστος που επιβάλλεται στους χρήστες του εναερίου χώρου.

[1] ΕΕ L 341 της 7.12.2006, σ. 3.
[2] ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.
[3] ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.
[4] ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόσουν τον παρόντα κανονισμό:

α) σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητά τους εντός άλλων περιοχών της ΔΟΠΑ, υπό τον όρο ότι θα ενημερώσουν σχετικά την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη, και με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των κρατών μελών με βάση τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 για τη διεθνή πολιτική αεροπορία (σύμβαση του Σικάγου)·

β) σε παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχουν λάβει άδεια να παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας χωρίς πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

7. Με την επιφύλαξη των διατάξεων περί προστασίας των πληροφοριών της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1] και των εκτελεστικών κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 [2] και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 [3], οι απαιτήσεις οι οποίες αφορούν την παροχή των δεδομένων που καθορίζονται στο κεφάλαιο V ισχύουν για τις αρμόδιες αρχές, τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, τους συντονιστές αερολιμένων και τους αερομεταφορείς υπό τους όρους του παραρτήματος IV.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

Επιπροσθέτως, νοούνται ως:

α) «φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα», ο «φορέας διαχείρισης αερολιμένα» όπως αυτός ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες [4]·

β) «δεδομένα», οι ποιοτικές, ποσοτικές και άλλες σχετικές πληροφορίες που αφορούν τις επιδόσεις της αεροναυτιλίας, τις οποίες συλλέγει και επεξεργάζεται συστηματικά η Επιτροπή ή αναθέτει τη συλλογή και την επεξεργασία τους με σκοπό την εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων·

γ) «δείκτες επιδόσεων», οι δείκτες που χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση, τη συγκριτική αξιολόγηση και επανεξέταση των επιδόσεων·

δ) «κύριοι δείκτες επιδόσεων», οι δείκτες επιδόσεων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό στόχων επιδόσεων·

ε) «εμπορικές αεροπορικές κινήσεις», το σύνολο απογειώσεων και προσγειώσεων για τη μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου, επ' αμοιβή ή επί μισθώσει, το οποίο υπολογίζεται ως ο μέσος όρος της τελευταίας τριετίας πριν την έγκριση του σχεδίου επιδόσεων, ανεξαρτήτως της μέγιστης μάζας απογείωσης και του αριθμού των χρησιμοποιούμενων θέσεων επιβατών.

στ) «δεσμευτικός στόχος», ο στόχος επιδόσεων που έχουν καθορίσει τα κράτη μέλη για το σχέδιο επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου που εντάσσεται σε καθεστώς παροχής κινήτρων το οποίο προβλέπει επιβραβεύσεις, αντικίνητρα ή/και σχέδια διορθωτικών μέτρων·

ζ) «αερομεταφορέας», επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών, κάτοχος ισχύουσας άδειας λειτουργίας, την οποία έχει εκδώσει κράτος μέλος σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

η) «χρήστες εναερίου χώρου», οποιοδήποτε νομικό πρόσωπο ή οντότητα που εκπροσωπεί τα συμφέροντα μιας ή περισσότερων κατηγοριών χρηστών των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών·

θ) «καθορισμένο κόστος», το κόστος όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2·στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004·

ι) «εθνικές αρχές», οι ρυθμιστικές αρχές σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, των οποίων οι δαπάνες είναι δυνατόν να ανακτώνται από τους χρήστες του εναέριου χώρου όταν αυτές οφείλονται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1794/2006.

ια) «νοοτροπία δικαίου (Just Culture)», η νοοτροπία με βάση την οποία δεν επιβάλλονται στους άμεσα αρμόδιους φορείς εκμετάλλευσης ή άλλο προσωπικό κυρώσεις για πράξεις, παραλείψεις ή αποφάσεις τις οποίες έλαβαν με βάση την πείρα και την εκπαίδευσή τους, αλλά ταυτόχρονα δεν είναι ανεκτές η σοβαρή αμέλεια, οι εκ προθέσεως παραβιάσεις και οι καταστροφικές πράξεις·

ιβ) «συντονιστής αερολιμένα», η αρμοδιότητα που έχει καθιερωθεί στους συντονισμένους αερολιμένες κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93·

ιγ) «παρακολούθηση των επιδόσεων», η συνεχής διαδικασία συλλογής και ανάλυσης δεδομένων, για τον υπολογισμό της πραγματικής απόδοσης ενός συστήματος με βάση προκαθορισμένους στόχους.

Άρθρο 3

Φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων

1. Εφόσον η Επιτροπή αποφασίσει να ορίσει φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων που θα την επικουρεί στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων, η θητεία του εν λόγω φορέα είναι συγκεκριμένης διάρκειας, η οποία εξαρτάται από τις περιόδους αναφοράς.

2. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων διαθέτει κατάλληλες ικανότητες και αμεροληψία για να φέρει σε πέρας με αντικειμενικό τρόπο τα καθήκοντα που του αναθέτει η Επιτροπή, ιδίως στα πεδία των εφαρμοζόμενων κύριων επιδόσεων.

[1] ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23.
[2] ΕΕ L 294 της 13.11.2007, σ. 3.
[3] ΕΕ L 295 της 14.11.2007, σ. 7.
[4] ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1.

3. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων, ιδίως στα κάτωθι καθήκοντα:

α) τη συλλογή, εξέταση, επικύρωση και διάδοση δεδομένων σχετικών με τις επιδόσεις·

β) τον καθορισμό νέων ή την προσαρμογή κύριων πεδίων επιδόσεων, σύμφωνα με εκείνα που προσδιορίζονται στο πλαίσιο επιδόσεων του γενικού προγράμματος για την ΑΤΜ (διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας), όπως αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1, και με τους σχετικούς κύριους δείκτες επιδόσεων·

γ) για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και μετά, τον καθορισμό κατάλληλων κύριων δεικτών επιδόσεων, ώστε να καλυφθούν σε όλα τα κύρια πεδία επιδόσεων οι επιδόσεις των λειτουργιών δικτύου και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας τόσο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή όσο και των τερματικών υπηρεσιών·

δ) τον καθορισμό ή την αναθεώρηση στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης·

ε) τον καθορισμό ορίων για την ενεργοποίηση των μηχανισμών προειδοποίησης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 3·

στ) την αξιολόγηση των εγκρινόμενων σχεδίων επιδόσεων ως προς τη συνοχή τους, καθώς και των επιδιωκόμενων επιδόσεων, με τους στόχους σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης·

ζ) εφόσον χρειάζεται, την αξιολόγηση των ορίων προειδοποίησης που αποφασίζονται με βάση το άρθρο 18 παράγραφος 3 ως προς τη συνοχή τους με τα όρια προειδοποίησης σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 3·

η) εφόσον χρειάζεται, την αξιολόγηση των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων ή των διορθωτικών μέτρων που λαμβάνουν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη·

θ) την παρακολούθηση, τη συγκριτική αξιολόγηση και την επανεξέταση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου και σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης·

ι) την παρακολούθηση, τη συγκριτική αξιολόγηση και την επανεξέταση των επιδόσεων των λειτουργιών δικτύου·

ια) τη συνεχή παρακολούθηση των συνολικών επιδόσεων του δικτύου ΑΤΜ, καθώς και τη σύνταξη των ετήσιων εκθέσεων της επιτροπής ενιαίου ουρανού·

ιβ) την αξιολόγηση της επίτευξης των επιδιωκόμενων επιδόσεων στο τέλος κάθε περιόδου αναφοράς ενόψει της προετοιμασίας της επόμενης περιόδου.

4. Κατόπιν υποβολής αιτήματος από την Επιτροπή, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων παρέχει συμπληρωματική πληροφόρηση ή εκθέσεις σχετικά με θέματα που αφορούν τις επιδόσεις.

5. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων μπορεί να αναφέρει ή να υποβάλλει συστάσεις στην Επιτροπή σχετικά με τη βελτίωση του μηχανισμού.

6. Όσον αφορά τις σχέσεις με τις εθνικές εποπτικές αρχές:

α) Για να ασκεί το καθήκον της συνεχούς παρακολούθησης των συνολικών επιδόσεων του δικτύου ΑΤΜ, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων λαμβάνει από τις εθνικές εποπτικές αρχές τις αναγκαίες πληροφορίες για τα σχέδια επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου.

β) Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων επικουρεί τις εθνικές εποπτικές αρχές, εφόσον το ζητήσουν, στην παροχή ανεξάρτητης εικόνας των θεμάτων που αφορούν τις επιδόσεις σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, όπως τεκμηριωμένες συγκρίσεις μεταξύ παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που δραστηριοποιούνται σε παρεμφερή περιβάλλοντα (συγκριτική αξιολόγηση), αναλύσεις των μεταβολών των επιδόσεων την τελευταία 5ετία ή αναλύσεις των μελλοντικών προβολών.

γ) Οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να ζητούν τη συνδρομή του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων για τον καθορισμό των κλιμάκων ενδεικτικών τιμών όταν θέτουν στόχους επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη των ευρωπαϊκών προοπτικών. Οι εν λόγω τιμές διατίθενται στις εθνικές εποπτικές αρχές, τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους χρήστες του εναερίου χώρου.

7. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων συνεργάζεται, εφόσον χρειάζεται, με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας στα καθήκοντα που αναφέρονται στην παράγραφο 3, όταν αυτά σχετίζονται με την ασφάλεια πτήσεων, ώστε να εξασφαλισθεί συνοχή με τους στόχους και τα πρότυπα που έχουν θεσπισθεί και εφαρμόζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

8. Για να ασκεί το καθήκον της συνεχούς παρακολούθησης των συνολικών επιδόσεων του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων προβαίνει σε κατάλληλες ρυθμίσεις εργασίας με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, τους συντονιστές και τους αερομεταφορείς.

Άρθρο 4

Εθνικές εποπτικές αρχές

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι αρμόδιες για την κατάρτιση, σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, των σχεδίων επιδόσεων, την εποπτεία των επιδόσεων και την παρακολούθηση των σχεδίων και των στόχων επιδόσεων. Κατά την άσκηση των καθηκόντων αυτών, ενεργούν με τρόπο αμερόληπτο, ανεξάρτητο και διαφανή.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές διαθέτουν τους αναγκαίους πόρους και ικανότητες, ή έχουν σχετική πρόσβαση, σε όλα τα κύρια πεδία των επιδόσεων για να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και τις αρμοδιότητες ερευνών για να εκτελούν τα καθήκοντα που προβλέπονται στο άρθρο 19.

3. Εφόσον κράτος μέλος έχει περισσότερες της μιας εθνικές εποπτικές αρχές, κοινοποιεί στην Επιτροπή ποια εθνική εποπτική αρχή είναι αρμόδια για τον εθνικό συντονισμό και τις σχέσεις με την Επιτροπή για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 5

Λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου

1. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν τη στενή συνεργασία μεταξύ των εθνικών τους εποπτικών αρχών για την κατάρτιση σχεδίου επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου.

2. Όταν τα κράτη μέλη αποφασίζουν την κατάρτιση σχεδίου επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου:

α) εξασφαλίζουν ότι το σχέδιο επιδόσεων είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΙ·

β) κοινοποιούν στην Επιτροπή ποια εθνική εποπτική αρχή ή φορέας είναι αρμόδιος για τον συντονισμό εντός του λειτουργικού τμήματος εναερίου χώρου και για τις σχέσεις με την Επιτροπή για την εφαρμογή του σχεδίου επιδόσεων·

γ) προβαίνουν σε κατάλληλες ρυθμίσεις ώστε να εξασφαλίσουν ότι:

i) καθορίζεται ένας και μόνον στόχος για κάθε κύριο δείκτη επιδόσεων·

ii) καθορίζονται και εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 όταν δεν επιτυγχάνονται οι στόχοι. Προς το σκοπό αυτό, στο σχέδιο επιδόσεων χρησιμοποιούνται οι ετήσιες τιμές·

iii) οι συνέπειες της επίτευξης ή μη των στόχων κατανέμονται κατάλληλα εντός του λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου.

δ) ευθύνονται από κοινού για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων που έχουν καθορισθεί για το λειτουργικό τμήμα του εναερίου χώρου·

ε) εφόσον δεν έχει καθορισθεί κοινή ζώνη χρέωσης κατά την έννοια του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, ομαδοποιούν τους εθνικούς στόχους οικονομικής απόδοσης και παρέχουν πληροφορίες για τα συνολικά στοιχεία, τα οποία αποδεικνύουν την προσπάθεια οικονομικής απόδοσης σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου.

3. Εφόσον τα κράτη μέλη ενός λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου δεν υιοθετήσουν σχέδιο επιδόσεων με στόχους σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου, διαβιβάζουν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τους συνολικούς στόχους επιδόσεων, από τις οποίες προκύπτει η συνοχή των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου με τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 6

Συντονισμός με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)

Κατ' εφαρμογή του άρθρου 13α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, η Επιτροπή συντονίζει με τον EASA εφόσον χρειάζεται:

α) τις πτυχές ασφάλειας πτήσεων του μηχανισμού επιδόσεων, καθώς και τον καθορισμό, την αναθεώρηση και την εφαρμογή των κύριων δεικτών επιδόσεων στην ασφάλεια πτήσεων και των επιδιωκόμενων επιδόσεων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως επίσης και την υποβολή προτάσεων για κατάλληλες δράσεις και μέτρα μετά από ενεργοποίηση του μηχανισμού προειδοποίησης·

β) τη συνοχή των κύριων δεικτών και στόχων επιδόσεων στην ασφάλεια πτήσεων με την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Ασφάλειας της Αεροπορίας, όπως αυτό εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άρθρο 7

Διάρκεια των περιόδων αναφοράς

1. Η πρώτη περίοδος αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων καλύπτει τα ημερολογιακά έτη από το 2012 έως και το 2014. Οι επόμενες περίοδοι αναφοράς είναι διάρκειας πέντε ημερολογιακών ετών, εκτός εάν αποφασισθεί διαφορετικά με τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

2. Ισχύει η ίδια περίοδος αναφοράς για τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης και για τα σχέδια και τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου.

Άρθρο 8

Κύρια πεδία και κύριοι δείκτες επιδόσεων

1. Για τον καθορισμό των στόχων, η ενδεχόμενη προσθήκη και προσαρμογή άλλων κύριων πεδίων επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 4 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 αποφασίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού.

2. Για τον καθορισμό των στόχων, σε κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων αντιστοιχεί ένας κύριος δείκτης επιδόσεων ή περιορισμένος αριθμός τους. Οι επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας αξιολογούνται με δεσμευτικούς στόχους για κάθε κύριο δείκτη επιδόσεων.

3. Οι κύριοι δείκτες επιδόσεων για τον καθορισμό στόχων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίοι έχουν επιλεγεί για κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων, αναφέρονται στο παράρτημα Ι τμήμα 1.

4. Οι κύριοι δείκτες επιδόσεων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου αναφέρονται στο παράρτημα Ι τμήμα 2.

5. Οι κύριοι δείκτες επιδόσεων δεν μεταβάλλονται κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Οι μεταβολές τους εγκρίνονται με τροποποίηση του παρόντος κανονισμού το αργότερο έξι μήνες πριν από την έγκριση νέων στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

6. Εκτός από τα κύρια πεδία επιδόσεων και τους κύριους δείκτες επιδόσεων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν, σε επίπεδο εθνικό ή/και λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, τον καθορισμό και τη χρήση πρόσθετων δεικτών και αντίστοιχων στόχων επιδόσεων, πέραν εκείνων του παραρτήματος I τμήμα 2, για τη δική τους παρακολούθηση των επιδόσεων ή/και των δικών τους σχεδίων επιδόσεων. Οι εν λόγω πρόσθετοι δείκτες και στόχοι υποβοηθούν την επίτευξη των επιδόσεων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και απορρέουν από τους στόχους σε επίπεδο εθνικό ή/και λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου. Είναι δυνατόν, π.χ., να ενσωματώνουν και να περιγράφουν την πολιτικο-στρατιωτική ή τη μετεωρολογική διάσταση του σχεδίου επιδόσεων. Οι εν λόγω πρόσθετοι δείκτες και στόχοι επιτρέπεται να συνοδεύονται από κατάλληλα καθεστώτα παροχής κινήτρων, τα οποία αποφασίζονται σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Άρθρο 9

Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης

1. Η Επιτροπή εγκρίνει στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, συνεκτιμώντας τα σχετικά στοιχεία των εθνικών εποπτικών αρχών και μετά από διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους που αναφέρονται στο άρθρο 10 του εν λόγω κανονισμού, με άλλους σχετικούς οργανισμούς και με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας της Αεροπορίας για τις πτυχές των επιδόσεων που αφορούν την ασφάλεια πτήσεων.

2. Οι στόχοι σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης προτείνονται από την Επιτροπή το αργότερο δέκα πέντε μήνες πριν την έναρξη της περιόδου αναφοράς και εγκρίνονται το αργότερο δώδεκα μήνες πριν την έναρξη της περιόδου αναφοράς.

3. Κατά την έγκριση των στόχων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή καθορίζει, για κάθε κύριο δείκτη επιδόσεων, όριο πέραν του οποίου επιτρέπεται η ενεργοποίηση των μηχανισμών προειδοποίησης που αναφέρονται στο άρθρο 18. Τα όρια προειδοποίησης για τον δείκτη επιδόσεων της οικονομικής απόδοσης καλύπτουν τόσο την εξέλιξη της κίνησης όσο και την εξέλιξη του κόστους.

4. Η Επιτροπή τεκμηριώνει κάθε στόχο επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης με περιγραφή των παραδοχών και αιτιολόγηση των στόχων αυτών, όπως η αξιοποίηση των στοιχείων των εθνικών εποπτικών αρχών και άλλα αντικειμενικά στοιχεία, προγνώσεις της κίνησης και, κατά περίπτωση, το αναμενόμενο ύψος του συγκεκριμένου κόστους για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άρθρο 10

Κατάρτιση σχεδίων επιδόσεων

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές, είτε σε επίπεδο εθνικό είτε λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, καταρτίζουν σχέδια επιδόσεων που περιέχουν στόχους, οι οποίοι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης και με τα κριτήρια εκτίμησης που καθορίζονται στο παράρτημα III. Καταρτίζεται ένα και μόνον σχέδιο επιδόσεων ανά κράτος μέλος ή ανά λειτουργικό τμήμα του εναέριου χώρου, εφόσον τα κράτη μέλη αποφασίσουν να καταρτίσουν σχέδιο επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφοι 1 και 2.

2. Για να στηρίξουν την κατάρτιση των σχεδίων επιδόσεων, οι εθνικές εποπτικές αρχές εξασφαλίζουν:

α) ότι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας κοινοποιούν τα σχετικά στοιχεία των επιχειρηματικών τους σχεδίων, τα οποία καταρτίζουν σε συνοχή με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης·

β) διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 για το σχέδιο και τους στόχους επιδόσεων. Στους ενδιαφερόμενους παρέχεται επαρκής πληροφόρηση τουλάχιστον τρεις εβδομάδες πριν από τη διαβούλευση.

3. Τα σχέδια επιδόσεων περιέχουν ιδίως:

α) την πρόγνωση της κίνησης, εκφρασμένη σε μονάδες εξυπηρέτησης, η οποία πρέπει να εξυπηρετείται για κάθε έτος περιόδου αναφοράς, με αιτιολόγηση των χρησιμοποιούμενων ποσοτικών στοιχείων·

β) το συγκεκριμένο ύψος των δαπανών των υπηρεσιών αεροναυτιλίας που καθορίζει(ουν) το(τα) κράτος(η) μέλος(η) σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004·

γ) περιγραφή των αναγκαίων επενδύσεων για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων με περιγραφή της συνάφειάς τους με το γενικό πρόγραμμα για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη (ΑΤΜ) και της συνοχής τους με τα κύρια πεδία και τις κατευθύνσεις προόδου και αλλαγών που θέτει·

δ) στόχους επιδόσεων σε κάθε αντίστοιχο κύριο πεδίο επιδόσεων, οι οποίοι καθορίζονται για κάθε κύριο δείκτη επιδόσεων, για ολόκληρη την περίοδο αναφοράς, με ετήσιες τιμές που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση και την παροχή κινήτρων·

ε) περιγραφή της πολιτικο-στρατιωτικής διάστασης του σχεδίου επιδόσεων, όπου αναλύονται οι επιδόσεις της εφαρμοζόμενης ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου (ΕΧΕΧ), ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα λαμβανομένης δεόντως υπόψη της αποτελεσματικότητας των στρατιωτικών επιχειρήσεων, και εφόσον κριθεί αναγκαίο, των αντίστοιχων δεικτών και στόχων επιδόσεων σε συνοχή με τους δείκτες και τους στόχους του σχεδίου επιδόσεων·

στ) περιγραφή και αιτιολόγηση του τρόπου με τον οποίο οι στόχοι επιδόσεων που αναφέρονται στο στοιχείο δ) συμβιβάζονται και συντελούν στους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης·

ζ) σαφή ταυτοποίηση των διαφόρων οντοτήτων, υπόλογων για την επίτευξη των στόχων και τη συγκεκριμένη συμβολή τους·

η) περιγραφή των μηχανισμών παροχής κινήτρων που πρέπει να εφαρμόζουν οι διάφορες υπόλογοι οντότητες για να ενθαρρύνουν την επίτευξη των στόχων κατά την περίοδο αναφοράς·

θ) τα μέτρα που λαμβάνουν οι εθνικές εποπτικές αρχές για να παρακολουθούν την επίτευξη των στόχων επιδόσεων·

ι) περιγραφή της έκβασης των διαβουλεύσεων μεταξύ των ενδιαφερομένων, καθώς και των θεμάτων που έθεσαν όσοι συμμετείχαν, και τις ενέργειες που συμφωνήθηκαν.

4. Τα σχέδια επιδόσεων βασίζονται στο υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΙ και επιτρέπεται, εφόσον έτσι αποφασίσουν τα κράτη μέλη κατ' εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 6, να περιέχουν πρόσθετους δείκτες με αντίστοιχους στόχους.

Άρθρο 11

Καθεστώτα παροχής κινήτρων

1. Τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο του σχεδίου επιδόσεων, ανταποκρίνονται στις κάτωθι γενικές αρχές:

α) είναι αποτελεσματικά, αναλογικά, αξιόπιστα και παραμένουν αμετάβλητα κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·

β) εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις και με διαφάνεια για να διευκολυνθεί η βελτίωση των επιδόσεων εξυπηρέτησης·

γ) εντάσσονται σε εκ των προτέρων γνωστό στους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικό περιβάλλον, το οποίο ισχύει καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·

δ) κατευθύνουν τις οντότητες για τις οποίες έχουν καθορισθεί στόχοι, προκειμένου να επιτύχουν υψηλό επίπεδο επιδόσεων και να εκπληρώσουν τους αντίστοιχους στόχους.

2. Τα κίνητρα για τους στόχους ασφάλειας πτήσεων αποβλέπουν να ενθαρρυνθεί η πλήρης επίτευξη και διατήρηση της σκοπούμενης ασφάλειας πτήσεων που απαιτείται και ταυτόχρονα να επέλθουν βελτιώσεις επιδόσεων σε άλλα κύρια πεδία επιδόσεων. Δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και συνίστανται σε σχέδια δράσης με προθεσμίες ή/και σχετικά μέτρα κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2005, περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας ([1]), ή/και των εκτελεστικών κανόνων που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

3. Τα κίνητρα για τους στόχους οικονομικής απόδοσης είναι οικονομικού χαρακτήρα και διέπονται από κατάλληλες διατάξεις του άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2006. Αποτελούν μηχανισμό επιμερισμού του κινδύνου, σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου.

4. Τα κίνητρα για τους στόχους χωρητικότητας είναι δυνατόν να είναι οικονομικού ή άλλου χαρακτήρα, όπως σχέδια διορθωτικών δράσεων που αποφασίζουν τα κράτη μέλη με προθεσμίες και αντίστοιχα μέτρα, στα οποία επιτρέπεται να προβλέπονται πριμ και κυρώσεις. Όταν τα κίνητρα είναι οικονομικού χαρακτήρα, διέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1794/2006.

([1]) ΕΕ L 335 της 21.12.2005, σ. 13.

5. Τα κίνητρα για τους περιβαλλοντικούς στόχους αποβλέπουν να ενθαρρυνθεί η επίτευξη των απαιτούμενων επιπέδων περιβαλλοντικών επιδόσεων και ταυτόχρονα να επέλθουν βελτιώσεις επιδόσεων σε άλλα κύρια πεδία επιδόσεων. Είναι οικονομικού ή άλλου χαρακτήρα και αποφασίζονται από τα κράτη μέλη λαμβανομένων υπόψη των τοπικών συνθηκών.

6. Επιπλέον, τα κράτη μέλη, σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, μπορούν να καθιερώνουν ή να εγκρίνουν καθεστώτα παροχής κινήτρων για τους χρήστες του εναερίου χώρου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1794/2006.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Άρθρο 12

Αρχική έγκριση των σχεδίων επιδόσεων

Κατόπιν πρότασης των εθνικών εποπτικών αρχών, τα κράτη μέλη, σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, εγκρίνουν και κοινοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο έξι μήνες μετά τον καθορισμό των στόχων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα σχέδια επιδόσεων τα οποία περιέχουν δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων.

Άρθρο 13

Αξιολόγηση των σχεδίων επιδόσεων και αναθεώρηση των στόχων

1. Η Επιτροπή αξιολογεί τα σχέδια επιδόσεων, τους στόχους τους και ιδίως τη συνοχή τους με τους στόχους σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη συμβολή τους σε αυτούς, βάσει των κριτηρίων που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ, συνεκτιμώντας την εξέλιξη των συνθηκών που ενδεχομένως έχουν διαμορφωθεί από την ημερομηνία καθορισμού των στόχων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης έως την ημερομηνία αξιολόγησης του σχεδίου επιδόσεων.

2. Εφόσον η Επιτροπή διαπιστώσει συνοχή των στόχων επιδόσεων ενός σχεδίου επιδόσεων με τους στόχους σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη συμβολή τους σε αυτούς, ενημερώνει σχετικά το (τα) κράτος(-η) μέλος(-η) το αργότερο τέσσερις μήνες από την παραλαβή του σχεδίου.

3. Εφόσον η Επιτροπή δεν διαπιστώσει συνοχή του (των) στόχου(-ων) επιδόσεων ενός σχεδίου επιδόσεων με τους στόχους σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη συμβολή τους στην επίτευξη τους, μπορεί, το αργότερο τέσσερις μήνες από την παραλαβή του σχεδίου και σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, να αποφασίσει να εκδώσει σύσταση προς το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) να αναθεωρήσει(-ουν) τον (τους) στόχο(-ους) επιδόσεων. Η εν λόγω απόφαση λαμβάνεται μετά από διαβούλευση με το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) και περιέχει επακριβώς τον(τους) στόχο(-ους) που πρέπει να αναθεωρηθεί(-ούν), καθώς και αιτιολόγηση της αξιολόγησης της Επιτροπής.

4. Στην περίπτωση αυτή, το αργότερο δύο μήνες από την έκδοση της σύστασης, το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) εγκρίνει(-ουν) αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις της Επιτροπής, καθώς και κατάλληλα μέτρα για την επίτευξη των στόχων αυτών, και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.

Άρθρο 14

Αξιολόγηση των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων και λήψη διορθωτικών μέτρων

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση των στόχων, η Επιτροπή αξιολογεί τους αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων και ιδίως τη συνοχή τους με τους στόχους σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη συμβολή τους στην επίτευξή τους, βάσει των κριτηρίων του παραρτήματος III.

2. Εφόσον η Επιτροπή διαπιστώσει συνοχή των αναθεωρημένων στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 4 με τους στόχους σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη συμβολή τους στην επίτευξή τους, ενημερώνει σχετικά το (τα) κράτος(-η) μέλος(-η) το αργότερο δύο μήνες από την παραλαβή των αναθεωρημένων στόχων.

3. Εφόσον η Επιτροπή δεν διαπιστώσει εκ νέου συνοχή του (των) στόχου(-ων) επιδόσεων και των ενδεδειγμένων μέτρων με τους στόχους σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη συμβολή τους στην επίτευξή τους, μπορεί, το αργότερο δύο μήνες από την παραλαβή των αναθεωρημένων στόχων και σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, να αποφασίσει τη λήψη διορθωτικών μέτρων από το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η).

4. Η εν λόγω απόφαση περιέχει επακριβώς τον (τους) στόχο(-ους) που πρέπει να αναθεωρηθεί(-ούν), καθώς και αιτιολόγηση της αξιολόγησης της Επιτροπής. Ενδέχεται να περιλαμβάνει το επίπεδο των προσδοκώμενων επιδόσεων για τους στόχους αυτούς, ώστε να καταστεί δυνατόν στο(στα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) να λάβει(-ουν) κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, ή/και περιέχει προτάσεις τέτοιων μέτρων.

5. Το αργότερο δύο μήνες από την απόφαση της Επιτροπής, τα διορθωτικά μέτρα που λαμβάνει(-ουν) το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) κοινοποιούνται στην Επιτροπή, καθώς και τα στοιχεία με τα οποία αποδεικνύεται ότι εξασφαλίζεται η συνοχή τους με την απόφαση της Επιτροπής.

Άρθρο 15

Έγκριση σχεδίων και στόχων επιδόσεων μετά την έναρξη της περιόδου αναφοράς

Σχέδια επιδόσεων ή διορθωτικά μέτρα που εγκρίνονται μετά την έναρξη της περιόδου αναφοράς συνεπεία της εφαρμογής των διαδικασιών που αναφέρονται στα άρθρα 13 και 14 ισχύουν αναδρομικά από την πρώτη ημέρα της περιόδου αναφοράς.

Άρθρο 16

Αναθεώρηση των στόχων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης

1. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει την αναθεώρηση των στόχων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004:

α) πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς όταν διαθέτει ουσιαστικές αποδείξεις ότι δεν ισχύουν πλέον τα αρχικά δεδομένα, οι παραδοχές και η αιτιολόγηση για τον καθορισμό των στόχων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης·

β) κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, εξαιτίας ενεργοποίησης μηχανισμού προειδοποίησης όπως προβλέπεται στο άρθρο 18.

2. Αναθεώρηση των στόχων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης ενδέχεται να προκύψει από τροποποίηση υπαρχόντων σχεδίων επιδόσεων. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει ενδεδειγμένη αναπροσαρμογή του χρονοδιαγράμματος που προβλέπεται στα κεφάλαια II και III του παρόντος κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Άρθρο 17

Συνεχής παρακολούθηση και αναφορά

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές, σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, και η Επιτροπή παρακολουθούν την εφαρμογή των σχεδίων επιδόσεων. Εάν δεν επιτευχθούν οι στόχοι κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, οι εθνικές εποπτικές αρχές εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα που καθορίζονται στο σχέδιο επιδόσεων για επανόρθωση της κατάστασης. Προς το σκοπό αυτό, στο σχέδιο επιδόσεων χρησιμοποιούνται οι ετήσιες τιμές.

2. Εάν η Επιτροπή παρατηρήσει σημαντική και συνεχή πτώση των επιδόσεων σε κράτος μέλος ή λειτουργικό τμήμα του εναέριου χώρου, η οποία επηρεάζει άλλες χώρες συμβαλλόμενα μέρη του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού ή/και ολόκληρο τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, μπορεί να ζητήσει από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και από την εθνική εποπτική αρχή ή από την εποπτική αρχή του λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου ή από τον αρμόδιο φορέα να καθορίσει, να εφαρμόσει και να κοινοποιήσει στην Επιτροπή κατάλληλα μέτρα για την επίτευξη των στόχων που είχαν καθορισθεί στο αντίστοιχο σχέδιο επιδόσεων.

3. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν αναφορά στην Επιτροπή σχετική με την παρακολούθηση των σχεδίων και των στόχων επιδόσεων από τις εθνικές τους εποπτικές αρχές ή από τις εποπτικές αρχές του λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου τουλάχιστον μια φορά ετησίως και όταν ενδέχεται να μην επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων. Η Επιτροπή υποβάλλει αναφορά στην επιτροπή ενιαίου ουρανού σχετική με την επίτευξη των στόχων επιδόσεων τουλάχιστον μια φορά ετησίως.

Άρθρο 18

Μηχανισμοί προειδοποίησης

1. Εφόσον, εξαιτίας περιπτώσεων απρόβλεπτων κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς και ταυτόχρονα ανυπέρβλητων και εκτός του ελέγχου των κρατών μελών, σημειωθούν σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης τα όρια προειδοποίησης που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 3, η Επιτροπή επανεξετάζει την κατάσταση σε διαβούλευση με τα κράτη μέλη μέσω της επιτροπής ενιαίου ουρανού και υποβάλλει εντός τριών μηνών προτάσεις ενδεδειγμένων δράσεων, μεταξύ των οποίων είναι δυνατόν να περιλαμβάνεται αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης και, άρα, αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου.

2. Εφόσον, εξαιτίας περιπτώσεων απρόβλεπτων κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς και ταυτόχρονα ανυπέρβλητων και εκτός του ελέγχου των κρατών μελών και των οντοτήτων που έχουν αναλάβει την επίτευξη των επιδιωκόμενων επιδόσεων, σημειωθούν σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου τα όρια προειδοποίησης που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 3, η εθνική εποπτική αρχή του λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου ή ο αρμόδιος φορέας επανεξετάζει την κατάσταση σε συνεργασία με την Επιτροπή και μπορεί να υποβάλει εντός τριών μηνών προτάσεις ενδεδειγμένων δράσεων, μεταξύ των οποίων είναι δυνατόν να περιλαμβάνεται αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν, σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, όρια προειδοποίησης διαφορετικά από εκείνα που προβλέπονται στο άρθρο 9 παράγραφος 3, ώστε να συνυπολογίζονται οι τοπικές συνθήκες και ιδιαιτερότητες. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω όρια καθορίζονται στα σχέδια επιδόσεων και συνάδουν με τα όρια που αποφασίζονται βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 3. Οι αποκλίσεις αιτιολογούνται λεπτομερώς. Όταν σημειώνονται τα όρια αυτά, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 2.

4. Όταν η ενεργοποίηση μηχανισμού προειδοποίησης συνεπάγεται αναθεώρηση των σχεδίων και των στόχων επιδόσεων, η Επιτροπή διευκολύνει την εν λόγω αναθεώρηση με κατάλληλη αναπροσαρμογή του ισχύοντος χρονοδιαγράμματος σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στα κεφάλαια II και III του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 19

Διευκόλυνση της παρακολούθησης της συμμόρφωσης

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διευκολύνουν τις επιθεωρήσεις και τις έρευνες που διεξάγουν η Επιτροπή και η (οι) εθνική(-ές) εποπτική(-ές) αρχή(-ές) που είναι αρμόδιες για την εποπτεία τους, από ειδικευμένη οντότητα που ενεργεί εξ ονόματός τους, ή ο EASA κατά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων των επιτόπιων ελέγχων. Με την επιφύλαξη των επιτόπιων αρμοδιοτήτων που έχουν αποδοθεί στις εθνικές εποπτικές αρχές και τον EASA, τα εξουσιοδοτημένα άτομα μπορούν:

α) να εξετάζουν, ως προς όλα τα κύρια πεδία επιδόσεων, τα σχετικά έγγραφα και κάθε άλλο υλικό σχετικό με την κατάρτιση των σχεδίων και των στόχων επιδόσεων·

β) να λαμβάνουν αντίγραφα ή αποσπάσματα των εγγράφων αυτών·

γ) να ζητούν επιτόπου προφορικές εξηγήσεις.

Οι εν λόγω επιθεωρήσεις και έρευνες διεξάγονται σύμφωνα με τις διαδικασίες που ισχύουν στο κράτος μέλος όπου πρόκειται να πραγματοποιηθούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΣΥΛΛΟΓΗ, ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ, ΕΞΕΤΑΣΗ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟΝ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΥΡΑΝΟ

Άρθρο 20

Συλλογή και επικύρωση των δεδομένων για επανεξέταση των επιδόσεων

1. Εκτός από τα δεδομένα που συλλέγει η Επιτροπή μέσω των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα οποία είναι δυνατόν να αξιοποιούνται για την επανεξέταση των επιδόσεων, οι εθνικές αρχές, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, οι συντονιστές αερολιμένων και οι αερομεταφορείς παρέχουν στην Επιτροπή τα δεδομένα που προβλέπονται στο παράρτημα IV σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο εν λόγω παράρτημα.

2. Οι εθνικές αρχές μπορούν να αναθέτουν ή να μεταβιβάζουν πλήρως ή εν μέρει το καθήκον παροχής των δεδομένων στις εθνικές εποπτικές αρχές τους, τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, τους συντονιστές αερολιμένων και τους αερομεταφορείς, ώστε να συνυπολογίζονται οι τοπικές ιδιαιτερότητες και οι υπάρχοντες δίαυλοι υποβολής αναφορών.

3. Όσοι παρέχουν δεδομένα, λαμβάνουν τα μέτρα που είναι αναγκαία για να εξασφαλισθεί η ποιότητα, η επικύρωση και η έγκαιρη διαβίβαση των δεδομένων, καθώς και τα αποδεικτικά στοιχεία για τους ελέγχους ποιότητας και τις διαδικασίες επικύρωσης που ακολουθούν, τις επεξηγήσεις σε συγκεκριμένα ερωτήματα που θέτει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την ποιότητα των δεδομένων και, εφόσον χρειάζεται, σχέδια δράσεων για τη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων. Τα δεδομένα παρέχονται δωρεάν, κατά το δυνατόν σε ηλεκτρονική μορφή, με χρήση του υποδείγματος που ορίζει η Επιτροπή.

4. Η Επιτροπή αξιολογεί την ποιότητα και επικυρώνει τα δεδομένα που της διαβιβάζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Όταν τα δεδομένα δεν είναι δυνατόν να αξιοποιηθούν σωστά για την επανεξέταση των επιδόσεων, η Επιτροπή μπορεί να λάβει αναγκαία μέτρα για να αξιολογήσει και να βελτιώσει την ποιότητα των δεδομένων σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, και ιδίως με τις εθνικές εποπτικές αρχές τους.

5. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα σχετικά με τις επιδόσεις δεδομένα που προβλέπονται στην παράγραφο 1 τα οποία παρέχονται ήδη στον Eurocontrol, θεωρείται ότι παρέχονται και στην Επιτροπή. Εφόσον αυτό δεν ισχύει, η Επιτροπή και ο Eurocontrol προβαίνουν στις αναγκαίες ρυθμίσεις για να εξασφαλίσουν ότι τα εν λόγω δεδομένα διατίθενται στην Επιτροπή με βάση τις ίδιες απαιτήσεις με εκείνες που περιγράφονται στην παράγραφο 3.

6. Όποτε καθορίζονται νέες απαιτήσεις για σημαντικά δεδομένα ή αναμένονται δεδομένα ανεπαρκούς ποιότητας, η Επιτροπή μπορεί να πραγματοποιεί πιλοτικές μελέτες στις οποίες συμμετέχουν σε εθελοντική βάση τα κράτη μέλη πριν από την καθιέρωση νέων απαιτήσεων για δεδομένα με τροποποίηση του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω πιλοτικές μελέτες πραγματοποιούνται προκειμένου να αξιολογείται η δυνατότητα υλοποίησης της συλλογής των συγκεκριμένων δεδομένων, λαμβανομένου υπόψη του οφέλους από τη διαθεσιμότητα των δεδομένων ως προς το κόστος της συλλογής τους και τον γραφειοκρατικό φόρτο.

Άρθρο 21

Διάδοση πληροφοριών

1. Η Επιτροπή διαδίδει πληροφορίες γενικού χαρακτήρα σχετικές με την επίτευξη των στόχων που προβλέπονται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής [1], και ιδίως το άρθρο 4 και το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

2. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 3 στοιχείο α) δημοσιοποιούνται στα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως με ηλεκτρονικά μέσα.

3. Οι ετήσιες αναφορές που προβλέπονται στο άρθρο 3 παράγραφος 3 στοιχείο ια) δημοσιοποιούνται. Οι παραπομπές στις εν λόγω αναφορές δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να παρέχει σε τακτική βάση άλλες πληροφορίες γενικού χαρακτήρα στα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως με ηλεκτρονικά μέσα.

4. Οι στόχοι σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης που προβλέπονται στο άρθρο 9 και η αναφορά των εγκεκριμένων σχεδίων επιδόσεων που προβλέπονται στο κεφάλαιο III δημοσιοποιούνται και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

5. Μεμονωμένη πρόσβαση σε πληροφορίες ειδικού χαρακτήρα, όπως επικυρωμένα δεδομένα και στατιστικά στοιχεία, χορηγείται από τον πάροχο των δεδομένων με τον οποίο συνδέονται άμεσα οι πληροφορίες και δραστηριότητες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 22

Προσφυγή

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνουν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι δεόντως αιτιολογημένες και υπόκεινται σε αποτελεσματική διαδικασία επανεξέτασης ή/και προσφυγής.

Άρθρο 23

Μεταβατικά μέτρα

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου αναφοράς σχέδιο επιδόσεων με στόχους σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, εξασφαλίζουν ότι:

α) το σχέδιο αντικαθιστά τα εθνικά σχέδια από την 1η Ιανουαρίου ενός των ετών της περιόδου αναφοράς·

β) η διάρκεια του σχεδίου δεν υπερβαίνει την υπόλοιπη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·

γ) το σχέδιο αποδεικνύει ότι οι στόχοι του όσον αφορά τις επιδόσεις είναι τουλάχιστον εξίσου φιλόδοξοι με την παγίωση των προηγούμενων εθνικών στόχων.

[1] ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

Άρθρο 24

Επανεξέταση του μηχανισμού

Η Επιτροπή θα επανεξετάσει την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας έως την 1η Ιουλίου 2013. Έως τα τέλη του 2014 και σε τακτική βάση στη συνέχεια, η Επιτροπή επανεξετάζει τον μηχανισμό επιδόσεων, και ιδίως αναλύει τις επιπτώσεις, την αποτελεσματικότητα και το πεδίο εφαρμογής του μηχανισμού, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το έργο που επιτελεί στο συγκεκριμένο πεδίο η ΔΟΠΑ.

Άρθρο 25

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 τροποποιείται ως εξής:

1. Το τμήμα 2.2 του παραρτήματος I αντικαθίσταται από το κάτωθι:

«2.2. **Οργανωτική διαχείριση**

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας καταρτίζουν επιχειρηματικά σχέδια ελάχιστης διάρκειας πέντε ετών. Στο επιχειρηματικό σχέδιο:

α) καθορίζονται οι γενικοί σκοποί και στόχοι του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και η στρατηγική επίτευξής τους, οι οποίοι συνάδουν με τυχόν εν γένει πιο μακρόχρονο σχέδιο και συνδυάζονται με τις σχετικές απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν την ανάπτυξη υποδομής ή άλλης τεχνολογίας·

β) προβλέπονται ενδεδειγμένοι στόχοι επιδόσεων για την ασφάλεια πτήσεων, τη χωρητικότητα, το περιβάλλον και την οικονομική απόδοση, αναλόγως.

Οι πληροφορίες που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) συνάδουν με το σχέδιο επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου που αναφέρεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και, όσον αφορά τα δεδομένα της ασφάλειας πτήσεων, συνάδουν με το κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας πτήσεων που προβλέπεται στο πρότυπο 2.27.1 του παραρτήματος 11 της ΔΟΠΑ, τροποποίηση 47Β-Α της 20ής Ιουλίου 2009, κατά περίπτωση.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας αιτιολογούν την ασφάλεια πτήσεων και το επιχειρηματικό τους σχέδιο όταν πρόκειται για μεγάλα επενδυτικά έργα, καθώς επίσης αναφέρουν τις αναμενόμενες επιπτώσεις στους ενδεδειγμένους στόχους επιδόσεων που αναφέρονται στο 2.2 στοιχείο β), και προσδιορίζουν τις επενδύσεις που απορρέουν από τις νομικές απαιτήσεις σε συνδυασμό με την εφαρμογή του SESAR.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας καταρτίζουν ετήσιο σχέδιο επιδόσεων που καλύπτει το επόμενο έτος, στο οποίο καθορίζονται τα χαρακτηριστικά του επιχειρηματικού σχεδίου και περιγράφονται τυχόν αλλαγές του.

Το ετήσιο σχέδιο καλύπτει τα κάτωθι ως προς το επίπεδο και την ποιότητα εξυπηρέτησης, όπως το προσδοκώμενο επίπεδο χωρητικότητας, ασφάλειας πτήσεων, περιβάλλοντος και οικονομικής απόδοσης, αναλόγως:

α) πληροφορίες σχετικές με την υλοποίηση νέας υποδομής ή άλλες εξελίξεις και δήλωση του τρόπου με τον οποίο θα συμβάλλουν στη βελτίωση των επιδόσεων του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και του επιπέδου και της ποιότητας εξυπηρέτησης·

β) δείκτες επιδόσεων σε συνοχή με το σχέδιο επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου που προβλέπεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, με βάση τους οποίους είναι εύλογα δυνατόν να αξιολογηθούν το επίπεδο και η ποιότητα εξυπηρέτησης·

γ) πληροφορίες για μέτρα μετριασμού των κινδύνων που έχουν εντοπισθεί στο σχέδιο ασφάλειας του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και δείκτες ασφάλειας πτήσεων για την παρακολούθηση των κινδύνων στην ασφάλεια πτήσεων και, εφόσον χρειάζεται, το εκτιμώμενο κόστος των μέτρων μετριασμού·

δ) την αναμενόμενη βραχυπρόθεσμη χρηματοοικονομική κατάσταση του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και τυχόν αλλαγές ή επιπτώσεις στο επιχειρηματικό του σχέδιο.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διαβιβάζουν στην Επιτροπή το περιεχόμενο του μέρους του επιχειρηματικού τους σχεδίου που αφορά τις επιδόσεις και το ετήσιο σχέδιό τους, κατόπιν υποβολής αιτήματός της, υπό τους όρους που καθορίζουν οι εθνικές εποπτικές αρχές σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.»·

2. Το τμήμα 9 του παραρτήματος I αντικαθίσταται από το κάτωθι:

«9. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να είναι σε θέση να διαβιβάζουν ετήσια αναφορά των δραστηριοτήτων τους στις αντίστοιχες εθνικές εποπτικές αρχές. Η εν λόγω αναφορά καλύπτει τα χρηματοοικονομικά τους αποτελέσματα με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, καθώς και τις επιχειρησιακές τους επιδόσεις και τυχόν άλλες δραστηριότητες και εξελίξεις τους ιδίως στο πεδίο της ασφάλειας πτήσεων.

Η ετήσια αναφορά περιλαμβάνει τουλάχιστον:

— εκτίμηση του επιπέδου των επιτυγχανόμενων επιδόσεων εξυπηρέτησης,

— τις επιδόσεις του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως προς τους στόχους επιδόσεων που καθορίζονται στο επιχειρηματικό του σχέδιο, οι οποίοι συνδυάζουν τις πραγματικές επιδόσεις με το ετήσιο σχέδιο με χρήση των δεικτών επιδόσεων που καθορίζονται στο ετήσιο σχέδιο,

— εξήγηση των διαφορών στους στόχους και προσδιορισμό των μέτρων για την κάλυψη τυχόν κενών κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004,

— εξελίξεις σε λειτουργίες και υποδομές,

— τα χρηματοοικονομικά τους αποτελέσματα, εάν δεν δημοσιεύονται χωριστά σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004,

— πληροφορίες για τις επίσημες διαβουλεύσεις τους με τους χρήστες των υπηρεσιών τους,

— πληροφορίες για την πολιτική που ακολουθούν όσον αφορά τους ανθρώπινους πόρους.

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διαβιβάζουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή το περιεχόμενο της ετήσιας αναφοράς τους, κατόπιν υποβολής αιτήματός της, υπό τους όρους που καθορίζουν οι εθνικές ελεγκτικές αρχές σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.»·

Άρθρο 26

Έναρξη ισχύος

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

2. Το κεφάλαιο V εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2011. Η πρώτη περίοδος αναφοράς αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2012.

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

Βρυξέλλες, 29 Ιουλίου 2010.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΥΡΙΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ (ΚΔΕ)

Τμήμα 1: Για τον καθορισμό στόχων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης:

1. ΚΥΡΙΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

α) Ο πρώτος ΚΔΕ για την ασφάλεια πτήσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το ελάχιστο επίπεδο του πρώτου κύριου δείκτη επιδόσεων στην ασφάλεια πτήσεων που καθορίζεται στο τμήμα 2 σημείο 1 στοιχείο α) κατωτέρω για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τις εθνικές εποπτικές αρχές, αντίστοιχα.

β) Ο δεύτερος κύριος δείκτης επιδόσεων στην ασφάλεια πτήσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το ποσοστό εφαρμογής της κατάταξης βαρύτητας του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας, όπως προβλέπεται στο τμήμα 2 σημείο 1 στοιχείο β) κατωτέρω στα κράτη όπου εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός, με σκοπό να καθίσταται δυνατή η εναρμονισμένη αναφορά της κατάταξης βαρύτητας στις παραβιάσεις ελάχιστου διαχωρισμού, τις παρεισφρήσεις σε διάδρομο και τα ειδικά τεχνικά συμβάντα στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

γ) Ο τρίτος κύριος δείκτης επιδόσεων στην ασφάλεια πτήσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το ελάχιστο επίπεδο του μέτρου νοοτροπίας δικαίου στο τέλος της περιόδου αναφοράς, όπως προβλέπεται στο τμήμα 2 σημείο 1 στοιχείο γ) κατωτέρω.

Κατά την πρώτη περίοδο αναφοράς δεν καθορίζονται στόχοι σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους ανωτέρω κύριους δείκτες επιδόσεων. Κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου αναφοράς, η Επιτροπή χρησιμοποιεί τα δεδομένα που έχουν συλλεχθεί για να επικυρώσει τους εν λόγω κύριους δείκτες επιδόσεων και να τους αξιολογήσει με σκοπό να εξασφαλισθεί κατάλληλος εντοπισμός, μετριασμός και διαχείριση των κινδύνων στην ασφάλεια πτήσεων. Στη βάση αυτή, η Επιτροπή αποφασίζει νέους κύριους δείκτες επιδόσεων στην ασφάλεια πτήσεων εάν χρειασθεί, με αναθεώρηση του παρόντος παραρτήματος.

2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ

2.1. Για την πρώτη περίοδο αναφοράς:

Ο πρώτος περιβαλλοντικός ΚΔΕ σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η μέση απόδοση πτήσης σε οριζόντια διαδρομή, όπως ορίζεται κατωτέρω:

— Ο δείκτης μέσης απόδοσης πτήσης σε οριζόντια διαδρομή είναι η διαφορά μεταξύ του μήκους του τμήματος διαδρομής της πραγματικής πορείας και της βέλτιστης πορείας, η οποία, κατά μέσο όρο, είναι ο μεγάλος κύκλος.

— Ως «διαδρομή» νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τον αερολιμένα.

— Οι λαμβανόμενες υπόψη πτήσεις για τον δείκτη αυτόν είναι:

α) όλες οι εμπορικές πτήσεις IFR (κανόνες πτήσης με όργανα) εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου·

β) εφόσον μία πτήση αναχωρεί από τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο ή φθάνει σε αυτόν, λαμβάνεται υπόψη μόνον το τμήμα εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου.

— Κυκλικές πτήσεις και πτήσεις απόστασης μεγάλου κύκλου μικρότερης των 80NM μεταξύ τερματικών περιοχών αποκλείονται.

Ο δεύτερος περιβαλλοντικός ΚΔΕ σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η αποδοτική χρήση των πολιτικο-στρατιωτικών δομών του εναερίου χώρου, όπως τα δρομολόγια υπό όρους. Για την πρώτη περίοδο αναφοράς, τον δείκτη αυτόν παρακολουθεί η Επιτροπή. Ο καθορισμός στόχων αρχίζει από τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.

2.2. Από τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, καθορίζεται τρίτος περιβαλλοντικός ΚΔΕ σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αντιμετώπιση σχετικών με το περιβάλλον προβλημάτων συγκεκριμένου αερολιμένα που σχετίζονται με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

3. ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

3.1. Για την πρώτη περίοδο αναφοράς:

Ο ΚΔΕ χωρητικότητας σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά, η οποία ορίζεται ως εξής:

α) Η καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή είναι η καθυστέρηση που υπολογίζεται από την κεντρική μονάδα ATFM όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 255/2010 της Επιτροπής, της 25ης Μαρτίου 2010, για καθορισμό κοινών κανόνων διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας [1], και εκφράζεται ως η διαφορά μεταξύ του χρόνου απογείωσης που ζητεί αερομεταφορέας στο τελευταίο σχέδιο πτήσης που υπέβαλε και του υπολογιζόμενου χρόνου απογείωσης που χορηγεί η κεντρική μονάδα ATFM·

[1] ΕΕ L 80 της 26.3.2010, σ. 10.

β) Ο δείκτης περιλαμβάνει όλες τις πτήσεις IFR εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου και καλύπτει τις αιτίες καθυστέρησης της ATFM.

γ) Ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος.

Για να προετοιμασθεί η εκπόνηση δεύτερου ΚΔΕ χωρητικότητας σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή συλλέγει, παγιώνει και παρακολουθεί από την πρώτη περίοδο αναφοράς:

α) το σύνολο των καθυστερήσεων ATFM που καταλογίζονται σε τερματικές και αερολιμενικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας·

β) τον πρόσθετο χρόνο κατά τη φάση τροχοδρόμησης εξόδου·

γ) για αερολιμένες με άνω των 100 000 εμπορικών κινήσεων ετησίως, τον πρόσθετο χρόνο για ASMA [Arrival Sequencing and Metering Area (Περιοχή ακολουθίας και μέτρησης αφίξεων)].

3.2. Από τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, εκπονείται δεύτερος ΚΔΕ χωρητικότητας σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης με βάση την παρακολούθηση που περιγράφεται στην παράγραφο 3.1 για την αντιμετώπιση προβλημάτων χωρητικότητας σε συγκεκριμένο αερολιμένα τα οποία σχετίζονται με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

4. Δείκτης οικονομικής απόδοσης

4.1. Για την πρώτη περίοδο αναφοράς:

Ο ΚΔΕ οικονομικής απόδοσης σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η μέση καθορισμένη σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης τιμή μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, ο οποίος υπολογίζεται ως εξής:

α) ο δείκτης είναι το πηλίκο του λόγου του καθορισμένου κόστους προς την προβλεπόμενη κίνηση, εκφρασμένη σε μονάδες εξυπηρέτησης, η οποία αναμένεται για την περίοδο σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως περιλαμβάνεται στις παραδοχές της Επιτροπής για τον καθορισμό των στόχων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 4·

β) ο δείκτης εκφράζεται σε ευρώ και σε πραγματικές τιμές·

γ) ο δείκτης καθορίζεται για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

Για την πρώτη περίοδο αναφοράς, συλλέγονται, παγιώνονται και παρακολουθούνται από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, το κόστος και οι τιμές μονάδας των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

4.2. Από τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, ο δεύτερος κύριος δείκτης οικονομικής απόδοσης σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η μέση καθορισμένη τιμή μονάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Τμήμα 2: Για τον καθορισμό στόχου σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου:

1. ΚΥΡΙΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

α) Ο πρώτος ΚΔΕ για την ασφάλεια πτήσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου είναι η αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, όπως μετρείται με μέθοδο βασισμένη στο πλαίσιο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την έρευνα ωριμότητας της ασφάλειας πτήσεων. Ο δείκτης αυτός εκπονείται από κοινού από την Επιτροπή, τα κράτη μέλη, τον EASA και τον Eurocontrol και αποφασίζεται από την Επιτροπή πριν από την πρώτη περίοδο αναφοράς. Κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου αναφοράς, οι εθνικές εποπτικές αρχές παρακολουθούν και δημοσιεύουν τους εν λόγω κύριους δείκτες επιδόσεων, τα δε κράτη μέλη μπορούν να καθορίζουν αντίστοιχους στόχους.

β) Ο δεύτερος ΚΔΕ ασφάλειας πτήσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου είναι η εφαρμογή της κατάταξης βαρύτητας του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας, ώστε να επιτραπεί εναρμονισμένη υποβολή αναφοράς της αξιολόγησης της κατάταξης βαρύτητας στις παραβιάσεις ελάχιστου διαχωρισμού, τις παρεισφρήσεις σε διάδρομο και τα ειδικά τεχνικά συμβάντα στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, σε όλα τα κέντρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και σε αερολιμένες με άνω των 150 000 εμπορικών αεροπορικών κινήσεων ετησίως που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού (τιμή ναι/όχι). Η κατάταξη βαρύτητας εκπονείται από κοινού από την Επιτροπή, τα κράτη μέλη, τον EASA και τον Eurocontrol και αποφασίζεται από την Επιτροπή πριν από την πρώτη περίοδο αναφοράς. Κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου αναφοράς, οι εθνικές εποπτικές αρχές παρακολουθούν και δημοσιεύουν τους εν λόγω κύριους δείκτες επιδόσεων, τα δε κράτη μέλη μπορούν να καθορίζουν αντίστοιχους στόχους.

γ) Ο τρίτος ΚΔΕ ασφάλειας πτήσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου είναι η αναφορά του μέτρου νοοτροπίας δικαίου. Το μέτρο αυτό εκπονείται από κοινού από την Επιτροπή, τα κράτη μέλη, τον EASA και τον Eurocontrol και αποφασίζεται από την Επιτροπή πριν από την πρώτη περίοδο αναφοράς. Κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου αναφοράς, οι εθνικές εποπτικές αρχές παρακολουθούν και δημοσιεύουν το εν λόγω μέτρο, τα δε κράτη μέλη μπορούν να καθορίζουν αντίστοιχους στόχους.

2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ

2.1. Για την πρώτη περίοδο αναφοράς, δεν υπάρχουν υποχρεωτικοί περιβαλλοντικοί ΚΔΕ σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου.

Με την επιφύλαξη των κατά τόπους περιβαλλοντικών περιορισμών, τα κράτη μέλη συνεργάζονται επίσης με την Επιτροπή για τον καθορισμό περιβαλλοντικού ΚΔΕ με σκοπό την αντιμετώπιση σχετικών με το περιβάλλον προβλημάτων συγκεκριμένου αερολιμένα που σχετίζονται με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ο οποίος εφαρμόζεται από τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.

2.2. Για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, ο περιβαλλοντικός ΚΔΕ σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου είναι η ανάπτυξη βελτιωμένης διαδικασίας σχεδιασμού διαδρομής σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου πριν από το τέλος της περιόδου αυτής, συμπεριλαμβανομένης της αποτελεσματικής χρήσης των πολιτικο-στρατιωτικών δομών του εναερίου χώρου (όπως τα δρομολόγια υπό όρους).

3. ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

3.1. Για την πρώτη περίοδο αναφοράς:

Ο ΚΔΕ χωρητικότητας σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου είναι η καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά. Ορίζεται ως εξής:

α) ο δείκτης ορίζεται στο τμήμα 1 σημείο 3.1·

β) ο δείκτης καθορίζεται για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

Για να προετοιμασθεί η εκπόνηση δεύτερου ΚΔΕ χωρητικότητας σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, τα κράτη μέλη αναφέρουν από την πρώτη περίοδο αναφοράς:

α) το σύνολο των καθυστερήσεων ATFM που καταλογίζονται σε τερματικές και αερολιμενικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας·

β) τον πρόσθετο χρόνο κατά τη φάση τροχοδρόμησης εξόδου·

γ) για αερολιμένες με άνω των 100 000 εμπορικών κινήσεων ετησίως, τον πρόσθετο χρόνο για ASMA [Arrival Sequencing and Metering Area (Περιοχή ακολουθίας και μέτρησης αφίξεων)].

3.2. Από τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, εφαρμόζεται δεύτερος ΚΔΕ χωρητικότητας σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου για την αντιμετώπιση προβλημάτων συγκεκριμένων τερματικών σταθμών και αερολιμένων που σχετίζονται με τη χωρητικότητα.

4. ΔΕΊΚΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΉΣ ΑΠΌΔΟΣΗΣ

4.1. Για την πρώτη περίοδο αναφοράς, ο ΚΔΕ οικονομικής απόδοσης σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου είναι η καθορισμένη τιμή μονάδας σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, ο οποίος ορίζεται ως εξής:

α) ο δείκτης είναι το πηλίκο του λόγου του καθορισμένου κόστους προς την προβλεπόμενη κίνηση που περιέχεται στα σχέδια επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β)·

β) ο δείκτης εκφράζεται σε εθνικό νόμισμα και σε πραγματικές τιμές·

γ) ο δείκτης καθορίζεται για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

Επιπλέον, τα κράτη αναφέρουν το κόστος και τις τιμές μονάδας των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας που εφαρμόζουν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 και αιτιολογούν στην Επιτροπή τυχόν απόκλιση από τις προγνώσεις.

4.2. Από τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, εφαρμόζεται δεύτερος ΚΔΕ χωρητικότητας σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου: η(οι) καθορισμένη(ες) τιμή(ές) μονάδας σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΧΕΔΙΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Τα σχέδια επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου βασίζονται στην κάτωθι δομή:

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Περιγραφή της κατάστασης (πεδίο εφαρμογής του σχεδίου, καλυπτόμενες οντότητες, σχέδιο σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου κ.λπ.).

1.2. Περιγραφή του μακροοικονομικού σεναρίου για την περίοδο αναφοράς, καθώς και των γενικών παραδοχών (πρόγνωση της κίνησης, τάση της τιμής μονάδας κ.λπ.).

1.3. Περιγραφή της έκβασης της διαβούλευσης των ενδιαφερομένων για την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων (κύρια θέματα που έθεσαν όσοι συμμετείχαν και, κατά το δυνατόν, οι συμφωνηθέντες συμβιβασμοί).

2. ΣΤΟΧΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΘΝΙΚΟ Ή ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

2.1. Στόχοι επιδόσεων σε κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων, οι οποίοι καθορίζονται για κάθε κύριο δείκτη επιδόσεων, για ολόκληρη την περίοδο αναφοράς, με ετήσιες τιμές που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση και την παροχή κινήτρων:

α) **Ασφάλεια πτήσεων**

— Αποτελεσματικότητα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων: στόχοι σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, όπως προβλέπεται στο παράρτημα I τμήμα 2 σημείο 1 στοιχείο α), για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς (προαιρετικοί για την πρώτη περίοδο αναφοράς).

— Εφαρμογή της κατάταξης βαρύτητας του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας: στόχοι σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, όπως προβλέπεται στο παράρτημα I τμήμα 2 σημείο 1 στοιχείο β), για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς (τιμές ναι/όχι).

— Νοοτροπία δικαίου: στόχοι σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, όπως προβλέπεται στο παράρτημα I τμήμα 2 σημείο 1 στοιχείο γ), για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς (προαιρετικοί για την πρώτη περίοδο αναφοράς).

β) **Χωρητικότητα**

— Καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά.

γ) **Περιβάλλον**

— Περιγραφή της βελτίωσης της διαδικασίας σχεδιασμού διαδρομής σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου (προαιρετική για την πρώτη περίοδο αναφοράς).

δ) **Οικονομική απόδοση**

— Καθορισμένο κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών που καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και κατ' εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

— Πρόγνωση των μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

— Κατά συνέπεια, οι καθορισμένες τιμές μονάδας για την περίοδο αναφοράς.

— Περιγραφή και αιτιολόγηση της απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως προς τον πραγματικό κίνδυνο που διατρέχουν.

— Περιγραφή των αναγκαίων επενδύσεων για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων με περιγραφή της συνάφειάς τους με το γενικό πρόγραμμα για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη (ATM), και της συνοχής τους με τα κύρια πεδία και τις κατευθύνσεις προόδου και τις αλλαγές που καθορίζει.

2.2. Περιγραφή και εξήγηση της συνοχής των στόχων επιδόσεων με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.3. Περιγραφή και εξήγηση των μεταφορών από έτη προηγούμενα της περιόδου αναφοράς.

2.4. Περιγραφή των παραμέτρων που χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη για τον επιμερισμό των κινδύνων και την παροχή κινήτρων.

3. ΣΥΜΒΟΛΗ ΚΑΘΕ ΥΠΟΛΟΓΗΣ ΟΝΤΟΤΗΤΑΣ

3.1. Μεμονωμένοι στόχοι επιδόσεων κάθε υπόλογης οντότητας.

3.2. Περιγραφή των μηχανισμών παροχής κινήτρων που πρέπει να χρησιμοποιούνται για κάθε οντότητα προκειμένου να ενθαρρυνθεί η επίτευξη των στόχων κατά την περίοδο αναφοράς.

4. ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Περιγραφή της πολιτικο-στρατιωτικής διάστασης του σχεδίου επιδόσεων όπου αναλύονται οι επιδόσεις της εφαρμοζόμενης ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου (ΕΧΕΧ), ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα λαμβανομένης δεόντως υπόψη της αποτελεσματικότητας των στρατιωτικών επιχειρήσεων, και εφόσον κριθεί αναγκαίο, των αντίστοιχων δεικτών και στόχων επιδόσεων σε συνοχή με τους δείκτες και τους στόχους του σχεδίου επιδόσεων.

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

5.1. Ευαισθησία σε εξωτερικές παραδοχές.

5.2. Σύγκριση με προηγούμενο σχέδιο επιδόσεων (δεν ισχύει για την πρώτη περίοδο αναφοράς).

6. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Περιγραφή των μέτρων που έχουν ληφθεί από τις εθνικές εποπτικές αρχές για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων, όπως:

— Μηχανισμοί παρακολούθησης για την εξασφάλιση εφαρμογής των προγραμμάτων ασφάλειας πτήσεων στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και των επιχειρηματικών σχεδίων.

— Μέτρα για την παρακολούθηση και την αναφορά της εφαρμογής των σχεδίων επιδόσεων, καθώς και ο τρόπος αντιμετώπισης της κατάστασης σε περίπτωση μη επίτευξης των στόχων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΣΕ ΚΛΙΜΑΚΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΘΝΙΚΟ Ή ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Η Επιτροπή χρησιμοποιεί τα κάτωθι κριτήρια εκτίμησης:

1. **Γενικά κριτήρια**

α) Συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που αφορούν την κατάρτιση και την έγκριση του σχεδίου επιδόσεων και ιδίως εκτίμηση της αιτιολόγησης που περιλαμβάνει το σχέδιο επιδόσεων.

β) Πραγματολογική ανάλυση λαμβανομένης υπόψη της συνολικής κατάστασης σε κάθε κράτος μέλος.

γ) Αλληλοσύνδεση μεταξύ όλων των στόχων επιδόσεων.

δ) Τα πρότυπα επιδόσεων κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς και το επακόλουθο πεδίο περαιτέρω βελτίωσης.

2. **Ασφάλεια πτήσεων**

α) Αποτελεσματικότητα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων: το επιπλέον περιθώριο τόσο για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας όσο και για τις εθνικές εποπτικές αρχές, το οποίο χρησιμοποιείται στο σχέδιο επιδόσεων και εκτιμάται από την Επιτροπή, είναι ίσο ή μεγαλύτερο των τιμών του αντίστοιχου δείκτη σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης στο τέλος της περιόδου αναφοράς (προαιρετικό για την πρώτη περίοδο αναφοράς).

β) Εφαρμογή της κατάταξης βαρύτητας του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας: συνοχή του τοπικού κύριου δείκτη επιδόσεων, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι τμήμα 2 σημείο 1 στοιχείο β), με τον δείκτη σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

γ) Νοοτροπία δικαίου: το επίπεδο του στόχου σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου στο τέλος της περιόδου αναφοράς με χρήση του κύριου δείκτη επιδόσεων, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι τμήμα 2 σημείο 1 στοιχείο γ), είναι ανώτερο ή ίσο του στόχου σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι τμήμα 1 σημείο 1 στοιχείο γ) (προαιρετικό για την πρώτη περίοδο αναφοράς).

3. **Περιβάλλον**

Σχεδιασμός διαδρομής: Δεν ισχύει για την πρώτη περίοδο αναφοράς. Κατά τη διάρκεια της δεύτερης περιόδου αναφοράς, εκτίμηση της διαδικασίας του σχεδιασμού διαδρομής που χρησιμοποιείται στο σχέδιο επιδόσεων.

4. **Χωρητικότητα**

Επίπεδο καθυστερήσεων: Σύγκριση του αναμενόμενου επιπέδου της καθυστέρησης της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή με τιμή αναφοράς παρεχόμενη με τη διαδικασία σχεδιασμού της χωρητικότητας του Eurocontrol.

5. **Οικονομική απόδοση**

α) Τάση της τιμής μονάδας: εκτίμηση εάν οι κατατεθειμένες καθορισμένες τιμές μονάδας προβλέπονται κατά τρόπο ώστε να εξελίσσονται σε συνοχή με τους στόχους οικονομικής απόδοσης σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης και εάν συμβάλλουν με κατάλληλο τρόπο στην επίτευξη του στόχου αυτού κατά τη διάρκεια ολόκληρης της περιόδου αναφοράς, καθώς και σε κάθε έτος μεμονωμένα.

β) Ύψος καθορισμένης τιμής μονάδας: σύγκριση των κατατεθειμένων τοπικών τιμών μονάδας με τη μέση τιμή μονάδας των κρατών μελών ή των λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον που έχει καθορίσει η Επιτροπή.

γ) Απόδοση μετοχικού κεφαλαίου: εκτίμηση της απόδοσης μετοχικού κεφαλαίου των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως προς τον πραγματικό κίνδυνο που διατρέχουν.

δ) Παραδοχές πρόβλεψης της κίνησης: σύγκριση των προβλέψεων των τοπικών μονάδων εξυπηρέτησης που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο επιδόσεων με τις προβλέψεις αναφοράς όπως οι προβλέψεις κίνησης της Υπηρεσίας Στατιστικής και Προβλέψεων (STATFOR) του Eurocontrol.

ε) Οικονομικές παραδοχές: Έλεγχος ότι οι παραδοχές για τον πληθωρισμό που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο επιδόσεων συμφωνούν με προβλέψεις αναφοράς όπως του ΔΝΤ (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο)/της Eurostat.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

1. ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΘΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ:

1.1. **Καθορισμός της δέσμης δεδομένων**

Οι εθνικές αρχές παρέχουν, με σκοπό την επανεξέταση των επιδόσεων, τα κάτωθι δεδομένα:

α) Πληροφορίες που είναι απαραίτητες για τη συμμόρφωση προς τον κύριο δείκτη επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που προβλέπεται στο παράρτημα I τμήμα 2 σημείο 1 στοιχείο α),

β) Κρατικό πρόγραμμα ασφάλειας πτήσεων όπως απαιτείται με βάση το πρότυπο 2.27.1 του παραρτήματος 11 της ΔΟΠΑ, τροποποίηση 47-Β από τις 20 Ιουλίου 2009.

Επιπλέον, οι εθνικές αρχές εξασφαλίζουν ότι διατίθενται τα κάτωθι δεδομένα με σκοπό την επανεξέταση των επιδόσεων:

γ) τα δεδομένα που χρησιμοποιεί και υπολογίζει η κεντρική μονάδα ATFM, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 255/2010 για την ATFM, όπως σχέδια πτήσεων για τη γενική εναέρια κυκλοφορία με κανόνες IFR, την πραγματική διαδρομή, δεδομένα επίβλεψης, καθυστερήσεις στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή και στον αερολιμένα, εξαιρέσεις από τα μέτρα διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, τήρηση των χρονοθυρίδων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, συχνότητα χρήσης διαδρομών υπό όρους·

δ) περιστατικά στην ασφάλεια πτήσεων σχετιζόμενα με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, όπως ορίζει η ρυθμιστική απαίτηση του Eurocontrol ESARR 2, Έκδοση 3.0 για την ασφάλεια πτήσεων με τίτλο «Αναφορά και αξιολόγηση των περιστατικών ασφάλειας πτήσεων στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας»·

ε) εκθέσεις των εθνικών εποπτικών αρχών όπως προβλέπεται στα άρθρα 6, 7 και 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 της Επιτροπής ([1]), καθώς και εκθέσεις των εθνικών εποπτικών αρχών για την επίλυση των διαπιστωνόμενων ελλείψεων, για τις οποίες εφαρμόζονται σχέδια διορθωτικών μέτρων·

στ) πληροφορίες για συστάσεις και διορθωτικά μέτρα στην ασφάλεια πτήσεων, τα οποία λαμβάνονται μετά από ανάλυση/διερεύνηση περιστατικού στην ασφάλεια πτήσεων σύμφωνα με την οδηγία 94/56/ΕΚ της Επιτροπής ([2]) για τις έρευνες ατυχημάτων και την οδηγία 2003/42/ΕΚ για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία·

ζ) πληροφορίες για τα στοιχεία που έχουν τεθεί σε εφαρμογή για να προωθηθεί η νοοτροπία δικαίου·

η) δεδομένα δικαιολόγησης των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία ιγ) και ιδ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2150/2005 της Επιτροπής, της 23ης Δεκεμβρίου 2005, περί καθορισμού κοινών κανόνων για την ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου (ΕΧΕΧ) ([3]).

1.2. **Περιοδικότητα και προθεσμίες για την παροχή δεδομένων**

Τα δεδομένα που προβλέπονται στο σημείο 1.1 στοιχεία α), β), δ), ε), ζ) και η) παρέχονται σε ετήσια βάση.

Τα δεδομένα που προβλέπονται στο σημείο 1.1 στοιχεία γ) και στ) παρέχονται σε μηνιαία βάση.

2. ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΑΡΟΧΟΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2. Σε μεμονωμένες περιπτώσεις, οι εθνικές αρχές μπορούν να περιλαμβάνουν παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας κάτω του ορίου του άρθρου 1 παράγραφος 2. Ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.

2.1. **Καθορισμός της δέσμης δεδομένων**

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας παρέχουν, με σκοπό την επανεξέταση των επιδόσεων, τα κάτωθι δεδομένα:

α) τα δεδομένα που προβλέπονται στην προδιαγραφή του Eurocontrol με τίτλο «Προδιαγραφή του Eurocontrol για τη δημοσιοποίηση οικονομικών πληροφοριών», έκδοση 2.6 της 31ης Δεκεμβρίου 2008 με στοιχεία αναφοράς Eurocontrol-SPEC-0117·

β) ετήσιες εκθέσεις και το σχετικό με τις επιδόσεις τμήμα των επιχειρηματικών σχεδίων και το ετήσιο σχέδιο που καταρτίζει ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με το παράρτημα I τμήμα 2.2 και 9 του κανονισμού περί κοινών απαιτήσεων·

([1]) ΕΕ L 291 της 9.11.2007, σ. 16.
([2]) ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 14.
([3]) ΕΕ L 342 της 24.12.2005, σ. 20.

γ) τις πληροφορίες που απαιτούνται για τη συμμόρφωση με τον ΚΔΕ ασφάλειας πτήσεων βάσει του παραρτήματος I τμήμα 2 σημείο 1 στοιχείο α)·

δ) πληροφορίες για τα στοιχεία που έχουν τεθεί σε εφαρμογή για να προωθηθεί η νοοτροπία δικαίου.

2.2. **Περιοδικότητα και προθεσμίες για την παροχή δεδομένων**

Τα δεδομένα του έτους ν που προβλέπονται στο άρθρο 2 στοιχείο α) παρέχονται σε ετήσια βάση πριν τις 15 Ιουλίου του έτους ν + 1, εξαιρουμένων των επακόλουθων δεδομένων τα οποία παρέχονται από την 1η Νοεμβρίου του έτους ν + 1. Πρώτο έτος αναφοράς είναι το 2010.

Τα δεδομένα που προβλέπονται στο άρθρο 2 στοιχεία β) και γ) παρέχονται σε ετήσια βάση.

3. ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων που παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας στους αερολιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με άνω των 150 000 εμπορικών κινήσεων ανά έτος και σε όλους τους αερολιμένες με ευκολίες προγραμματισμού με άνω των 50 000 εμπορικών κινήσεων ανά έτος. Σε μεμονωμένες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη επιτρέπεται να περιλαμβάνουν αερολιμένες κάτω του ορίου αυτού. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

3.1. **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος ειδικού παραρτήματος νοούνται ως:

α) «ταυτοποίηση αερολιμένα», η περιγραφή του αερολιμένα ο οποίος χρησιμοποιεί τον τυποποιημένο κωδικό με τέσσερις χαρακτήρες της ΔΟΠΑ, όπως αυτός ορίζεται στο έγγρ. 7910 της ΔΟΠΑ (120ή έκδοση — Ιούνιος 2006)·

β) «παράμετροι συντονισμού», οι παράμετροι συντονισμού που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93·

γ) «δηλωμένη χωρητικότητα αερολιμένα», οι παράμετροι συντονισμού που παρέχονται υπό μορφή με την οποία περιγράφεται ο μέγιστος αριθμός χρονοθυρίδων ανά μονάδα χρόνου (περίοδος λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου) που είναι δυνατόν να χορηγηθεί ανά συντονιστή. Η διάρκεια τμημάτων είναι δυνατόν να ποικίλλει· εκτός αυτού, πολλά τμήματα διαφορετικής διάρκειας είναι δυνατόν να τοποθετούνται επάλληλα για να ελέγχεται η συγκέντρωση πτήσεων εντός ορισμένης χρονικής περιόδου. Χρήση δηλωμένων τιμών χωρητικότητας για όλη την περίοδο προγραμματισμού σημαίνει έγκαιρο καθορισμό της εποχικής χωρητικότητας της αερολιμενικής υποδομής·

δ) «νηολόγιο αεροσκάφους», ο αλφαριθμητικός κωδικός με χαρακτήρες και ψηφία που αντιστοιχεί στο νηολόγιο του αεροσκάφους·

ε) «τύπος αεροσκάφους», ο κωδικός προσδιορισμού του τύπου αεροσκάφους (έως 4 χαρακτήρες) σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της ΔΟΠΑ·

στ) «αναγνωριστικός αριθμός πτήσης», ομάδα αλφαριθμητικού χαρακτήρα που χρησιμοποιούνται για την αναγνώριση πτήσης·

ζ) «κωδικοποιημένο αεροδρόμιο αναχώρησης» και «κωδικοποιημένο αεροδρόμιο άφιξης», ο κωδικός του αερολιμένα που χρησιμοποιεί τον τετραψήφιο κωδικό της ΔΟΠΑ ή τον τριψήφιο κωδικό της ΙΑΤΑ για τον προσδιορισμό αερολιμένα·

η) «αποτύπωμα χρόνου εκτός-εξόδου-εισόδου-εντός», τα κάτωθι δεδομένα, στο πλησιέστερο πρώτο λεπτό:

— προγραμματισμένος χρόνος αναχώρησης (off-block),

— πραγματικός χρόνος εξόδου,

— πραγματικός χρόνος απογείωσης,

— πραγματικός χρόνος προσγείωσης,

— προγραμματισμένος χρόνος άφιξης (in-block),

— πραγματικός χρόνος εισόδου στο λειτουργικό τμήμα·

θ) «προγραμματισμένος χρόνος αναχώρησης (off-block)», η ημερομηνία και ο χρόνος που έχουν προγραμματισθεί για την αναχώρηση πτήσης από τη θέση αναχώρησης·

ι) «πραγματικός χρόνος αναχώρησης (off-block time)», η πραγματική ημερομηνία και χρόνος κατά την οποία το αεροσκάφος εγκατέλειψε τη θέση στάθμευσης (με έλξη του ή με δική του ισχύ)·

ια) «πραγματικός χρόνος απογείωσης», η ημερομηνία και ο χρόνος κατά την οποία απογειώθηκε αεροσκάφος από το διάδρομο απογείωσης (wheels-up)·

ιβ) «πραγματικός χρόνος προσγείωσης», η πραγματική ημερομηνία και ο χρόνος προσγείωσης του αεροσκάφους (touch down),

ιγ) «προγραμματισμένος χρόνος άφιξης (in-block)», η προγραμματισμένη ημερομηνία και χρόνος άφιξης πτήσης στη θέση στάθμευσης·

ιδ) «πραγματικός χρόνος εισόδου (in-block time)», η πραγματική ημερομηνία και χρόνος ενεργοποίησης της πέδης στάθμευσης στη θέση στάθμευσης·

ιε) «κανόνες πτήσης», οι κανόνες διεξαγωγής πτήσης. «IFR» για αεροσκάφη που πετούν σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα όπως ορίζει το παράρτημα 2 της σύμβασης του Σικάγου ή «VFR» για αεροσκάφη που πετούν σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως όπως ορίζει το ίδιο παράρτημα. Επιχειρησιακή Εναέρια Κυκλοφορία (OAT) κρατικών αεροσκαφών που δεν ακολουθούν τους κανόνες που ορίζει το παράρτημα της σύμβασης του Σικάγου·

ιστ) «τύπος πτήσης», «IFR» για αεροσκάφη που πετούν σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα όπως ορίζει το παράρτημα 2 της σύμβασης του Σικάγου του 1944 (Δέκατη Έκδοση – Ιούλιος 2005) ή «VFR» για αεροσκάφη που πετούν σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως όπως ορίζει το ίδιο παράρτημα·

ιζ) «χρονοθυρίδα άφιξης» και «χρονοθυρίδα αναχώρησης», η χρονοθυρίδα αερολιμένα που αποδίδεται είτε για πτήση άφιξης είτε για πτήση αναχώρησης, όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93·

ιη) «κωδικός προσδιορισμού διαδρόμου άφιξης» και «κωδικός προσδιορισμού διαδρόμου αναχώρησης», ο κωδικός της ΔΟΠΑ για τον διάδρομο απογείωσης (π.χ. 10L)·

ιθ) «θέση άφιξης», ο κωδικός της πρώτης θέσης στάθμευσης όπου στάθμευσε το αεροσκάφος μετά την άφιξή του·

κ) «θέση αναχώρησης», ο κωδικός της τελευταίας θέσης στάθμευσης όπου είχε σταθμεύσει το αεροσκάφος πριν την αναχώρησή του από τον αερολιμένα·

κα) «αιτίες καθυστέρησης», οι τυποποιημένοι κωδικοί καθυστέρησης της IATA, όπως ορίζει το παράρτημα 2 της ετήσιας επισκόπησης του 2008 για τις καθυστερήσεις στις ευρωπαϊκές αεροπορικές μεταφορές (ECODA) [1] με τη διάρκεια της καθυστέρησης. Εφόσον υπάρχουν πολλές αιτίες καθυστέρησης μιας πτήσης, δίδεται πλήρης κατάλογος των αιτιών καθυστέρησης·

κβ) «πληροφορίες για την αποπάγωση και την αντιπάγωση», ένδειξη εάν πραγματοποιήθηκαν λειτουργίες αποπάγωσης ή αντιπάγωσης και εάν ναι, πού (πριν εγκαταλείψει το αεροσκάφος τη θέση αναχώρησης ή σε απομακρυσμένο σημείο μετά την αναχώρηση από τη θέση, π.χ. μετά το off block)·

κγ) «επιχειρησιακή ματαίωση», άφιξη ή αναχώρηση προγραμματισμένης πτήσης στην οποία εφαρμόζοντα οι κάτωθι όροι:

— η πτήση έχει λάβει χρονοθυρίδα και

— η πτήση επιβεβαιώθηκε από τον αερομεταφορέα την προηγουμένη των πτητικών δραστηριοτήτων ή/και περιλαμβανόταν στον ημερήσιο πίνακα προγραμματισμένων πτήσεων που παρείχε ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα την προηγουμένη των πτητικών δραστηριοτήτων, αλλά

— δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ προσγείωση ή απογείωση.

3.2. **Καθορισμός της δέσμης δεδομένων**

3.2.1. Οι φορείς εκμετάλλευσης συντονισμένων αερολιμένων με ευκολίες προγραμματισμού παρέχουν τα κάτωθι δεδομένα:

— ταυτοποίηση του αερολιμένα,

— δηλωμένη χωρητικότητα του αερολιμένα,

— όλες τις σχετικές με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας παραμέτρους συντονισμού,

— προγραμματισμένο επίπεδο της ποιότητας εξυπηρέτησης (καθυστέρηση, χρονική ακρίβεια κ.λπ.) σε σύνδεση με τη δήλωση χωρητικότητας του αερολιμένα, εφόσον έχει συνταχθεί,

— λεπτομερή περιγραφή των δεικτών που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό του προγραμματισμένου επιπέδου ποιότητας της εξυπηρέτησης, εφόσον έχει καθορισθεί.

3.2.2. Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων παρέχουν, ενόψει της επανεξέτασης των επιδόσεων, τα κάτωθι επιχειρησιακά δεδομένα για κάθε προσγειωνόμενη ή απογειωνόμενη πτήση:

— αριθμό νηολογίου του αεροσκάφους,

— τύπο του αεροσκάφους,

— αναγνωριστικό αριθμό πτήσης,

[1] https://extranet.eurocontrol.int/http://prisme-web.hq.corp.eurocontrol.int/ecoda/coda/public/standard_page/codarep/2008/2008DIGEST.pdf

— κωδικοποιημένο αεροδρόμιο αναχώρησης και προορισμού,

— αποτυπώματα χρόνου εκτός-εξόδου-εισόδου-εντός,

— κανόνες πτήσης και τύπο πτήσης,

— χρονοθυρίδες άφιξης και αναχώρησης του αερολιμένα, εφόσον διατίθενται,

— κωδικό προσδιορισμού διαδρόμου άφιξης αναχώρησης,

— θέση άφιξης και αναχώρησης,

— αιτίες καθυστέρησης, εφόσον διατίθενται (μόνον για τις πτήσεις που αναχωρούν),

— πληροφορίες για την αποπάγωση και την αντιπάγωση, εφόσον διατίθενται.

3.2.3. Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων παρέχουν, ενόψει της επανεξέτασης των επιδόσεων, τα κάτωθι επιχειρησιακά δεδομένα για κάθε επιχειρησιακή ματαίωση:

— αναγνωριστικό αριθμό πτήσης,

— τύπο του αεροσκάφους,

— προγραμματισμένο αεροδρόμιο αναχώρησης και προορισμού,

— χρονοθυρίδες άφιξης και αναχώρησης του αερολιμένα, εφόσον διατίθενται,

— αιτία της ματαίωσης.

3.2.4. Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων μπορούν να παρέχουν ενόψει της επανεξέτασης των επιδόσεων:

— εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με την υποβάθμιση ή τη διακοπή των υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε αερολιμένες,

— εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με περιστατικά ασφάλειας πτήσεων στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας,

— εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με ελλείψεις στην τερματική χωρητικότητα,

— εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με τις συνεδριάσεις διαβούλευσης με παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και κρατών.

3.3. **Περιοδικότητα και προθεσμίες για την παροχή δεδομένων**

Τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 3.2.1 παρέχονται δύο φορές ετησίως, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93.

Τα δεδομένα που αναφέρονται στα σημεία 3.2.2 και 3.2.3, παρέχονται σε μηνιαία βάση εντός μηνός από το πέρας του μηνός πραγματοποίησης της πτήσης.

Οι εκθέσεις που αναφέρονται στο σημείο 3.2.4 επιτρέπεται να παρέχονται οποτεδήποτε.

4. ΑΠΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΕΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

4.1. **Καθορισμός της δέσμης δεδομένων**

Οι συντονιστές αερολιμένων παρέχουν, ενόψει της επανεξέτασης των επιδόσεων, τα κάτωθι δεδομένα:

Τα δεδομένα που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93.

4.2. **Περιοδικότητα και προθεσμίες για την παροχή δεδομένων**

Τα δεδομένα παρέχονται δύο φορές ανά έτος, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93.

5. ΑΠΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ

Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στους αερομεταφορείς που δραστηριοποιούνται εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου με άνω των 35 000 πτήσεων ετησίως, οι οποίες υπολογίζονται ως ο μέσος όρος των τριών προηγούμενων ετών.

5.1. **Ορισμοί**

5.1.1. Για τους σκοπούς του παρόντος ειδικού παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ορισμοί του παραρτήματος IV σημείο 3.1 και επιπροσθέτως νοείται ως:

α) «κατανάλωση καυσίμων», η πραγματική ποσότητα καυσίμου που καταναλώθηκε κατά τη διάρκεια μιας πτήσης (από θύρα σε θύρα)·

β) «πραγματικό βάρος διαδρόμου», οι πραγματικοί μετρικοί τόνοι του αεροσκάφους πριν την εκκίνηση του κινητήρα.

5.2. **Καθορισμός της δέσμης δεδομένων**

5.2.1. Οι αερομεταφορείς παρέχουν, ενόψει της επανεξέτασης των επιδόσεων, τα κάτωθι δεδομένα για κάθε πτήση που εκτελούν, η οποία εμπίπτει στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού:

— αριθμό νηολογίου του αεροσκάφους,

— αναγνωριστικό αριθμό πτήσης,

— κανόνες πτήσης και τύπο πτήσης,

— προγραμματισμένο αεροδρόμιο αναχώρησης και προορισμού,

— κωδικό προσδιορισμού διαδρόμου άφιξης και αναχώρησης,

— κωδικό προσδιορισμού διαδρόμου άφιξης και αναχώρησης,

— αποτυπώματα χρόνου εκτός-εξόδου-εισόδου-εντός,

— αιτίες καθυστέρησης,

— πληροφορίες για την αποπάγωση και την αντιπάγωση, εφόσον διατίθενται.

5.2.2. Οι αερομεταφορείς παρέχουν, ενόψει της επανεξέτασης των επιδόσεων, τα δεδομένα που αναφέρονται στο παράρτημα IV σημείο 3.2.3 για κάθε πτήση που ματαιώνεται, η οποία εμπίπτει στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

5.2.3. Εκτός των δεδομένων που παρέχονται βάσει των απαιτήσεων του παραρτήματος IV μέρος Β της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου ([1]), οι αερομεταφορείς μπορούν να παρέχουν στην Επιτροπή τα κάτωθι δεδομένα για κάθε πτήση που εκτελούν, η οποία εμπίπτει στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού:

— κατανάλωση καυσίμων,

— πραγματικό βάρος διαδρόμου.

5.2.4. Οι αερομεταφορείς μπορούν να παρέχουν ενόψει της επανεξέτασης των επιδόσεων:

— εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με την πρόσβαση στον εναέριο χώρο,

— εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με την υποβάθμιση ή τη διακοπή των υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε αερολιμένες,

— εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με περιστατικά ασφάλειας πτήσεων στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας,

— εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με ελλείψεις χωρητικότητας διαδρομής, το επίπεδο οριοθέτησης ή αλλαγής διαδρομής,

— εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με τις συνεδριάσεις διαβούλευσης με παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και κρατών.

5.3. **Περιοδικότητα της παροχής δεδομένων**

Τα δεδομένα που αναφέρονται στο παράρτημα IV παράγραφοι 5.2.1, 5.2.2 και 5.2.3 παρέχονται σε μηνιαία βάση.

Οι εκθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5.2.4 επιτρέπεται να παρέχονται οποτεδήποτε.

([1]) ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.