II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 390/2013 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 3ης Μαΐου 2013

για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη 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]), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]), και ιδίως το άρθρο 11,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 προβλέπει τη διαμόρφωση μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Για τη λεπτομερή λειτουργία του μηχανισμού επιδόσεων η Επιτροπή πρέπει να εγκρίνει εκτελεστικούς κανόνες.

(2) Ο μηχανισμός επιδόσεων αναμένεται ότι θα συμβάλει 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 το 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 κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») ([3]), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1070/2009, προβλέπει τον καθορισμό συστήματος χρέωσης και κοινά έργα για την εφαρμογή του Γενικού Προγράμματος για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Τόσο το σύστημα χρέωσης όσο και τα κοινά έργα αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της επιτυχούς εφαρμογής του μηχανισμού επιδόσεων.

(4) 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 για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός για τον εναέριο χώρο) ([4]), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1070/2009.

(5) Η Επιτροπή δύναται να επικουρείται στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων από φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων. Ο φορέας αυτός πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει με ανεξάρτητο τρόπο συμβουλές στην Επιτροπή σε όλα τα πεδία επιρροής των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου.

(6) Με βάση το γεγονός ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι εν λόγω αρχές είναι σε θέση να ασκούν αποτελεσματικά τις αρμοδιότητές τους.

(7) Για να εξασφαλισθούν μακροπρόθεσμες βελτιώσεις στην επίτευξη κοινωνικών στόχων υψηλού επιπέδου, όπως αυτοί εκφράζονται στο Γενικό Πρόγραμμα ATM στην Ευρώπη, ο μηχανισμός επιδόσεων πρέπει να λειτουργεί πέραν των ορίων μιας και μόνον περιόδου αναφοράς.

(8) Με τον μηχανισμό επιδόσεων, οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας πρέπει να παρέχονται με βάση την προσέγγιση «από θύρα σε θύρα», συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνολικές επιδόσεις του δικτύου.

(9) Ο μηχανισμός επιδόσεων πρέπει να προβλέπει δείκτες και δεσμευτικούς στόχους για όλα τα κύρια πεδία επιδόσεων για τα οποία απαιτούνται πλήρης επίτευξη και διατήρηση των επιπέδων ασφάλειας πτήσεων.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 34.
([3]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.
([4]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

(10) Κατά την έγκριση στόχων επιδόσεων για περίοδο αναφοράς σε κλίμακα Ένωσης, η Επιτροπή πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη το επίπεδο επιδόσεων που επιτεύχθηκε την(τις) προηγούμενη(ες) περίοδο(ους) αναφοράς.

(11) Δεδομένων των ισχυρών δεσμών μεταξύ των διαφόρων κύριων πεδίων επιδόσεων, η αλληλεξάρτηση των στόχων επιδόσεων που άπτονται των βασικών στόχων για την ασφάλεια πτήσεων, πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη κατά τη διαμόρφωση και την παρακολούθηση του μηχανισμού επιδόσεων.

(12) Πρέπει να καταρτισθούν σχέδια επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου στα οποία να εμφαίνεται, για λόγους διαφάνειας, η συμβολή κάθε παρόχου αεροναυτιλιακών υπηρεσιών εντός λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου στην επίτευξη των στόχων, με παρακολούθηση στο πλέον κατάλληλο επίπεδο.

(13) Στα σχέδια επιδόσεων πρέπει να περιγράφονται τα μέτρα, όπως καθεστώτα παροχής κινήτρων, τα οποία να αποβλέπουν στη βελτίωση των επιδόσεων σε όλα τα επίπεδα. Λόγω της υπερισχύουσας φύσης της, η ασφάλεια πτήσεων δεν πρέπει να υπόκειται στην παροχή κινήτρων.

(14) Για να διατυπώνουν οι ενδιαφερόμενοι τις απόψεις τους, πρέπει να πραγματοποιούνται αποτελεσματικές διαβουλεύσεις σε επίπεδο εθνικό, λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου και Ένωσης.

(15) 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 έγκαιρης προειδοποίησης αναμένεται ότι θα επιτρέψει την εφαρμογή ενδεδειγμένων μέτρων με σκοπό τη διαφύλαξη των απαιτήσεων ασφάλειας πτήσεων, μεταξύ των οποίων είναι ενδεχομένως η αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης ή τοπικό.

(16) Η συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ πολιτικού και στρατιωτικού τομέα είναι άκρας σημασίας για την επίτευξη των στόχων του μηχανισμού επιδόσεων, λαμβανομένης δεόντως υπόψη της αποτελεσματικότητας των στρατιωτικών αποστολών.

(17) Ο μηχανισμός επιδόσεων δεν πρέπει να θίγει τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 που αποβλέπουν στη διαφύλαξη των βασικών συμφερόντων ασφαλείας από έκνομες πράξεις ή της αμυντικής πολιτικής.

(18) Πρέπει να επιλεγούν εξειδικευμένοι και μετρήσιμοι κύριοι δείκτες επιδόσεων, με βάση τους οποίους είναι δυνατόν να αποδίδεται η αρμοδιότητα επίτευξης των στόχων επιδόσεων. Οι σχετικοί στόχοι πρέπει να είναι εφικτοί, ρεαλιστικοί και χρονικά δεσμευτικοί και να αποβλέπουν στην αποτελεσματική παρακολούθηση της βιώσιμης εκτέλεσης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

(19) Για την υλοποίηση δεσμευτικών στόχων επιδόσεων με τη βοήθεια παροχής κινήτρων οικονομικού χαρακτήρα απαιτείται κατάλληλη σύνδεση με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 391/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ([1]).

(20) Οι κύριοι δείκτες επιδόσεων και οι στόχοι επιδόσεων πρέπει να καθορισθούν και να εφαρμόζονται σύμφωνα με τους στόχους και τα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]) και των εκτελεστικών κανόνων του, σε συνδυασμό με τα μέτρα που έχει λάβει η Ένωση για την επίτευξη και τη διατήρηση των στόχων αυτών.

(21) Η Επιτροπή πρέπει να αξιολογεί τα σχέδια και τους στόχους επιδόσεων και να διαπιστώνει τη συνοχή τους με τους στόχους σε επίπεδο Ένωσης και τη δέουσα συμβολή τους σε αυτούς, καθώς και με τις συνολικές επιδόσεις του ευρωπαϊκού δικτύου ΑΤΜ. Εάν δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί η συνοχή και η δέουσα συμβολή τους, η Επιτροπή πρέπει να ζητεί την αναθεώρηση του(των) σχεδίου(ων) και του(των) στόχου(ων) επιδόσεων ή/και τη λήψη διορθωτικών μέτρων.

(22) Κατά τη διάρκεια των περιόδων αναφοράς πρέπει να ακολουθείται αποτελεσματική διαδικασία παρακολούθησης των επιδόσεων, καθώς και η συλλογή και η διάδοση δεδομένων, ώστε να εξασφαλισθεί ότι η εξέλιξη των επιδόσεων επιτρέπει την επίτευξη των στόχων και τη λήψη διορθωτικών μέτρων, εάν χρειασθεί.

(23) Όταν, με βάση τα αποτελέσματα της παρακολούθησης, η Επιτροπή έχει βάσιμα στοιχεία ότι δεν ισχύουν πλέον τα αρχικά δεδομένα, παραδοχές και το σκεπτικό στα οποία βασίσθηκε ο καθορισμός των αρχικών στόχων, δύναται να αποφασίσει την αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης ή να επιτρέψει, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, την αναθεώρηση των τοπικών στόχων.

(24) Η εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου πρέπει να υπόκειται σε στόχους επιδόσεων. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός πρέπει να ισχύει για τον διαχειριστή δικτύου που έχει ορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 2011, για καθορισμό λεπτομερών κανόνων εκτέλεσης λειτουργιών δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΑΤΜ) και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 ([3]). Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(25) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής, 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 ([4]), το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής, και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1216/2011 της Επιτροπής, της 24ης Νοεμβρίου 2011, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής, για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου ([5]), πρέπει να καταργηθούν από την 1η Ιανουαρίου 2015.

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

([1]) Βλέπε σελίδα 31 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

([2]) ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.
([3]) ΕΕ L 185 της 15.7.2011, σ. 1.
([4]) ΕΕ L 201 της 3.8.2010, σ. 1.
([5]) ΕΕ L 310 της 25.11.2011, σ. 3.

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 Ευρώπης (EUR) και Αφρικής (AFI) του ΔΟΠΑ, στις οποίες τα κράτη μέλη είναι αρμόδια για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, προκειμένου να εκπληρωθούν οι απαιτήσεις όλων των χρηστών του εναερίου χώρου.

2. Όσον αφορά τον καθορισμό στόχων και την παρακολούθηση των επιδόσεων, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχουν:

α) οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004·

β) οι πάροχοι μετεωρολογικών υπηρεσιών που έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004·

γ) ο διαχειριστής δικτύου που έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής.

Εφαρμόζεται επίσης για τον καθορισμό στόχων και την παρακολούθηση των επιδόσεων όσον αφορά την οικονομική απόδοση των αρχών ή των φορέων που επιβαρύνονται με επιλέξιμο για ανάκτηση κόστος μέσω των τελών των χρηστών, όπως ορίζει το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και του άρθρου 6 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013.

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν τον παρόντα κανονισμό για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται σε ορισμένους ή όλους τους αερολιμένες με λιγότερες των 70 000 εμπορικές αεροπορικές μεταφορές με όργανα (IFR) ετησίως. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

4. Εφόσον κανένας αερολιμένας σε κράτος μέλος δεν φθάνει το όριο των 70 000 εμπορικών αεροπορικών μεταφορών με όργανα (IFR) ετησίως, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται τουλάχιστον στον αερολιμένα με τις περισσότερες εμπορικές αεροπορικές μεταφορές με όργανα (IFR).

5. Ο καθορισμός στόχων οικονομικής απόδοσης εφαρμόζεται στο καθορισμένο κόστος όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2·στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

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

α) σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητά τους εντός άλλων περιοχών του ΔΟΠΑ, υπό τον όρο ότι ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη, και με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων και των καθηκόντων 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 που 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.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

(1) «οργανισμός εκμετάλλευσης αερολιμένα»: ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ο οποίος, σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες, έχει το καθήκον βάσει εθνικών νόμων ή κανονισμών να διοικεί και να διαχειρίζεται τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις και να συντονίζει και να ελέγχει τις δραστηριότητες των διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα ή στο αντίστοιχο σύστημα αερολιμένων·

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

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

(4) «κύριοι δείκτες επιδόσεων»: οι δείκτες επιδόσεων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό στόχων επιδόσεων·

(5) «κινήσεις αερομεταφοράς με όργανα (IFR)»: το σύνολο απογειώσεων και προσγειώσεων που εκτελούνται με βάση τους κανόνες πτήσης με όργανα και υπολογίζονται ως ο ετήσιος μέσος όρος των τριών ημερολογιακών ετών που προηγούνται της υποβολής των σχεδίων επιδόσεων·

(6) «δεσμευτικός στόχος»: στόχος επιδόσεων που έχουν καθορίσει τα κράτη μέλη στο σχέδιο επιδόσεων και υπόκειται σε καθεστώς παροχής κινήτρων ή/και σχέδια διορθωτικών μέτρων·

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

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

[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.

(9) «εθνική αρχή»: η ρυθμιστική ή/και εποπτική αρχή σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, της οποίας οι δαπάνες είναι επιλέξιμες προς ανάκτηση από τους χρήστες του εναέριου χώρου, όταν αυτές οφείλονται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατ' εφαρμογήν του άρθρου 6 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013·

(10) «νοοτροπία δικαίου (Just Culture)»: η νοοτροπία με βάση την οποία δεν επιβάλλονται στους άμεσα αρμόδιους φορείς εκμετάλλευσης ή άλλους κυρώσεις για πράξεις, παραλείψεις ή αποφάσεις που λαμβάνουν με βάση την πείρα και την εκπαίδευσή τους, χωρίς όμως να είναι ανεκτές η σοβαρή αμέλεια, οι εκ προθέσεως παραβιάσεις και οι καταστροφικές πράξεις·

(11) «συντονιστής αερολιμένα»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει ορίσει κράτος μέλος να φέρει σε πέρας τα καθήκοντα συντονισμού σε συντονισμένους αερολιμένες, όπως ορίζει το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες [1]·

(12) «παρακολούθηση των επιδόσεων»: η συνεχής διαδικασία συλλογής και ανάλυσης δεδομένων για τη μέτρηση των πραγματικών αποτελεσμάτων ενός συστήματος ως προς τους σχετικούς (κύριους) στόχους επιδόσεων και τα σχέδια επιδόσεων στα οποία χρησιμοποιούνται οι (κύριοι) δείκτες επιδόσεων που καθορίζονται στο άρθρο 9 και το παράρτημα Ι·

(13) «περίοδος αναφοράς»: η περίοδος ισχύος και εφαρμογής των στόχων και των σχεδίων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, όπως ορίζει το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004·

(14) «παρείσφρηση σε διάδρομο»: κάθε περιστατικό σε αεροδρόμιο κατά το οποίο σημειώνεται εσφαλμένη παρουσία αεροσκάφους, οχήματος ή προσώπου στην προστατευόμενη περιοχή επιφανείας που έχει οριοθεί για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών·

(15) «μονάδα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας (μονάδα ATS)»: η πολιτική ή στρατιωτική μονάδα που είναι αρμόδια για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

(16) «υπηρεσίες CNS, MET και AIS»: οι υπηρεσίες επικοινωνιών, ναυτιλίας και εποπτείας, οι μετεωρολογικές υπηρεσίες για την αεροναυτιλία και οι υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών·

(17) «εξαιρετικό συμβάν»: περιστάσεις υπό τις οποίες η χωρητικότητα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) είναι ασυνήθως μειωμένη, ώστε το επίπεδο των καθυστερήσεων διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) να είναι ασυνήθως υψηλό συνεπεία: προγραμματισμένου περιορισμού με λειτουργική ή τεχνική αλλαγή, μειζόνων δυσχερών καιρικών συνθηκών, κλεισίματος μεγάλου μέρους του εναερίου χώρου είτε εξαιτίας φυσικών ή πολιτικών λόγων, είτε συνδικαλιστικών δράσεων και ενεργοποίησης της Ευρωπαϊκής Μονάδας Συντονισμού Αεροπορικών Κρίσεων (EACCC) από τον διαχειριστή δικτύου λόγω μιας ή περισσοτέρων από αυτές τις αιτίες·

(18) «κόστος αναδιάρθρωσης»: σημαντικές εφάπαξ δαπάνες που αναλαμβάνουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδικασία αναδιάρθρωσης με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και διαδικασιών και συναφών επιχειρηματικών μοντέλων με σκοπό να προωθηθεί η ενοποιημένη παροχή υπηρεσιών, εφόσον το κράτος μέλος επιθυμεί να ανακτήσει το κόστος εντός μιας ή περισσοτέρων περιόδων αναφοράς. Οι δαπάνες είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν το κόστος αποζημίωσης εργαζομένων, παύσης λειτουργίας κέντρων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, μετατόπισης δραστηριοτήτων σε νέες τοποθεσίες και το κόστος απόσβεσης περιουσιακών στοιχείων ή/και αγοράς στρατηγικών συμμετοχών σε άλλους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

[1] ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1.

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. Η Επιτροπή ορίζει τον πρόεδρο και τα μέλη του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων.

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

3. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων, ιδίως όσον αφορά:

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

β) τον καθορισμό ή την προσαρμογή κύριων πεδίων επιδόσεων, σύμφωνα με εκείνα που προσδιορίζονται στο πλαίσιο επιδόσεων του γενικού προγράμματος για την ATM (διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας), όπως αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1, και με τους σχετικούς κύριους δείκτες επιδόσεων·

γ) τον καθορισμό κατάλληλων κύριων δεικτών επιδόσεων οι οποίοι να καλύπτουν, σε όλα τα κύρια πεδία επιδόσεων, τις επιδόσεις των λειτουργιών δικτύου και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας τόσο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή όσο και των τερματικών υπηρεσιών·

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

ε) τον καθορισμό του(των) ορίου(ων) έγκαιρης προειδοποίησης που αναφέρεται(ονται) στο άρθρο 10 παράγραφος 4 για την ενεργοποίηση των μηχανισμών έγκαιρης προειδοποίησης κατά το άρθρο 19·

στ) την αξιολόγηση της συνοχής των εγκρινόμενων σχεδίων επιδόσεων, καθώς και των στόχων επιδόσεων, με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης·

ζ) εφόσον χρειάζεται, την αξιολόγηση της συνοχής των ορίων έγκαιρης προειδοποίησης που αποφασίζονται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 19 παράγραφος 3 με τα όρια έγκαιρης προειδοποίησης σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 4·

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, καθώς και των επενδυτικών δαπανών και των δαπανών κεφαλαίου, σε επίπεδο τοπικό ή Ένωσης·

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

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

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

ιγ) την αξιολόγηση του σχεδίου επιδόσεων του διαχειριστή δικτύου, καθώς και της συνοχής του με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης·

ιδ) τη διατήρηση και την υποστήριξη του συντονισμού του προγράμματος διαβούλευσης με ενδιαφερόμενο όσον αφορά τα σχέδια επιδόσεων και τα καθήκοντα διαβούλευσης που προβλέπονται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013.

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 την παρακολούθηση των συνολικών επιδόσεων του ευρωπαϊκού δικτύου ΑΤΜ, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων λαμβάνει από τις εθνικές εποπτικές αρχές τις αναγκαίες πληροφορίες για τα σχέδια επιδόσεων.

β) ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων επικουρεί τις εθνικές εποπτικές αρχές, εφόσον το ζητήσουν, στην παροχή ανεξάρτητης εικόνας των θεμάτων που αφορούν τις επιδόσεις, όπως τεκμηριωμένες συγκρίσεις μεταξύ παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που δραστηριοποιούνται σε παρεμφερή περιβάλλοντα (συγκριτική αξιολόγηση), αναλύσεις των μεταβολών των επιδόσεων την τελευταία πενταετία ή αναλύσεις προβολών·

γ) οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να ζητούν τη βοήθεια του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων για τον προσδιορισμό των περιοχών τιμών στον καθορισμό των στόχων, με βάση τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης. Οι εν λόγω τιμές διατίθενται στις εθνικές εποπτικές αρχές, τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους χρήστες του εναερίου χώρου.

7. Για να εξασφαλισθεί συνοχή με τους στόχους και τα πρότυπα που θεσπίζονται και εφαρμόζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων συνεργάζεται, εφόσον χρειάζεται, με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στην εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 3, όταν αυτά σχετίζονται με την ασφάλεια πτήσεων.

8. Για την παρακολούθηση των συνολικών επιδόσεων του ευρωπαϊκού δικτύου ΑΤΜ, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων προβαίνει σε κατάλληλες ρυθμίσεις συνεργασίας με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, τους συντονιστές αερολιμένων και τους αερομεταφορείς.

Άρθρο 4

Εθνικές εποπτικές αρχές

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές είναι αρμόδιες να καταρτίζουν τα σχέδια επιδόσεων, να εποπτεύουν τις επιδόσεις και να παρακολουθούν τα σχέδια και τους στόχους 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 επιδόσεων για να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και τις αρμοδιότητες επιθεώρησης για να εκτελούν τα καθήκοντα που προβλέπονται στο άρθρο 20.

3. Εφόσον κράτος μέλος έχει περισσότερες της μιας εθνικές εποπτικές αρχές, κοινοποιεί στην Επιτροπή ποια είναι η αρμόδια εθνική εποπτική αρχή για τον εθνικό συντονισμό της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 5

Λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου

1. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδια επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου.

2. Για να συμμορφωθούν με την απαίτηση της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη:

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 όσον αφορά την εφαρμογή του σχεδίου επιδόσεων·

γ) προβαίνουν σε κατάλληλες ρυθμίσεις ώστε να εξασφαλίσουν ότι:

i) με βάση τις διατάξεις του στοιχείου ε) και του παραρτήματος Ι, καθορίζεται ένας και μόνον στόχος για κάθε κύριο δείκτη επιδόσεων·

ii) για λόγους διαφάνειας, προσδιορίζεται η συμβολή κάθε παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός του λειτουργικού τμήματος εναερίου χώρου, η οποία παρακολουθείται στο πλέον κατάλληλο επίπεδο, για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων που έχουν καθορισθεί στο σχέδιο επιδόσεων για το συγκεκριμένο λειτουργικό τμήμα εναερίου χώρου·

iii) 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·

δ) είναι υπεύθυνα για τον προσδιορισμό και την επίτευξη των στόχων επιδόσεων που καθορίζονται σε επίπεδο τοπικό, και ιδίως σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναερίου χώρου, εθνικό, ζώνης χρέωσης και αερολιμένα·

ε) εφόσον δεν έχει ορισθεί κοινή ζώνη χρέωσης κατά τη διαδρομή κατά την έννοια του άρθρου 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013, και εφόσον, κατά συνέπεια, καθορίζονται στόχοι οικονομικής απόδοσης των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή για περισσότερες της μιας ζώνες χρέωσης εντός του λειτουργικού τμήματος εναερίου χώρου, ενοποιούν τους στόχους αυτούς σε έναν και μόνον συγκεντρωτικά για τις υπηρεσίες

αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και παρέχουν, προς ενημέρωση, συνολικά στοιχεία που αποδεικνύουν την προσπάθεια οικονομικής απόδοσης σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναερίου χώρου·

στ) εφόσον τροποποιηθεί ζώνη χρέωσης κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς, αποδεικνύουν ότι η τροποποίηση αυτή επιτρέπει πάντοτε την επίτευξη των εγκεκριμένων στόχων επιδόσεων·

ζ) εξασφαλίζουν ότι το σχέδιο επιδόσεων ανταποκρίνεται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 6 του παρόντος κανονισμού και του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

Άρθρο 6

Διαχειριστής δικτύου

Ο διαχειριστής δικτύου που έχει ορισθεί βάσει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 ([1]) και του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής φέρει σε πέρας τα κάτωθι καθήκοντα που αφορούν τον μηχανισμό επιδόσεων:

α) υποστηρίζει την Επιτροπή παρέχοντας σχετικά στοιχεία για την εκπόνηση στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης πριν από τις περιόδους αναφοράς και για την παρακολούθηση της επίτευξης των στόχων επιδόσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Ειδικότερα, ο διαχειριστής δικτύου εφιστά την προσοχή της Επιτροπής σε κάθε σημαντική και παρατεταμένη μείωση των λειτουργικών επιδόσεων·

β) σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5, παρέχει στην Επιτροπή πρόσβαση σε όλα τα δεδομένα που αναφέρονται στο παράρτημα V·

γ) στηρίζει τα λειτουργικά τμήματα του εναερίου χώρου και τους αντίστοιχους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων κατά τη διάρκεια των περιόδων αναφοράς εξασφαλίζοντας τη συνοχή μεταξύ των σχεδίων επιδόσεων, του σχεδίου στρατηγικής δικτύου και του επιχειρησιακού σχεδίου δικτύου·

δ) καταρτίζει σχέδιο επιδόσεων, το σχέδιο επιδόσεων του δικτύου, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 και το άρθρο 16 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011, το οποίο υποβάλλεται στην Επιτροπή το αργότερο έξι μήνες πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς και εγκρίνεται από την Επιτροπή πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς. Το εν λόγω σχέδιο επιδόσεων δημοσιεύεται και:

i) περιέχει στόχους επιδόσεων για όλα τα κύρια πεδία επιδόσεων και για όλους τους δείκτες, συμβατούς με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για ολόκληρη την περίοδο αναφοράς, με τη χρήση ετήσιων τιμών για την παρακολούθηση·

ii) περιέχει περιγραφή των ενεργειών που αποβλέπουν στην επίτευξη των στόχων·

iii) περιέχει, εφόσον είναι απαραίτητο ή έχει αποφασιστεί από την Επιτροπή, πρόσθετους κύριους δείκτες επιδόσεων και στόχους.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

Άρθρο 7

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, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συντονίζουν, εφόσον χρειάζεται, τις ενέργειές τους με τον EASA προκειμένου να εξασφαλίσουν την ορθή αντιμετώπιση των κάτωθι πτυχών:

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 στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης, όπως επίσης την υποβολή προτάσεων για κατάλληλες δράσεις και μέτρα μετά από ενεργοποίηση του μηχανισμού έγκαιρης προειδοποίησης·

β) τη συνοχή των κύριων δεικτών επιδόσεων στην ασφάλεια πτήσεων και των στόχων επιδόσεων με την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Ασφάλειας της Αεροπορίας.

Άρθρο 8

Διάρκεια των περιόδων αναφοράς

1. Η πρώτη περίοδος αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων καλύπτει τα ημερολογιακά έτη 2012 έως και 2014. Η δεύτερη περίοδος αναφοράς καλύπτει τα ημερολογιακά έτη 2015 έως και 2019. Οι επόμενες περίοδοι αναφοράς είναι διάρκειας πέντε ημερολογιακών ετών, εκτός εάν αποφασισθεί διαφορετικά με τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

2. Η ίδια περίοδος αναφοράς ισχύει για τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και τα σχέδια και τους στόχους επιδόσεων.

Άρθρο 9

Κύρια πεδία επιδόσεων και κύριοι δείκτες επιδόσεων

1. Για τον καθορισμό 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 αποφασίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού.

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

3. Στο τμήμα 1 του παραρτήματος 1 ορίζονται οι κύριοι δείκτες επιδόσεων για τον καθορισμό στόχων και δεικτών επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, οι οποίοι επιλέγονται για κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων.

4. Στο τμήμα 2 του παραρτήματος 1 ορίζονται οι τοπικοί κύριοι δείκτες επιδόσεων για τον καθορισμό στόχων και δεικτών επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό των στόχων επιδόσεων. Το τοπικό επίπεδο, και ιδίως λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου, εθνικό, ζώνης χρέωσης και αερολιμένα, προσδιορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I.

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

6. Για τη δική του παρακολούθηση των επιδόσεων ή/και στο πλαίσιο του σχεδίου επιδόσεων, το κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει δείκτες επιδόσεων και σχετικούς στόχους επιπροσθέτως εκείνων για τα κύρια πεδία επιδόσεων και τους κύριους δείκτες επιδόσεων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο και καθορίζονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I. Οι εν λόγω πρόσθετοι δείκτες και στόχοι υποστηρίζουν την επίτευξη των στόχων σε κλίμακα Ένωσης και τους απορρέοντες δείκτες σε τοπικό επίπεδο. Είναι δυνατόν, π.χ., να ενσωματώνουν και να περιγράφουν την πολιτικο-στρατιωτική ή τη μετεωρολογική διάσταση του σχεδίου επιδόσεων και να συνοδεύονται από κατάλληλα καθεστώτα παροχής κινήτρων.

7. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή και η μέτρηση των (κύριων) δεικτών επιδόσεων για την ασφάλεια πτήσεων, ο EASA, σε διαβούλευση με τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, εγκρίνει αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και καθοδηγητικό υλικό σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 52 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, πριν από την έναρξη της δεύτερης περιόδου αναφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Άρθρο 10

Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης

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

2. Βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 3, οι στόχοι σε κλίμακα 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. Ο καθορισμός στόχων σε κλίμακα Ένωσης για τον κύριο δείκτη επιδόσεων που ορίζεται στο σημείο 4.1 στοιχείο β) του τμήματος 1 του παραρτήματος I αρχίζει το τρίτο έτος της δεύτερης περιόδου αναφοράς, κατόπιν απόφασης της Επιτροπής, με τη διαδικασία της παραγράφου 1.

4. Ταυτόχρονα με την έγκριση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, η Επιτροπή προσδιορίζει όριο(α) πέραν του(των) οποίου(ων) επιτρέπεται η ενεργοποίηση των μηχανισμών έγκαιρης προειδοποίησης που αναφέρονται στο άρθρο 19.

5. Η Επιτροπή αιτιολογεί κάθε στόχο επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης με περιγραφή των βασικών παραδοχών και του σκεπτικού καθορισμού των στόχων αυτών, όπως η αξιοποίηση των στοιχείων των εθνικών εποπτικών αρχών και άλλα πραγματολογικά στοιχεία, προβλέψεις κυκλοφορίας, σύνθεση των ομάδων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή λειτουργικά τμήματα του εναερίου χώρου με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον.

Άρθρο 11

Κατάρτιση σχεδίων επιδόσεων

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές, σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, καταρτίζουν σχέδια επιδόσεων τα οποία περιέχουν στόχους συμβατούς με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και με τα κριτήρια αξιολόγησης του παραρτήματος IV.

Με την επιφύλαξη του υποδείγματος του παραρτήματος II, το σχέδιο επιδόσεων μπορεί να περιλαμβάνει διάφορα μέρη σε τοπικό επίπεδο, και συγκεκριμένα λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, μέρος εθνικό, ζώνης χρέωσης και αερολιμένα.

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

α) ότι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλουν τα επιχειρηματικά τους σχέδια στις εθνικές εποπτικές αρχές·

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

3. Τα σχέδια επιδόσεων περιέχουν ιδίως:

α) τις προβλέψεις κυκλοφορίας, εκφρασμένες σε μονάδες εξυπηρέτησης, για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου και για κάθε ζώνη χρέωσης στο λειτουργικό τμήμα του εναερίου χώρου, με αιτιολόγηση των χρησιμοποιούμενων στοιχείων·

β) το καθορισμένο κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς και για κάθε ζώνη χρέωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004·

γ) περιγραφή των επενδύσεων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων, με ανάλυση της συνάφειάς τους με το ευρωπαϊκό γενικό σχέδιο ATM, το σχέδιο στρατηγικής δικτύου και τα κοινά έργα που αναφέρονται στο άρθρο 15α παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004. Στην περιγραφή επισημαίνονται τα οφέλη και οι συνέργειες που επιτυγχάνονται σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου·

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

ε) εκτίμηση των αλληλεξαρτήσεων των κύριων πεδίων επιδόσεων, καθώς και αξιολόγηση των επιπτώσεων στην ασφάλεια πτήσεων του σχεδίου επιδόσεων με τυχόν μετριασμό τους για λόγους ασφάλειας πτήσεων·

στ) περιγραφή της πολιτικο-στρατιωτικής διάστασης του σχεδίου στο οποίο περιγράφονται οι επιδόσεις από την εφαρμογή της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου (FUA), ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα λαμβανομένης δεόντως υπόψη της αποτελεσματικότητας των στρατιωτικών επιχειρήσεων, και εφόσον κριθεί

αναγκαίο, των σχετικών δεικτών και στόχων επιδόσεων σε συνοχή με άλλους δείκτες και στόχους του σχεδίου επιδόσεων·

ζ) περιγραφή και αιτιολόγηση του τρόπου με τον οποίο οι στόχοι επιδόσεων που αναφέρονται στο στοιχείο δ) συμβιβάζονται και συντελούν στους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και στις επιδόσεις του ευρωπαϊκού δικτύου ΑΤΜ·

η) ταυτοποίηση κάθε αντίστοιχου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της συγκεκριμένης συμβολής του στην επίτευξη των στόχων, η οποία παρακολουθείται για λόγους διαφάνειας στο πλέον κατάλληλο επίπεδο, όπως ορίζει το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο γ) περίπτωση ii)·

θ) περιγραφή των μηχανισμών παροχής κινήτρων που πρέπει να εφαρμόζονται για τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας για να ενθαρρυνθεί η επίτευξη των στόχων κατά την περίοδο αναφοράς·

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

ια) περιγραφή της έκβασης των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους, 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 το αποφασίσουν τα κράτη μέλη κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 6, να περιέχουν πρόσθετους δείκτες με αντίστοιχους στόχους.

5. Ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει σχέδιο επιδόσεων του δικτύου το οποίο περιέχει στόχους συμβατούς με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και, τηρουμένων των αναλογιών, με τα κριτήρια αξιολόγησης του παραρτήματος IV.

6. Για την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων του δικτύου, ο διαχειριστής δικτύου

α) προβαίνει σε διαβούλευση σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής

β) χρησιμοποιεί το υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΙΙ.

Άρθρο 12

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 και αναλογικά, 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 σε όλους τους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικό περιβάλλον, το οποίο ισχύει σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·

δ) προτρέπουν τους φορείς για τους οποίους έχει καθορισθεί στόχος να επιτύχουν υψηλό επίπεδο επιδόσεων και να εκπληρώσουν τους αντίστοιχους στόχους.

2. Τα κίνητρα για τους στόχους οικονομικής απόδοσης είναι οικονομικού χαρακτήρα και διέπονται από κατάλληλες διατάξεις που ορίζονται στα άρθρα 13 και 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013. Συνίστανται σε μηχανισμό επιμερισμού του κινδύνου σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου.

3. Τα κίνητρα για τους στόχους χωρητικότητας είναι οικονομικού χαρακτήρα και διέπονται από κατάλληλες διατάξεις του άρθρου 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013. Επιτρέπεται να συμπληρώνονται από κίνητρα άλλου είδους, όπως σχέδια διορθωτικών μέτρων με προθεσμίες και σχετικά μέτρα που αποφασίζουν οι εθνικές εποπτικές αρχές λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες.

4. Τα κίνητρα για τους περιβαλλοντικούς στόχους είναι οικονομικού χαρακτήρα και διέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013. Επιτρέπεται να συμπληρώνονται από κίνητρα άλλου είδους, όπως σχέδια διορθωτικών μέτρων με προθεσμίες και σχετικά μέτρα που αποφασίζουν οι εθνικές εποπτικές αρχές λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες.

5. Επιπλέον, τα κράτη μέλη μπορούν να διαμορφώνουν, σε τοπικό επίπεδο, τα τέλη αεροναυτιλίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Άρθρο 13

Αρχική έγκριση των σχεδίων επιδόσεων

Κατόπιν πρότασης των εθνικών εποπτικών αρχών, τα κράτη μέλη εγκρίνουν σχέδια επιδόσεων τα οποία περιέχουν δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων και τα κοινοποιούν στην Επιτροπή το αργότερο έξι μήνες πριν την έναρξη της περιόδου αναφοράς.

Άρθρο 14

Αξιολόγηση και αναθεώρηση των σχεδίων και των στόχων επιδόσεων

1. Η Επιτροπή αξιολογεί τα σχέδια επιδόσεων, τους στόχους τους και ιδίως τη συνοχή τους με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης και την αρμόζουσα συμβολή τους σε αυτούς, καθώς και με βάση τα κριτήρια του παραρτήματος IV, συνεκτιμώντας την εξέλιξη των συνθηκών που ενδεχομένως έχουν διαμορφωθεί από την ημερομηνία καθορισμού των στόχων σε κλίμακα Ένωσης έως την ημερομηνία αξιολόγησης του σχεδίου επιδόσεων. Εφόσον οι στόχοι έχουν καθορισθεί σε επίπεδο τοπικό χωρίς τη σύνδεσή τους με στόχο επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, η αξιολόγηση βασίζεται στα κριτήρια του παραρτήματος IV.

2. Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι σχέδιο επιδόσεων, ή μέρος αυτού, και οι στόχοι του συμβαδίζουν με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης και συμβάλλουν σε αυτούς και ότι ανταποκρίνονται σε όλα τα κριτήρια του παραρτήματος IV, ενημερώνει σχετικά το(τα) κράτος(η) μέλος(η) εντός πέντε μηνών από την παραλαβή του σχεδίου επιδόσεων.

3. Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι σχέδιο επιδόσεων, ή μέρος αυτού, και ορισμένοι ή όλοι οι στόχοι του δεν συμβαδίζουν με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης και δεν συμβάλλουν σε αυτούς

ή/και ότι δεν ανταποκρίνονται σε ένα ή περισσότερα κριτήρια του παραρτήματος IV, εντός πέντε μηνών από την παραλαβή του σχεδίου επιδόσεων και σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, εκδίδει σύσταση προς το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) να εγκρίνει αναθεωρημένο σχέδιο επιδόσεων, ή μέρος αυτού, ή/και στόχο(ους). Η εν λόγω σύσταση συντάσσεται μετά από διαβούλευση με το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) και προσδιορίζει επακριβώς το(τα) μέρος(η) ή/και τον(τους) στόχο(ους) που πρέπει να αναθεωρηθεί(ούν), όπως επίσης περιέχει αιτιολόγηση της αξιολόγησης της Επιτροπής.

4. Στην περίπτωση αυτή, το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) εγκρίνει(ουν) αναθεωρημένο σχέδιο επιδόσεων, ή μέρος αυτού, ή/και στόχο(ους), λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις της Επιτροπής, καθώς και τα κατάλληλα μέτρα για την επίτευξη των στόχων αυτών, και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή εντός τεσσάρων μηνών από την κοινοποίηση της σύστασης.

Άρθρο 15

Αξιολόγηση των αναθεωρημένων σχεδίων και στόχων επιδόσεων και λήψη διορθωτικών μέτρων

1. Η Επιτροπή αξιολογεί κάθε αναθεωρημένο σχέδιο επιδόσεων, ή μέρος αυτού, και τους στόχους του με βάση τα κριτήρια του παραρτήματος IV.

2. Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι αναθεωρημένο σχέδιο επιδόσεων, ή μέρος αυτού, και οι στόχοι του συμβαδίζουν με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης και συμβάλλουν επαρκώς σε αυτούς και ότι ανταποκρίνονται σε όλα τα κριτήρια του παραρτήματος IV, ενημερώνει σχετικά το(τα) κράτος(η) μέλος(η) εντός πέντε μηνών από την παραλαβή του αναθεωρημένου σχεδίου επιδόσεων.

3. Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι σχέδιο επιδόσεων, ή μέρος αυτού, και ορισμένοι ή όλοι οι στόχοι του εξακολουθούν να μην συμβαδίζουν με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης και δεν συμβάλλουν σε αυτούς ή/και ότι δεν ανταποκρίνονται σε ένα ή περισσότερα κριτήρια του παραρτήματος IV, εντός πέντε μηνών από την παραλαβή του σχεδίου επιδόσεων και σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, αποφασίζει ότι το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) πρέπει να λάβει(ουν) διορθωτικά μέτρα.

4. Στην εν λόγω απόφαση προσδιορίζεται επακριβώς, με βάση τα κριτήρια του παραρτήματος IV, τα μέρη του σχεδίου και ο(οι) στόχος(οι) που πρέπει να αναθεωρηθούν και αναφέρεται το σκεπτικό της αξιολόγησης της Επιτροπής. Είναι δυνατόν να ορίζει 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 να περιέχει πρόταση 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 η συνοχή τους με την απόφαση της Επιτροπής.

Άρθρο 16

Σχέδια επιδόσεων ή διορθωτικά μέτρα εγκρινόμενα 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 14 και 15 ισχύουν αναδρομικά από την πρώτη ημέρα της περιόδου αναφοράς.

Άρθρο 17

Αναθεώρηση των στόχων

1. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να αναθεωρήσει τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης, ή/και μπορεί, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, να επιτρέψει την αναθεώρηση ενός ή περισσοτέρων τοπικών στόχων:

α) όταν με βάση την οικεία έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 4 έχει βάσιμα στοιχεία ότι δεν ισχύουν πλέον τα αρχικά δεδομένα, οι παραδοχές και το σκεπτικό στα οποία βασίσθηκε ο καθορισμός των αρχικών στόχων· ή

β) συνεπεία της ενεργοποίησης μηχανισμού έγκαιρης προειδοποίησης όπως προβλέπεται στο άρθρο 19· ή

γ) μετά από απόφαση της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 όσον αφορά τον κύριο δείκτη επιδόσεων που καθορίζεται στο σημείο 4.1 στοιχείο β) του τμήματος 1 του παραρτήματος I.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Άρθρο 18

Συνεχής παρακολούθηση και αναφορά

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές και η Επιτροπή παρακολουθούν την εφαρμογή των σχεδίων επιδόσεων. Προς το σκοπό αυτό, στο σχέδιο επιδόσεων χρησιμοποιούνται οι ετήσιες τιμές. Εάν, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, δεν επιτευχθούν οι στόχοι, το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) προσδιορίζει και εφαρμόζει διορθωτικά μέτρα για επανόρθωση της κατάστασης και τα κοινοποιεί στην Επιτροπή. Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα δεν επαρκούν για την επανόρθωση της κατάστασης, εντός πέντε μηνών από την παραλαβή των μέτρων και σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, ενημερώνει το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) και προβαίνει σε συστάσεις διορθωτικών μέτρων.

2. Εάν η Επιτροπή παρατηρήσει σημαντική και συνεχή πτώση των επιδόσεων σε επίπεδο τοπικό ή λειτουργικού τμήματος 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(τα) ενδιαφερόμενο(α)

κράτος(η) μέλος(η) να καθορίσει(ουν), να εφαρμόσει(ουν) και να κοινοποιήσει(ουν) στην Επιτροπή διορθωτικά μέτρα για την επίτευξη των στόχων που είχαν καθορισθεί στο οικείο σχέδιο επιδόσεων. Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα δεν επαρκούν για την επανόρθωση της κατάστασης, εντός πέντε μηνών από την παραλαβή των μέτρων και σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, ενημερώνει το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) και προβαίνει σε συστάσεις διορθωτικών μέτρων.

3. Η Επιτροπή παρακολουθεί την εφαρμογή του σχεδίου επιδόσεων δικτύου του διαχειριστή δικτύου. Προς το σκοπό αυτό, στο σχέδιο επιδόσεων χρησιμοποιούνται οι ετήσιες τιμές. Εάν, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, δεν επιτευχθούν οι στόχοι, η Επιτροπή ζητεί από τον διαχειριστή δικτύου να καθορίσει, να εφαρμόσει και να κοινοποιήσει στην Επιτροπή διορθωτικά μέτρα για την επίτευξη των στόχων του σχεδίου επιδόσεων δικτύου. Η Επιτροπή ενημερώνει τις εθνικές εποπτικές αρχές ή τους φορείς που ορίζει το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) για τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα.

4. Το αργότερο την 1η Ιουνίου κάθε έτους και όποτε ενδέχεται να μην επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων, οι εθνικές εποπτικές αρχές ή οι φορείς που ορίζει το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) υποβάλλουν αναφορά στην Επιτροπή σχετικά με την παρακολούθηση των σχεδίων και των στόχων επιδόσεων. Οι αναφορές βασίζονται σε συστάσεις της Επιτροπής πριν την έναρξη της περιόδου αναφοράς. Η Επιτροπή υποβάλλει στην επιτροπή ενιαίου ουρανού αναφορά σχετική με την επίτευξη των στόχων επιδόσεων τουλάχιστον μια φορά ετησίως.

Άρθρο 19

Μηχανισμοί έγκαιρης προειδοποίησης

1. Εφόσον, λόγω περιστάσεων απρόβλεπτων κατά την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων, ανυπέρβλητων και πέραν του ελέγχου των κρατών μελών, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και του διαχειριστή δικτύου, επέλθει(ουν) το(τα) όριο(α) έγκαιρης προειδοποίησης κατά το άρθρο 10 παράγραφος 4 σε κλίμακα Ένωσης κατά τη διάρκεια ημερολογιακού έτους, η Επιτροπή επανεξετάζει την κατάσταση σε διαβούλευση με τα κράτη μέλη μέσω της επιτροπής ενιαίου ουρανού και προτείνει κατάλληλες ενέργειες εντός τεσσάρων μηνών. Ενδέχεται επίσης να περιλαμβάνεται αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και κατά συνέπεια των τοπικών στόχων επιδόσεων.

2. Εφόσον, λόγω περιστάσεων απρόβλεπτων κατά την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων, ανυπέρβλητων και πέραν του ελέγχου των κρατών μελών, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και του διαχειριστή δικτύου, επέλθει(ουν) το(τα) όριο(α) έγκαιρης προειδοποίησης κατά το άρθρο 10 παράγραφος 4 σε κλίμακα Ένωσης κατά τη διάρκεια ημερολογιακού έτους, οι εθνικές εποπτικές αρχές επανεξετάζουν την κατάσταση σε επαφή με την Επιτροπή και προτείνουν κατάλληλες ενέργειες εντός τεσσάρων μηνών. Ενδέχεται επίσης να περιλαμβάνεται αναθεώρηση των τοπικών στόχων επιδόσεων.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν όρια έγκαιρης προειδοποίησης διαφορετικά από εκείνα που του άρθρου 10 παράγραφος 4, ώστε να συνυπολογισθούν τοπικές συνθήκες και ιδιαιτερότητες. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω όρια καθορίζονται στο σχέδιο επιδόσεων και συνάδουν με τα όρια που αποφασίζονται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 4. Οι αποκλίσεις αιτιολογούνται λεπτομερώς. Όταν επέρχονται τα όρια αυτά, εφαρμόζεται η διαδικασία της παραγράφου 1.

4. Εφόσον η ενεργοποίηση μηχανισμού έγκαιρης 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 των κεφαλαίων II και III.

Άρθρο 20

Διευκόλυνση της παρακολούθησης της συμμόρφωσης

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ο διαχειριστής δικτύου διευκολύνουν τις επιθεωρήσεις και τις έρευνες, καθώς και τους επιτόπιους ελέγχους, που διεξάγουν η Επιτροπή και η εθνική εποπτική αρχή, ή ειδικευμένη οντότητα που ενεργεί εξ ονόματός της, ή ο EASA κατά περίπτωση. Με την επιφύλαξη των εποπτικών 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 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.

2. Οι κατά την παράγραφο 1 επιθεωρήσεις και έρευνες διεξάγονται σύμφωνα με τις διαδικασίες που ισχύουν στο κράτος μέλος όπου πρόκειται να πραγματοποιηθούν.

3. Οι εθνικές εποπτικές αρχές παρακολουθούν την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων σύμφωνα με τις διαδικασίες εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων που έχουν καθιερωθεί με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1034/2011 [1] της Επιτροπής.

4. Ο EASA, στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων τυποποίησης που διεξάγει, παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού από τα κράτη μέλη στο κύριο πεδίο της ασφάλειας πτήσεων σύμφωνα με τις μεθόδους εργασίας του άρθρου 24 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 [2].

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

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

Άρθρο 21

Συλλογή και επικύρωση των δεδομένων για επανεξέταση των επιδόσεων

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

[1] ΕΕ L 271 της 18.10.2011, σ. 15.
[2] ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

2. Οι εθνικές αρχές μπορούν να αναθέτουν ή να αναδιοργανώνουν 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 των αποδεικτικών στοιχείων για τους ελέγχους ποιότητας και τις διαδικασίες επικύρωσης που ακολουθούν, τις επεξηγήσεις σε συγκεκριμένα αιτήματα της Επιτροπής 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 των διαβιβαζόμενων δεδομένων και τα επικυρώνει σύμφωνα με την παράγραφο 1. Όταν τα δεδομένα δεν επιτρέπουν την ορθή αξιοποίηση για την επανεξέταση των επιδόσεων, η Επιτροπή μπορεί, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, και ιδίως με τις εθνικές εποπτικές αρχές τους, να λάβει αναγκαία μέτρα για να αξιολογήσει και να βελτιώσει την ποιότητα των δεδομένων.

5. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα δεδομένα που προβλέπονται στην παράγραφο 1 τα οποία παρέχονται ήδη στον Eurocontrol, θεωρείται ότι παρέχονται και στην Επιτροπή. Εφόσον τα δεδομένα δεν παρέχονται στον Eurocontrol, η Επιτροπή και ο Eurocontrol προβαίνουν στις αναγκαίες ρυθμίσεις για να εξασφαλίσουν ότι τα εν λόγω δεδομένα διατίθενται στην Επιτροπή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 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 ή ενδιαφερόμενοι πριν από την καθιέρωση νέων απαιτήσεων για δεδομένα που πρόκειται να εισαχθούν με τροποποίηση του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω πιλοτικές μελέτες πραγματοποιούνται για να αξιολογείται η σκοπιμότητα συλλογής των σχετικών δεδομένων, η εξισορρόπηση των οφελών από τη διαθεσιμότητα των δεδομένων ως προς το κόστος της συλλογής τους και τον γραφειοκρατικό φόρτο.

Άρθρο 22

Διάδοση πληροφοριών

1. Η Επιτροπή διαδίδει πληροφορίες σχετικές με τους στόχους 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 με το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

2. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 3 στοιχείο α) δημοσιοποιούνται, ιδίως με ηλεκτρονικά μέσα. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση σχετικά με την πολιτική χειρισμού, προστασίας, εμπιστευτικότητας και της διάδοσης των συλλεγόμενων δεδομένων για τις επιδόσεις κατ' εφαρμογήν του άρθρου 21, και σύμφωνα με τα σχετικά δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας.

3. Οι εκθέσεις της Επιτροπής που αναφέρονται στο άρθρο 18 παράγραφος 4 δημοσιοποιούνται και δημοσιεύεται σχετική παραπομπή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να παρέχει στα ενδιαφερόμενα μέρη σε τακτική βάση άλλες πληροφορίες γενικού χαρακτήρα, ιδίως με ηλεκτρονικά μέσα.

4. Οι στόχοι σε κλίμακα Ένωσης που προβλέπονται στο άρθρο 10 και η παραπομπή στα εγκεκριμένα σχέδια 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 στον πάροχο των δεδομένων με τον οποίο συνδέονται άμεσα οι πληροφορίες και δραστηριότητες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 23

Εξαιρέσεις

Εφόσον, σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013, αποδειχθεί ότι ορισμένες ή όλες οι τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας ή/και υπηρεσίες CNS, MET και AIS κράτους μέλους υπόκεινται στις συνθήκες της αγοράς, και το κράτος μέλος έχει αποφασίσει βάσει του εν λόγω κανονισμού να μην υπολογίζει καθορισμένο κόστος για τις υπηρεσίες αυτές, να μην υπολογίζει και να μην καθορίζει τερματικά τέλη και να μην εφαρμόζει καθεστώς παροχής οικονομικών κινήτρων για τις υπηρεσίες αυτές, στις εν λόγω υπηρεσίες δεν ισχύουν στόχοι οικονομικής απόδοσης.

Άρθρο 24

Προσφυγή

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

Άρθρο 25

Επανεξέταση του μηχανισμού

Η Επιτροπή επανεξετάζει τον μηχανισμό επιδόσεων, και ιδίως αναλύει τις επιπτώσεις του, την αποτελεσματικότητα και το πεδίο εφαρμογής του μηχανισμού, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το έργο που επιτελεί στο συγκεκριμένο πεδίο ο ΔΟΠΑ.

Άρθρο 26

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 677/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) Η αιτιολογική σκέψη 28 διαγράφεται.

[1] ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

2) Στο άρθρο 5, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«1. Με στόχο τον προσανατολισμό των μακροπρόθεσμων προοπτικών του, ο διαχειριστής δικτύου εκπονεί, συντηρεί και υλοποιεί σχέδιο στρατηγικής δικτύου, το οποίο ανταποκρίνεται στην περίοδο αναφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013 της Επιτροπής (*).

(*) ΕΕ L 128, 9.5.2013, σ. 1.».

3) Στο άρθρο 5, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«4. Το σχέδιο στρατηγικής δικτύου επικαιροποιείται σε τακτική βάση, τουλάχιστον 12 μήνες πριν την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς.».

4) Στο άρθρο 20, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«3. Ο διαχειριστής δικτύου υποβάλλει ετησίως αναφορά στην Επιτροπή και τον EASA σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για την εκπλήρωση των καθηκόντων του. Η αναφορά έχει ως αντικείμενο επιμέρους λειτουργίες του δικτύου, καθώς και τη συνολική κατάσταση του δικτύου, και συνδέεται στενά με το περιεχόμενο του σχεδίου στρατηγικής δικτύου, του σχεδίου λειτουργιών του δικτύου και του σχεδίου επιδόσεων του δικτύου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013. Η Επιτροπή ενημερώνει την επιτροπή ενιαίου ουρανού.».

5) Το παράρτημα IV αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ

Το σχέδιο στρατηγικής δικτύου βασίζεται στην ακόλουθη δομή:

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Πεδίο εφαρμογής του σχεδίου στρατηγικής δικτύου (γεωγραφική και χρονική περίοδος)

1.2. Κατάρτιση του σχεδίου και διαδικασία επικύρωσης

2. ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

2.1. Περιγραφή της τρέχουσας και της προγραμματισμένης κατάστασης δικτύου, η οποία περιλαμβάνει τον σχεδιασμό του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών (ERND), τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM), αερολιμένες και περιορισμένους πόρους

2.2. Προκλήσεις και ευκαιρίες σχετιζόμενες με τη χρονική περίοδο του σχεδίου (καθώς και με την προβλεπόμενη ζήτηση κυκλοφορίας και την εξέλιξη παγκοσμίως)

2.3. Στόχοι επιδόσεων και επιχειρηματικές απαιτήσεις όπως εκφράζονται από τους διάφορους ενδιαφερόμενους και τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης

3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

3.1. Περιγραφή του στρατηγικού τρόπου με τον οποίο θα αναπτυχθεί και θα βελτιωθεί το δίκτυο ώστε να ανταποκρίνεται στους στόχους επιδόσεων και τις επιχειρηματικές απαιτήσεις

3.2. Συμμόρφωση με τον μηχανισμό επιδόσεων

3.3. 3.3. Συμμόρφωση με το ευρωπαϊκό γενικό σχέδιο ATM

4. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

4.1. Περιγραφή των στρατηγικών στόχων του δικτύου με:

α) τις πτυχές συνεργασίας των επιχειρησιακών ενδιαφερομένων που συμμετέχουν ως προς τους ρόλους και τις αρμοδιότητές τους·

β) προσδιορισμό του τρόπου με τον οποίο οι στρατηγικοί στόχοι ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις·

γ) προσδιορισμό του τρόπου μέτρησης της προόδου προς την επίτευξη των στόχων αυτών·

δ) περιγραφή του τρόπου επίδρασης των στρατηγικών στόχων στον κλάδο και σε άλλους σχετικούς τομείς.

5. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

5.1. Περιγραφή του βραχυπρόθεσμου/μεσοπρόθεσμου σχεδιασμού:

α) οι προτεραιότητες για καθένα από τους στρατηγικούς στόχους,

β) η υλοποίηση καθενός από τους στρατηγικούς στόχους όσον αφορά την απαιτούμενη εγκατάσταση τεχνολογίας, τις επιπτώσεις στην αρχιτεκτονική, τις ανθρώπινες πτυχές, το σχετικό κόστος, τα οφέλη καθώς και τη διαχείριση, τους πόρους και τις νομοθετικές ρυθμίσεις που απαιτούνται,

γ) η απαιτούμενη συμμετοχή επιχειρησιακών ενδιαφερομένων σε κάθε στοιχείο του σχεδίου, συμπεριλαμβανομένων των ρόλων και των αρμοδιοτήτων τους,

δ) το συμφωνηθέν επίπεδο συμμετοχής του διαχειριστή δικτύου στην υποστήριξη της υλοποίησης κάθε στοιχείου του σχεδίου για κάθε επιμέρους λειτουργία.

5.2. Περιγραφή του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού:

α) η πρόθεση επίτευξης κάθε στρατηγικού στόχου όσον αφορά την απαιτούμενη τεχνολογία και τις αντίστοιχες πτυχές E & A, τις επιπτώσεις στην αρχιτεκτονική, τις ανθρώπινες πτυχές, το επιχειρηματικό σχέδιο, την απαιτούμενη διαχείριση και ρύθμιση, καθώς και τη σχετική αιτιολόγηση αυτών των επενδύσεων όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων και τα οικονομικά θέματα,

β) η απαιτούμενη συμμετοχή επιχειρησιακών ενδιαφερομένων σε κάθε στοιχείο του σχεδίου, συμπεριλαμβανομένων των ρόλων και των αρμοδιοτήτων τους.

6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

6.1. Περιγραφή των κινδύνων που σχετίζονται με την υλοποίηση του σχεδίου

6.2. Περιγραφή της διαδικασίας παρακολούθησης (καθώς και της πιθανής απόκλισης από τους αρχικούς στόχους)

7. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

7.1. Προσδιορισμός των ενεργειών που πρέπει να αναληφθούν από την Ένωση και τα κράτη μέλη για την υποστήριξη της υλοποίησης του σχεδίου.».

Άρθρο 27

Έναρξη ισχύος

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

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από τη δεύτερη περίοδο αναφοράς όπως ορίζει το άρθρο 8 και κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής. Όσον αφορά την εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων, για να καταστεί δυνατή η έγκριση στόχων σε κλίμακα Ένωσης κατ' εφαρμογήν του άρθρου 10 παράγραφος 2 πριν την έναρξη της δεύτερης περιόδου αναφοράς και η κατάρτιση και η έγκριση σχεδίων επιδόσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, το άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4, το άρθρο 3 παράγραφος 3 στοιχεία ϑ) και ιδ), τα άρθρα 5 και 6, το άρθρο 9 παράγραφοι 3 και 4, το άρθρο 26, το κεφάλαιο II, το κεφάλαιο III, καθώς και τα παραρτήματα I, II, III, IV και V εφαρμόζονται από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 28

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής, το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1216/2011 της Επιτροπής καταργούνται από την 1η Ιανουαρίου 2015, με την επιφύλαξη της υποχρέωσης των κρατών μελών να εφαρμόσουν τον μηχανισμό επιδόσεων κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου αναφοράς όπως ορίζει το άρθρο 8.

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

Βρυξέλλες, 3 Μαΐου 2013.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΥΡΙΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ (ΚΔΕ) ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ (ΔΕ)

ΤΜΗΜΑ 1

Για τον καθορισμό στόχων σε κλίμακα Ένωσης και την παρακολούθηση των επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης

1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

1.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

α) Το ελάχιστο επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων όπως ορίζεται στο τμήμα 2 σημείο 1.1 στοιχείο α).

β) Το ποσοστό εφαρμογής της κατάταξης σοβαρότητας με βάση τη μέθοδο του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας για την αναφορά τουλάχιστον τριών κατηγοριών περιστατικών: παραβιάσεις ελάχιστου διαχωρισμού, παρεισφρήσεις σε διάδρομο και περιστατικά που αφορούσαν ειδικά το σύνολο των μονάδων εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας, όπως ορίζεται στο τμήμα 2 σημείο 1.1 στοιχείο β).

2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

α) Η μέση απόδοση πτήσης σε οριζόντια διαδρομή της πραγματικής πορείας ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι η σύγκριση μεταξύ του μήκους του τμήματος διαδρομής της πραγματικής πορείας που προκύπτει από τα δεδομένα επίβλεψης και του αντίστοιχου τμήματος της απόστασης μεγάλου κύκλου, αθροιστικά σε όλες τις πτήσεις IFR εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή που διέρχονται από αυτόν·

ii) ως «*διαδρομή*» νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες·

iii) εφόσον μία πτήση αναχωρεί από τόπο εκτός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, λαμβάνεται υπόψη μόνον το τμήμα εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου.

β) Η μέση απόδοση πτήσης σε οριζόντια διαδρομή της πορείας του τελευταίου υποβληθέντος σχεδίου πτήσης ορίζεται ως εξής:

i) η διαφορά μεταξύ του μήκους του τμήματος διαδρομής της πορείας του τελευταίου υποβληθέντος σχεδίου πτήσης και του αντίστοιχου τμήματος της απόστασης μεγάλου κύκλου, αθροιστικά σε όλες τις πτήσεις IFR εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή που διέρχονται από αυτόν·

ii) ως «*διαδρομή*» νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες·

iii) εφόσον μία πτήση αναχωρεί από τόπο εκτός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, λαμβάνεται υπόψη μόνον το τμήμα εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου.

2.2. **Δείκτες επιδόσεων**

α) Η αποτελεσματικότητα των διαδικασιών κράτησης για την ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου (flexible use of airspace (FUA)) ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι το πηλίκο του χρόνου κατά τον οποίο ο εναέριος χώρος διατέθηκε για δέσμευση ή διαχωρισμό από τη γενική εναέρια κυκλοφορία, διά του χρόνου κατά τον οποίο ο εναέριος χώρος χρησιμοποιήθηκε για τη δραστηριότητα για την οποία χρειαζόταν ο εν λόγω διαχωρισμός ή δέσμευση,

ii) ο δείκτης υπολογίζεται χωριστά για διάθεση του εναερίου χώρου σε προτακτική και τακτική βάση και συμπεριλαμβάνεται κάθε διάθεση του εναερίου χώρου που κοινοποιείται στον διαχειριστή δικτύου.

β) Ο συντελεστής προγραμματισμού διαδρομών υπό όρους (conditional routes (CDR)) ορίζεται ως το πηλίκο των υποβαλλόμενων σχεδίων πτήσης των αεροσκαφών μέσω CDR διά του αριθμού αεροσκαφών που θα μπορούσαν να τις είχαν προγραμματίσει.

γ) Η αποτελεσματική χρήση των CDR ορίζεται ως το πηλίκο των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν τις CDR διά του αριθμού αεροσκαφών που θα μπορούσαν να τις είχαν προγραμματίσει.

3. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

3.1. **Κύριος δείκτης επιδόσεων**

Η μέση ανά πτήση καθυστέρηση ATFM (διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας) κατά τη διαδρομή σε πρώτα λεπτά που καταλογίζεται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ορίζεται ως εξής:

i) η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή υπολογίζεται από την κεντρική μονάδα ATFM όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 255/2010 της Επιτροπής, για καθορισμό κοινών κανόνων διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας [1], και εκφράζεται ως η διαφορά μεταξύ του εκτιμώμενου χρόνου απογείωσης που ζητεί ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους στο τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης και του υπολογιζόμενου χρόνου απογείωσης που χορήγησε η κεντρική μονάδα ATFM·

[1] ΕΕ L 80 της 26.3.2010, σ. 10.

ii) ο δείκτης καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου και όλες τις αιτίες καθυστέρησης της ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων·

iii) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

3.2. **Δείκτης επιδόσεων**

Η μέση ανά πτήση καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη σε πρώτα λεπτά που καταλογίζεται στις τερματικές και αερολιμενικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και οφείλεται σε περιορισμούς προσγείωσης στον αερολιμένα προορισμού, ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι η μέση δημιουργούμενη καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη ανά εισερχόμενη πτήση IFR·

ii) ο δείκτης περιλαμβάνει όλες τις πτήσεις IFR που προσγειώνονται στον αερολιμένα προορισμού και καλύπτει όλες τις αιτίες καθυστέρησης της ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων·

iii) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ

4.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

α) Η μέση καθορισμένη σε κλίμακα Ένωσης τιμή μονάδας (determined unit cost (DUC)) για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι το πηλίκο του λόγου του καθορισμένου κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά *τη διαδρομή* προς την προβλεπόμενη κυκλοφορία, εκφρασμένη σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά *τη διαδρομή* που αναμένεται για την περίοδο σε κλίμακα Ένωσης, όπως περιλαμβάνεται στις παραδοχές της Επιτροπής για τον καθορισμό των στόχων σε κλίμακα Ένωσης κατ' εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 5·

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

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

β) Η μέση καθορισμένη σε κλίμακα Ένωσης τιμή μονάδας (determined unit cost (DUC)) για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι το πηλίκο του λόγου του καθορισμένου κόστους προς την προβλεπόμενη κυκλοφορία, εκφρασμένη σε μονάδες εξυπηρέτησης που αναμένεται για την περίοδο σε κλίμακα Ένωσης, όπως περιλαμβάνεται στις παραδοχές της Επιτροπής για τον καθορισμό των στόχων σε κλίμακα Ένωσης κατ' εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 5·

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

iii) ο δείκτης καθορίζεται για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·

iv) ο δείκτης ισχύει από την έναρξη του τρίτου έτους της δεύτερης περιόδου αναφοράς, σύμφωνα με την απόφαση που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 3.

4.2. **Δείκτης επιδόσεων**

Τα έξοδα του Eurocontrol και ιδίως η εξέλιξή τους σε σύγκριση με την εξέλιξη του ΚΔΕ που καθορίζεται στο σημείο 4.1 στοιχείο α). Προς το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο Eurocontrol κοινοποιεί στην Επιτροπή τον εγκεκριμένο προϋπολογισμό του και τον πραγματικό προϋπολογισμό του και τη βάση κόστους κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, καθώς και την εξέλιξη του κόστους μονάδας που προκύπτει από το πηλίκο της εγκεκριμένης βάσης κόστους διά της προβλεπόμενης εξέλιξης της κυκλοφορίας, με ανάλυση στην οποία αποδεικνύεται η εξέλιξη των διαφόρων συνιστωσών της και προσδιορίζονται χωριστά οι διάφορες παρεχόμενες υπηρεσίες.

ΤΜΗΜΑ 2

Για τον καθορισμό στόχων σε τοπική κλίμακα και την παρακολούθηση των επιδόσεων σε τοπική κλίμακα

1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

1.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

α) Η αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, σε επίπεδο κρατών μελών και των οικείων εθνικών εποπτικών αρχών και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, που έχουν πιστοποιηθεί για να παρέχουν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ή υπηρεσίες επικοινωνιών, ναυτιλίας και εποπτείας. Ο παρών ΚΔΕ μετρείται με βάση τον βαθμό επίτευξης των κάτωθι στόχων διαχείρισης:

i) διαχείριση της ασφάλειας πτήσεων και στόχοι,

ii) διαχείριση της επικινδυνότητας στην ασφάλεια πτήσεων,

iii) διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων,

iv) προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων,

v) καλλιέργεια νοοτροπίας ασφάλειας πτήσεων.

β) Η εφαρμογή της μεθόδου κατάταξης σοβαρότητας του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας (RAT) για την αναφορά, τουλάχιστον, παραβιάσεων ελάχιστου διαχωρισμού, παρεισφρήσεων σε διάδρομο και περιστατικών που αφορούν ειδικά την ΑΤΜ για το σύνολο των μονάδων εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας. Κατά την αναφορά των ανωτέρω περιστατικών τα κράτη μέλη και οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας χρησιμοποιούν τις κάτωθι κλάσεις σοβαρότητας:

i) σοβαρό περιστατικό,

ii) μείζον περιστατικό,

iii) σημαντικό περιστατικό,

iv) καμία επίπτωση στην ασφάλεια πτήσεων

v) απροσδιόριστο, π.χ. ανεπαρκείς διαθέσιμες πληροφορίες, ή ασαφή ή αντικρουόμενα στοιχεία που δεν επιτρέπουν τον προσδιορισμό.

Αναφορά για την εφαρμογή της μεθόδου υποβάλλεται για μεμονωμένα συμβάντα.

γ) Η αναφορά από τα κράτη μέλη και τους οικείους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας σχετικά με το μέτρο ύπαρξης και το αντίστοιχο μέτρο απουσίας νοοτροπίας δικαίου.

Για τους δείκτες αυτούς, ο όρος τοπικά αναφέρεται στο επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου με επισήμανση, για την παρακολούθηση, της συμβολής σε εθνικό επίπεδο.

1.2. **Δείκτες επιδόσεων**

α) η αναφορά από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας αυτόματων συστημάτων καταγραφής δεδομένων ασφάλειας πτήσεων, εφόσον υπάρχουν, η οποία περιλαμβάνει, τουλάχιστον, την παρακολούθηση των παραβιάσεων ελάχιστου διαχωρισμού και των παρεισφρήσεων σε διάδρομο·

β) η αναφορά από τα κράτη μέλη και τους οικείους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας του επιπέδου αναφοράς περιστατικών, σε ετήσια βάση, με σκοπό τη μέτρηση του επιπέδου αναφοράς και την αντιμετώπιση του θέματος να βελτιωθεί η νοοτροπία αναφοράς·

γ) ο αριθμός, τουλάχιστον, των παραβιάσεων ελάχιστου διαχωρισμού, των παρεισφρήσεων σε διάδρομο και των περιστατικών ειδικών της ΑΤΜ για το σύνολο των μονάδων εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας.

Για τους δείκτες αυτούς, ο όρος τοπικά αναφέρεται στο επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου με επισήμανση, για την παρακολούθηση, της συμβολής σε εθνικό επίπεδο.

2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.1. **Κύριος δείκτης επιδόσεων**

Η μέση απόδοση πτήσης σε οριζόντια *διαδρομή* της πραγματικής πορείας ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι η σύγκριση μεταξύ του μήκους του τμήματος διαδρομής της πραγματικής πορείας που προκύπτει από τα δεδομένα επίβλεψης και της επιτυγχανόμενης απόστασης, αθροιστικά σε όλες τις πτήσεις IFR εντός του τοπικού εναερίου χώρου ή που διέρχονται από αυτόν·

ii) ως «*διαδρομή*» νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες·

iii) εφόσον μία πτήση αναχωρεί από τόπο εκτός του τοπικού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, λαμβάνεται υπόψη μόνον το τμήμα εντός του τοπικού εναερίου χώρου.

iv) «επιτυγχανόμενη απόσταση» είναι λειτουργία της θέσης του σημείου εισόδου στον τοπικό εναέριο χώρο και του σημείου εξόδου της πτήσης από αυτόν. Η επιτυγχανόμενη απόσταση αντιπροσωπεύει τη συμβολή των σημείων αυτών στην απόσταση που χρησιμοποιείται στον δείκτη σε κλίμακα Ένωσης. Το άθροισμα των αποστάσεων αυτών σε όλους τους τοπικούς εναέριους χώρους διέλευσης ισούται με την απόσταση που χρησιμοποιείται στον δείκτη σε κλίμακα Ένωσης.

Για τον δείκτη αυτό, ο όρος τοπικά αναφέρεται στο επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου.

2.2. **Δείκτες επιδόσεων**

α) Ο πρόσθετος χρόνος κατά τη φάση τροχοδρόμησης εξόδου, ο οποίος ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι η διαφορά μεταξύ του πραγματικού χρόνου κατά τη φάση τροχοδρόμησης εξόδου και των ελεύθερων χρόνων κατά τη φάση τροχοδρόμησης εξόδου σε περιόδους χαμηλής κίνησης·

ii) ο δείκτης εκφράζεται σε πρώτα λεπτά ανά αναχώρηση για όλο το ημερολογιακό έτος.

β) Ο πρόσθετος χρόνος σε τερματικό εναέριο χώρο ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι η διαφορά μεταξύ του χρόνου διέλευσης από την ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area (Περιοχή ακολουθίας και μέτρησης αφίξεων)) και του ελεύθερου χρόνου διέλευσης από την ASMA σε περιόδους χαμηλής κίνησης·

ii) ο δείκτης εκφράζεται σε πρώτα λεπτά ανά άφιξη για όλο το ημερολογιακό έτος·

iii) ως ASMA νοείται εικονικός κύλινδρος ακτίνας 40 NM περί τον αερολιμένα άφιξης.

γ) Οι δείκτες όπως ορίζονται στο τμήμα 1 σημείο 2.2.

Για τους δείκτες των στοιχείων α) και β), ο όρος τοπικά αναφέρεται στο εθνικό επίπεδο με ανάλυση σε επίπεδο αερολιμένα. Για τον δείκτη του στοιχείου γ), ο όρος τοπικά αναφέρεται στο εθνικό επίπεδο.

3. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

3.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

α) Η μέση καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά ορίζεται ως εξής:

i) η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή υπολογίζεται από την κεντρική μονάδα ATFM όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 255/2010 της Επιτροπής, για καθορισμό κοινών κανόνων διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, και εκφράζεται ως η διαφορά μεταξύ του εκτιμώμενου χρόνου απογείωσης που ζητεί ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους στο τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης και του υπολογιζόμενου χρόνου απογείωσης που χορήγησε η κεντρική μονάδα ATFM·

ii) ο δείκτης καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR που διέρχονται από τον τοπικό εναέριο χώρο και όλες τις αιτίες καθυστέρησης της ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων·

iii) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

Για τους δείκτες αυτούς, ο όρος τοπικά αναφέρεται στο επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου με παρακολούθηση της ανάλυσης για λόγους διαφάνειας στο πλέον κατάλληλο επίπεδο.

β) Η μέση ανά πτήση καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη σε πρώτα λεπτά που καταλογίζεται στις τερματικές και τις αερολιμενικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και οφείλεται σε περιορισμούς προσγείωσης στον αερολιμένα προορισμού, ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι η μέση δημιουργούμενη καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη ανά εισερχόμενη πτήση IFR·

ii) ο δείκτης καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR που προσγειώνονται στον αερολιμένα προορισμού και όλες τις αιτίες καθυστέρησης της ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων·

iii) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

Για τον δείκτη αυτόν, ο όρος τοπικά αναφέρεται στο εθνικό επίπεδο με ανάλυση σε επίπεδο αερολιμένα για την παρακολούθηση.

3.2. **Δείκτες επιδόσεων**

α) Η τήρηση των χρονοθυρίδων ATFM, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 255/2010 της *Επιτροπής*.

β) Η μέση ανά πτήση καθυστέρηση προ αναχώρησης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που οφείλεται σε περιορισμούς απογείωσης στον αερολιμένα αναχώρησης ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι η μέση καθυστέρηση προ αναχώρησης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ανά εξερχόμενη πτήση IFR·

ii) ο δείκτης περιλαμβάνει όλες τις πτήσεις IFR που απογειώνονται από τον αερολιμένα αναχώρησης και καλύπτει καθυστερήσεις κατά την εκκίνηση λόγω περιορισμών του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όταν το αεροσκάφος είναι έτοιμο να εγκαταλείψει τη θέση αναχώρησης·

iii) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

Για τους δείκτες αυτούς, ο όρος τοπικά αναφέρεται στο εθνικό επίπεδο με ανάλυση σε επίπεδο αερολιμένα για την παρακολούθηση.

4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ

4.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

α) Η καθορισμένη τιμή μονάδας (determined unit cost (DUC)) για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι το πηλίκο του λόγου του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή προς την προβλεπόμενη κυκλοφορία στη ζώνη χρέωσης, εκφρασμένη σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή, η οποία αναμένεται για την περίοδο σε τοπικό επίπεδο, όπως περιλαμβάνεται στα σχέδια επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β)·

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

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

β) Η καθορισμένη τιμή μονάδας [determined unit cost (DUC)] για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας ορίζεται ως εξής:

i) ο δείκτης είναι το πηλίκο του λόγου του καθορισμένου κόστους προς την προβλεπόμενη κυκλοφορία, εκφρασμένη σε μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης, όπως περιλαμβάνεται στα σχέδια επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β)·

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

iii) ο δείκτης καθορίζεται για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·

Για τους δύο αυτούς δείκτες, ο όρος τοπικά αναφέρεται στο επίπεδο ζώνης χρέωσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΧΕΔΙΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Τα σχέδια επιδόσεων βασίζονται στην ακόλουθη δομή:

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Περιγραφή της κατάστασης (πεδίο εφαρμογής του σχεδίου, κατάλογος καλυπτόμενων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας κ.λπ.).

1.2. Περιγραφή της μακροοικονομικής εκδοχής για την περίοδο αναφοράς, συμπεριλαμβανόμενων των γενικών παραδοχών (πρόβλεψη κυκλοφορίας κ.λπ.)

1.3. Περιγραφή της έκβασης των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους για την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων και των συμφωνηθέντων συμβιβασμών, καθώς και των σημείων διαφωνίας και των αιτίων διαφωνίας.

1.4. Περιγραφή των μέτρων που έχουν λάβει οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας για την εφαρμογή του σχεδίου στρατηγικής δικτύου σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου και άλλων κατευθυντηρίων αρχών για τη λειτουργία του λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου μακροπρόθεσμα.

1.5. Κατάλογος των αερολιμένων που υπόκεινται σε μηχανισμό επιδόσεων κατ' εφαρμογήν του άρθρου 1 του κανονισμού, με τον μέσο αριθμό κινήσεων αερομεταφοράς με όργανα (IFR).

1.6. Κατάλογος των εξαιρούμενων αερολιμένων σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013 με τον μέσο αριθμό κινήσεων αερομεταφοράς με όργανα (IFR).

2. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

2.1. Περιγραφή και αιτιολόγηση του κόστους, της φύσης και της συμβολής στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων των επενδύσεων σε νέα συστήματα ΑΤΜ και μείζονες επισκευές των υπαρχόντων συστημάτων ΑΤΜ, καθώς και της συνάφειας και συνοχής τους με το ευρωπαϊκό γενικό σχέδιο ΑΤΜ, τα κοινά έργα που αναφέρονται στο άρθρο 15α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και, αναλόγως, το σχέδιο στρατηγικής δικτύου.

2.2. Συγκεκριμένα στην περιγραφή και την αιτιολόγηση που αναφέρονται στο σημείο 2.1

i) αναφέρεται το ύψος των επενδύσεων, που περιγράφονται και αιτιολογούνται βάσει του σημείου 2.1, ως προς το συνολικό ύψος των επενδύσεων·

ii) οι επενδύσεις διακρίνονται σε επενδύσεις για νέα συστήματα, για επισκευές των υπαρχόντων συστημάτων και σε επενδύσεις αντικατάστασής τους·

iii) γίνεται παραπομπή κάθε επένδυσης σε νέα συστήματα ΑΤΜ και μείζονες επισκευές των υπαρχόντων συστημάτων ΑΤΜ στο ευρωπαϊκό γενικό σχέδιο ΑΤΜ, τα κοινά έργα που αναφέρονται στο άρθρο 15α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, και, αναλόγως, στο σχέδιο στρατηγικής δικτύου·

iv) αναλύονται οι συνέργειες που επιτυγχάνονται σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου ή, αναλόγως, με λειτουργικά τμήματα του εναερίου χώρου άλλων κρατών μελών, ιδίως από άποψη κοινών υποδομών και κοινών συμβάσεων·

v) αναλύονται τα οφέλη που προσδοκώνται από τις επενδύσεις αυτές στις επιδόσεις τεσσάρων κύριων πεδίων επιδόσεων, με κατανομή τους στις φάσεις μιας πτήσης ήτοι κατά τη διαδρομή, στον τερματικό σταθμό/αερολιμένα, και η ημερομηνία από την οποία αναμένονται τα οφέλη·

vi) παρέχονται πληροφορίες για τη διαδικασία λήψης αποφάσεων που ισχύει για τις επενδύσεις, όπως η ύπαρξη τεκμηριωμένης ανάλυσης κόστους-οφέλους, συμμετοχή στη διαβούλευση των χρηστών, τα αποτελέσματά της και τυχόν διαφωνίες που εξεφράσθηκαν.

3. ΣΤΟΧΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΕ ΤΟΠΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

3.1. Στόχοι επιδόσεων σε κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων, οι οποίοι καθορίζονται για κάθε κύριο δείκτη επιδόσεων όπως ορίζεται στο παράρτημα I τμήμα 2, για ολόκληρη την περίοδο αναφοράς, με ετήσιες τιμές που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση και την παροχή κινήτρων:

α) Ασφάλεια πτήσεων

i) επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων: τοπικοί στόχοι για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·

ii) εφαρμογή της κατάταξης σοβαρότητας με βάση τη μέθοδο του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας (RAT): τοπικοί στόχοι για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς (ποσοστιαίοι)·

iii) νοοτροπία δικαίου: τοπικοί στόχοι για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

β) Περιβάλλον

i) περιγραφή της διαδικασίας βελτίωσης του σχεδιασμού διαδρομής·

ii) μέση απόδοση της πραγματικής πορείας πτήσης σε οριζόντια διαδρομή.

γ) Χωρητικότητα

i) καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά·

ii) μέση ανά πτήση καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά την άφιξη σε πρώτα λεπτά·

iii) σχέδιο χωρητικότητας που έχουν καταρτίσει ο(οι) πάροχος(οι) υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

δ) Οικονομική απόδοση

i) καθορισμένο κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών που καθορίσθηκε 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 εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013 για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·

ii) πρόβλεψη των μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και τερματικής εξυπηρέτησης για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·

iii) κατά συνέπεια, οι καθορισμένες τιμές μονάδας για την περίοδο αναφοράς.

iv) περιγραφή και αιτιολόγηση της απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου των αντίστοιχων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και επί του ποσοστού μετοχικού κεφαλαίου και στο ύψος/τη σύνθεση της βάσης των περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του κόστους κεφαλαίου που περιλαμβάνεται στο καθορισμένο κόστος·

v) περιγραφή και εξήγηση των μεταφορών από έτη προηγούμενα της περιόδου αναφοράς·

vi) περιγραφή των οικονομικών παραδοχών, καθώς και:

— των παραδοχών πληθωρισμού που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο ως προς τις παραδοχές διεθνών πηγών όπως ο δείκτης τιμών καταναλωτή (ΔΤΚ) του ΔΝΤ (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο) για τις προβλέψεις και ο εναρμονισμένος δείκτης τιμών καταναλωτή της Eurostat για τα πραγματικά ποσά. Αιτιολόγηση κάθε απόκλισης από τις εν λόγω πηγές·

— των παραδοχών για τον υπολογισμό του κόστους συνταξιοδότησης που περιλαμβάνεται στο καθορισμένο κόστος, καθώς και περιγραφή των σχετικών ειδικών κανονισμών συνταξιοδότησης και των ισχυόντων κανονισμών υπολογισμού των συντάξεων στους οποίους βασίζονται οι παραδοχές, όπως και πληροφορίες για τυχόν επικείμενες αλλαγές των κανονισμών αυτών·

— των παραδοχών για τα επιτόκια μακροχρόνιου δανεισμού για τη χρηματοδότηση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και σχετικές πληροφορίες για τα δάνεια (ύψος, διάρκεια κ.λπ.) και εξήγηση των χρησιμοποιούμενων (σταθμισμένων) μέσων τόκων επί του χρέους για τον υπολογισμό της τιμής του κόστους κεφαλαίου προ φόρων που περιλαμβάνεται στο καθορισμένο κόστος·

— των προσαρμογών πέραν των διατάξεων των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων·

vii) κατά περίπτωση, περιγραφή ως προς την προηγούμενη περίοδο αναφοράς των σχετικών συμβάντων και περιστάσεων κατά το άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013 με τη χρήση των κριτηρίων του άρθρου 14 παράγραφος 2 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013, καθώς και αξιολόγηση του ύψους, της σύνθεσης και της αιτιολόγησης του κόστους που δεν εμπίπτει στην εφαρμογή του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013·

viii) κατά περίπτωση, περιγραφή κάθε προγραμματιζόμενης αναδιάρθρωσης κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, καθώς και του ύψους του κόστους αναδιάρθρωσης και αιτιολόγησή του ως προς τα καθαρά μελλοντικά οφέλη για τους χρήστες του εναερίου χώρου·

ix) κατά περίπτωση, το εγκεκριμένο κόστος αναδιάρθρωσης από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς που πρόκειται να ανακτηθεί.

3.2. Περιγραφή και εξήγηση της συνοχής των στόχων επιδόσεων με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Εφόσον δεν υπάρχει στόχος επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, περιγραφή και εξήγηση των στόχων στο σχέδιο και του τρόπου με τον οποίο συμβάλλουν στη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού δικτύου ΑΤΜ.

3.3. Περιγραφή και εξήγηση των αλληλεξαρτήσεων και των συσχετισμών μεταξύ των κύριων πεδίων επιδόσεων, καθώς και των παραδοχών που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση των συσχετισμών αυτών.

3.4. Συμβολή κάθε παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων που έχουν καθορισθεί για το λειτουργικό τμήμα του εναερίου χώρου σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο γ) περίπτωση ii).

4. ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ

4.1. Περιγραφή και εξήγηση των καθεστώτων παροχής κινήτρων που πρόκειται να εφαρμοσθούν για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

5. ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Περιγραφή της πολιτικοστρατιωτικής διάστασης του σχεδίου όπου περιγράφονται οι επιδόσεις της εφαρμοζόμενης ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου για να αυξηθεί η χωρητικότητα λαμβανομένων δεόντως υπόψη της αποτελεσματικότητας των στρατιωτικών επιχειρήσεων και, εφόσον κριθεί αναγκαίο, των αντίστοιχων δεικτών και στόχων επιδόσεων κατά τρόπο συνεπή με τους δείκτες και τους στόχους του σχεδίου επιδόσεων.

6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

6.1. Ευαισθησία σε εξωτερικές παραδοχές.

6.2. Σύγκριση με το προηγούμενο σχέδιο επιδόσεων.

7. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

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

i) μηχανισμοί παρακολούθησης για την εξασφάλιση εφαρμογής των προγραμμάτων ασφάλειας πτήσεων στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και των επιχειρηματικών σχεδίων·

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΔΙΚΤΥΟΥ

Τα σχέδια επιδόσεων για τον διαχειριστή δικτύου βασίζονται στην ακόλουθη δομή:

1. ΕΙΣΑΓΩΓΑ

1.1. Περιγραφή της κατάστασης (πεδίο εφαρμογής του σχεδίου, καλυπτόμενες λειτουργίες κ.λπ.)

1.2. Περιγραφή της μακροοικονομικής εκδοχής για την περίοδο αναφοράς, συμπεριλαμβανόμενων των γενικών παραδοχών (πρόβλεψη κυκλοφορίας κ.λπ.)

1.3. Περιγραφή της συνοχής με το σχέδιο στρατηγικής δικτύου

1.4. Περιγραφή της έκβασης της διαβούλευσης των ενδιαφερομένων για την εκπόνηση του σχεδίου επιδόσεων (κύρια θέματα που έθεσαν οι συμμετέχοντες και, κατά το δυνατόν, οι συμφωνηθέντες συμβιβασμοί)

2. ΣΤΟΧΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

2.1. Περιγραφή των κύριων δεικτών επιδόσεων σε κάθε σχετικό κύριο πεδίο επιδόσεων

2.2. Στόχοι επιδόσεων σε κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων, οι οποίοι καθορίζονται σε σχέση με κάθε κύριο δείκτη επιδόσεων, για ολόκληρη την περίοδο αναφοράς, με ετήσιες τιμές που πρέπει να χρησιμοποιούνται στην παρακολούθηση και σε θέματα κινήτρων

2.3. Περιγραφή και εξήγηση της συμβολής και της επίπτωσης των στόχων επιδόσεων στους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης

2.4. Περιγραφή της συμβολής και της επίπτωσης των στόχων επιδόσεων στα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου

3. ΣΥΜΒΟΛΗ ΚΑΘΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

3.1. Επιμέρους στόχοι επιδόσεων για κάθε λειτουργία (διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM), σχεδιασμός του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών (ERND), κωδικοί και συχνότητες πομποδεκτών SSR)

4. ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

4.1. Περιγραφή της πολιτικοστρατιωτικής διάστασης του σχεδίου όπου περιγράφονται οι επιδόσεις της εφαρμοζόμενης ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα λαμβανομένων δεόντως υπόψη της αποτελεσματικότητας των στρατιωτικών επιχειρήσεων και, εφόσον κριθεί αναγκαίο, των αντίστοιχων δεικτών και στόχων επιδόσεων κατά τρόπο συνεπή με τους δείκτες και τους στόχους του σχεδίου επιδόσεων

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

5.1. Ευαισθησία σε εξωτερικές παραδοχές

5.2. Σύγκριση με το προηγούμενο σχέδιο επιδόσεων

6. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

6.1. Περιγραφή των μέτρων που έχουν ληφθεί για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων, όπως:

— μηχανισμοί παρακολούθησης για την εξασφάλιση εφαρμογής των δραστηριοτήτων ασφαλείας 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 IV

ΑΡΧΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Η Επιτροπή χρησιμοποιεί τα κάτωθι κριτήρια εκτίμησης:

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

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 στην οποία συνεκτιμάται η όλη κατάσταση κάθε μεμονωμένου κράτους και περιλαμβάνονται οι πλέον πρόσφατες οικονομικές εξελίξεις και προβλέψεις κυκλοφορίας.

γ) Το επίπεδο επιδόσεων κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς και το επακόλουθο πεδίο περαιτέρω βελτίωσης.

δ) Το επίπεδο επιδόσεων που επιτεύχθηκε την προηγούμενη περίοδο αναφοράς.

ε) Η συνάφεια των επενδύσεων και των δαπανών κεφαλαίου με το ευρωπαϊκό γενικό σχέδιο ATM, τα κοινά έργα που αναφέρονται στο άρθρο 15α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και, αναλόγως, το σχέδιο στρατηγικής δικτύου, καθώς και οι συνέργειες που επιτυγχάνονται σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου ή σε περιφερειακό επίπεδο·

στ) Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης των ενδιαφερομένων για τους προτεινόμενους στόχους.

2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

α) Σύγκριση του επιπέδου αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων σε επίπεδο τοπικό με τον στόχο σε κλίμακα Ένωσης.

β) Σύγκριση των αποτελεσμάτων της εφαρμογής κατάταξης σοβαρότητας βάσει της μεθόδου του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας (RAT) σε τοπικό επίπεδο με τον στόχο σε κλίμακα Ένωσης.

γ) Το επίπεδο ύπαρξης νοοτροπίας δικαίου σε τοπικό επίπεδο.

3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Μέση απόδοση της πραγματικής πορείας πτήσης σε οριζόντια διαδρομή·

α) σύγκριση με τις επιδόσεις που επιτεύχθηκαν τα προηγούμενα έτη·

β) σύγκριση με τιμή αναφοράς βασισμένη σε πληροφορίες του διαχειριστή δικτύου·

γ) συνοχή με το ευρωπαϊκό σχέδιο βελτίωσης του δικτύου διαδρομών του διαχειριστή δικτύου.

4. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Σε επίπεδο καθυστέρησης κατά τη διαδρομή. Σύγκριση του προσδοκώμενου επιπέδου της καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή που χρησιμοποιείται στα σχέδια με:

α) τιμή αναφοράς βασισμένη σε πληροφορίες από το επιχειρησιακό σχέδιο δικτύου του διαχειριστή δικτύου·

β) το σχέδιο χωρητικότητας που έχει(ουν) καταρτίσει ο(οι) πάροχος(οι) υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, όπως αυτό περιλαμβάνεται στο επιχειρησιακό σχέδιο δικτύου του διαχειριστή δικτύου.

Μέση καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη σε εθνικό επίπεδο. Αξιολόγηση της αιτιολόγησης που περιέχουν τα σχέδια επιδόσεων και συγκεκριμένα:

α) σύγκριση με τις επιδόσεις που επιτεύχθηκαν τα τελευταία πέντε έτη·

β) συμβολή κάθε αερολιμένα στον τοπικό στόχο και σύγκριση των επιδόσεων με άλλους παρεμφερείς αερολιμένες·

γ) επιχειρησιακά οφέλη που προσδοκώνται από τις προγραμματιζόμενες πρωτοβουλίες.

5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ

α) Τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας: αξιολογείται κατά πόσον το υποβληθέν καθορισμένο κόστος μονάδας προσδοκάται ότι θα συμβαδίζει με τον στόχο οικονομικής απόδοσης σε κλίμακα Ένωσης και κατά πόσον συμβάλλει με κατάλληλο τρόπο στην επίτευξη του στόχου αυτού καθ' όλη την περίοδο αναφοράς, καθώς και για κάθε έτος μεμονωμένα, λαμβανομένου υπόψη του κόστους αναδιάρθρωσης, εάν υπάρχει.

β) Τάση του κόστους μονάδας τερματικής εξυπηρέτησης: αξιολογείται κατά πόσον το υποβληθέν καθορισμένο κόστος μονάδας προσδοκάται ότι θα συμβαδίζει με τον στόχο οικονομικής απόδοσης σε κλίμακα Ένωσης και κατά πόσον συμβάλλει με κατάλληλο τρόπο στην επίτευξη του στόχου αυτού καθ' όλη την περίοδο αναφοράς, καθώς και για κάθε έτος μεμονωμένα· Επιπροσθέτως χρησιμοποιούνται τα ακόλουθα κριτήρια για την αξιολόγηση:

i) η συνοχή με την εξέλιξη του καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομής, με βάση όλα τα κοινά χαρακτηριστικά αυτών των δύο ειδών κόστους·

ii) η συνοχή με τις παραδοχές που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό του στόχου οικονομικής απόδοσης κατά τη διαδρομή (όπως ο πληθωρισμός, οι οικονομικές παραδοχές, οι τάσεις κυκλοφορίας)·

iii) οι προγραμματιζόμενες προσπάθειες σε σύγκριση με τις τάσεις του κόστους κατά το παρελθόν για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)·

iv) οι τάσεις του συνολικού καθορισμένου κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας από θύρα σε θύρα·

v) περιγραφή και αιτιολόγηση κάθε αλλαγής στην κατανομή του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τερματικής εξυπηρέτησης, σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς και κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς· και

vi) τυχόν ιδιαίτερες τοπικές περιστάσεις.

γ) Επίπεδο του καθορισμένου κόστους μονάδας: σύγκριση του υποβληθέντος κόστους τοπικής μονάδας με το μέσο κόστος μονάδας των κρατών μελών ή των λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον, όπως ορίζει η Επιτροπή κατ' εφαρμογήν του άρθρου 10 παράγραφος 5.

δ) Κόστος κεφαλαίου:

i) ύψος/σύνθεση της βάσης περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του κόστους κεφαλαίου·

ii) κόστος κεφαλαίου προ φόρων όπου περιλαμβάνεται το επιτόκιο δανεισμού και η απόδοση μετοχικού κεφαλαίου· και

iii) απόδοση μετοχικού κεφαλαίου των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

ε) Ύψος/σύνθεση του δημιουργούμενου κόστους σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013 που περιλαμβάνεται στο καθορισμένο κόστος.

στ) Παραδοχές πρόβλεψης της κυκλοφορίας: σύγκριση των προβλέψεων των τοπικών μονάδων εξυπηρέτησης που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο επιδόσεων με τις προβλέψεις κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Στατιστικής και Προβλέψεων (STATFOR) του Eurocontrol, οι οποίες διατίθενται τρεις μήνες πριν την υποβολή του σχεδίου επιδόσεων.

ζ) Οικονομικές παραδοχές:

i) επαλήθευση ότι οι παραδοχές πληθωρισμού που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο επιδόσεων συμβαδίζουν με τις προβλέψεις του ΚΔΕ αναφοράς του ΔΝΤ (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο) και επαλήθευση των αιτιολογήσεων τυχόν αποκλίσεων·

ii) επαλήθευση της περιγραφής και της αιτιολόγησης των παραδοχών στις οποίες βασίζεται ο υπολογισμός του κόστους συνταξιοδότησης που περιλαμβάνεται στο καθορισμένο κόστος·

iii) επαλήθευση της περιγραφής των σχετικών εθνικών κανονισμών συνταξιοδότησης και των ισχυόντων κανονισμών υπολογισμού των συντάξεων στους οποίους βασίζονται οι παραδοχές συνταξιοδότησης·

iv) επαλήθευση της περιγραφής και της αιτιολόγησης των παραδοχών για το επιτόκιο μακροχρόνιου δανεισμού για τη χρηματοδότηση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και σχετικές πληροφορίες για τα δάνεια (ύψος, διάρκεια κ.λπ.) και συγκερασμός των (σταθμισμένων) μέσων τόκων επί του χρέους που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του κόστους κεφαλαίου προ φόρων που περιλαμβάνεται στο καθορισμένο κόστος·

v) επαλήθευση της περιγραφής και της αιτιολόγησης των ενδεχόμενων αναπροσαρμογών πέραν των διατάξεων των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων.

η) Το ύψος, η σύνθεση και η αιτιολόγηση του κόστους που εξαιρείται από την εφαρμογή του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 391/2013.

θ) Αναλόγως, μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, η δημιουργία καθαρού οφέλους για τους χρήστες του εναερίου χώρου με την πάροδο του χρόνου σε σύγκριση με το ανακτημένο κόστος αναδιάρθρωσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

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

Για την επανεξέταση των επιδόσεων, παρέχονται ή διατίθενται τα κάτωθι δεδομένα:

1. ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΘΝΙΚΕΣ ΕΠΟΠΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

1.1. **Καθορισμός της δέσμης δεδομένων**

Οι εθνικές εποπτικές αρχές παρέχουν τα κάτωθι δεδομένα:

α) πληροφορίες απαραίτητες για τη συμμόρφωση προς τους κύριους δείκτες επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που προβλέπονται στο παράρτημα Ι.

Επιπλέον, οι εθνικές εποπτικές αρχές εξασφαλίζουν τη διάθεση των κάτωθι δεδομένων:

β) 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 με βάση διάστημα αναφοράς 30 δευτερολέπτων, 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·

γ) περιστατικά ασφάλειας πτήσεων σχετιζόμενα με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας·

δ) πληροφορίες για συστάσεις και διορθωτικά μέτρα στην ασφάλεια πτήσεων, τα οποία λαμβάνονται μετά από ανάλυση/διερεύνηση περιστατικού στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]) για τις έρευνες ατυχημάτων και την οδηγία 2003/42/ΕΚ ([2]) για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία·

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

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

ζ) δεδομένα υποστήριξης των καθηκόντων που προβλέπονται στην παράγραφο 8 του παραρτήματος V του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων εκτέλεσης λειτουργιών δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ATM).

Οι εθνικές εποπτικές αρχές εξασφαλίζουν για την ανάλυση περιστατικού την υποχρεωτική χρήση κοινού καταλόγου των παραγόντων που προκάλεσαν/συνέβαλαν σε περιστατικό.

Οι εθνικές εποπτικές αρχές συλλέγουν και διαθέτουν τα ακόλουθα:

η) πληροφορίες που συλλέγουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας μέσω των αυτόματων συστημάτων καταγραφής δεδομένων ασφάλειας πτήσεων, εφόσον υπάρχουν·

θ) τάσεις, τουλάχιστον, των παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού, των παρεισφρήσεων σε διάδρομο και των περιστατικών ειδικών της ATM για το σύνολο των μονάδων εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας·

ι) πληροφορίες για τον τρόπο εφαρμογής της ιδέας της ευέλικτης χρήσης του εναερίου χώρου (FUA) από τις εθνικές αρχές/τις αρχές λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου (FAB) ώστε να αποκομισθεί μέγιστο όφελος και για αμφότερους τους πολιτικούς και τους στρατιωτικούς χρήστες του εναερίου χώρου.

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

Τα δεδομένα που προβλέπονται στο σημείο 1.1 στοιχεία α), γ), δ), ε), στ), η) και θ) παρέχονται σε ετήσια βάση. Πριν από την 1η Φεβρουαρίου κάθε έτους, οι εθνικές εποπτικές αρχές αναφέρουν στον EASA την ετήσια μέτρηση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων (σημείο 1.1 στοιχείο α)) και της νοοτροπίας δικαίου (σημείο 1.1 στοιχείο ε)) του προηγουμένου έτους, την οποία πραγματοποίησαν μέσω των ερωτηματολογίων. Σε περίπτωση μεταβολών στην ετήσια μέτρηση των ΚΔΕ, οι εθνικές εποπτικές αρχές τις παρουσιάζουν πριν την υποβολή της επόμενης ετήσιας έκθεσης.

Τα δεδομένα που προβλέπονται στο σημείο 1.1 στοιχεία β) και ζ) παρέχονται σε μηνιαία βάση.

Πριν από την 1η Φεβρουαρίου κάθε έτους, οι εθνικές εποπτικές αρχές υποβάλλουν την ετήσια έρευνά τους σχετικά με την εφαρμογή της ιδέας της ευέλικτης χρήσης του εναερίου χώρου (FUA), όπως προβλέπεται στο σημείο 1.1 στοιχείο ι), για το προηγούμενο έτος.

([1]) ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 14.
([2]) ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23.
([3]) ΕΕ L 342 της 24.12.2005, σ. 20.

2. ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΑΡΟΧΟΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι παρέχουν τις υπηρεσίες που προβλέπονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2. Σε μεμονωμένες περιπτώσεις, οι εθνικές αρχές μπορούν να περιλαμβάνουν παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας κάτω του ορίου του άρθρου 1 παράγραφος 3. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

2.1. **Καθορισμός της δέσμης δεδομένων**

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διαθέτουν τα ακόλουθα:

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 για την παροχή δεδομένων έως και το έτος 2013 και Έκδοση 3.0 της 4ης Δεκεμβρίου 2012 από το έτος 2014 και εντεύθεν·

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 (ΕΕ) αριθ. 1035/2011·

γ) το επενδυτικό τους πρόγραμμα για την περίοδο αναφοράς·

δ) πληροφορίες που απαιτούνται για τη συμμόρφωση με τους ΚΔΕ ασφάλειας πτήσεων βάσει του παραρτήματος I τμήμα 2 σημείο 1.1 στοιχείο α)·

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

Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας συλλέγουν και διαθέτουν τα ακόλουθα δεδομένα:

στ) πληροφορίες που συλλέγουν μέσω των αυτόματων συστημάτων καταγραφής δεδομένων ασφάλειας πτήσεων, εφόσον υπάρχουν·

ζ) τάσεις, τουλάχιστον, των παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού, των παρεισφρήσεων σε διάδρομο και των περιστατικών ειδικών της ATM για το σύνολο των μονάδων εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας.

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

Τα δεδομένα του έτους ν που προβλέπονται στο άρθρο 2.1 στοιχείο α) παρέχονται σε ετήσια βάση πριν τις 15 Ιουλίου του έτους ν + 1, εξαιρουμένων των μελλοντικών δεδομένων τα οποία παρέχονται από την 1η Νοεμβρίου του έτους ν + 1.

Τα δεδομένα που προβλέπονται στο σημείο 2.1 στοιχεία β), γ), δ), ε) και στ) παρέχονται σε ετήσια βάση.

Πριν από την 1η Φεβρουαρίου κάθε έτους, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας αναφέρουν στον EASA την ετήσια μέτρηση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων (σημείο 1.1 στοιχείο δ)) και της νοοτροπίας δικαίου (σημείο 1.1 στοιχείο ε)) για το προηγούμενο έτος, την οποία πραγματοποίησαν μέσω των ερωτηματολογίων. Σε περίπτωση μεταβολών στην ετήσια μέτρηση των ΚΔΕ, οι εθνικές εποπτικές αρχές τις παρουσιάζουν πριν την υποβολή της επόμενης ετήσιας έκθεσης.

Τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 2.1 στοιχείο ζ) παρέχονται σε ετήσια βάση.

3. ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

Το παρόν τμήμα ισχύει για τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 1 του παρόντος κανονισμού.

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 του ΔΟΠΑ, όπως αυτός ορίζεται στο έγγρ. 7910 του ΔΟΠΑ·

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

γ) «δηλωμένη χωρητικότητα αερολιμένα», οι παράμετροι συντονισμού που εκφράζεται ως ο μέγιστος αριθμός χρονοθυρίδων ανά μονάδα χρόνου (περίοδος λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου) που είναι δυνατόν να χορηγηθεί από τον συντονιστή·

δ) «νηολόγιο αεροσκάφους», ο αλφαριθμητικός κωδικός που αντιστοιχεί στο πραγματικό νηολόγιο του αεροσκάφους·

ε) «τύπος αεροσκάφους», ο κωδικός προσδιορισμού του τύπου αεροσκάφους (έως τέσσερις χαρακτήρες) σύμφωνα με το έγγραφο 8643 του ΔΟΠΑ·

στ) «αναγνωριστικός αριθμός πτήσης», ομάδα αλφαριθμητικών χαρακτήρων που χρησιμοποιείται για την αναγνώριση πτήσης· Στοιχείο 7 του σχεδίου πτήσης του ΔΟΠΑ·

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

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

i) πραγματικός χρόνος εξόδου,

ii) πραγματικός χρόνος απογείωσης,

iii) πραγματικός χρόνος προσγείωσης,

iv) πραγματικός χρόνος εισόδου στο λειτουργικό τμήμα·

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

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

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

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

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

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

ιε) «κανόνες πτήσης», οι κανόνες που χρησιμοποιούνται για τη διεξαγωγή της 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. Ο όρος «Επιχειρησιακή Εναέρια Κυκλοφορία (OAT)» αναφέρεται στα κρατικά αεροσκάφη που δεν ακολουθούν τους κανόνες του παραρτήματος 2 της σύμβασης του Σικάγου· Στοιχείο 8 του σχεδίου πτήσης του ΔΟΠΑ·

ιστ) «τύπος πτήσης»: ο τύπος της πτήσης όπως ορίζεται στο προσάρτημα 2 του εγγράφου 4444 της ICAO (ΔΟΠΑ) (15η έκδοση – Ιούνιος 2007)·

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 του ΔΟΠΑ για τον διάδρομο προσγείωσης και 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 ΙΑΤΑ, όπως ορίζονται στο CODA Digest Annual του 2001 «Delays to Air Transport in Europe» [1] με τη διάρκεια της καθυστέρησης. Εφόσον καταλογίζονται πολλές αιτίες σε καθυστερήσεις πτήσεων, 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:

i) η πτήση έχει λάβει χρονοθυρίδα και

[1] http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011

ii) η πτήση επιβεβαιώθηκε από τον αερομεταφορέα την προηγουμένη των πτητικών λειτουργιών ή/και εμφανιζόταν στον ημερήσιο πίνακα προγραμματισμένων πτήσεων που παρείχε ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα την προηγουμένη των πτητικών λειτουργιών, αλλά

iii) δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ προσγείωση ή απογείωση.

κδ) «πραγματικός χρόνος ματαίωσης»: η πραγματική ημερομηνία και χρόνος ματαίωσης της προσγείωσης ή της απογείωσης προγραμματισμένης πτήσης.

3.2. **Καθορισμός της δέσμης δεδομένων**

3.2.1. Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων παρέχουν τα κάτωθι δεδομένα:

α) ταυτοποίηση του αερολιμένα,

β) δηλωμένη χωρητικότητα του αερολιμένα,

γ) όλες τις σχετικές με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας παραμέτρους συντονισμού,

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

ε) λεπτομερή περιγραφή των δεικτών, εφόσον έχουν καθοριοθεί, που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό του προγραμματισμένου επιπέδου ποιότητας της εξυπηρέτησης.

3.2.2. Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων παρέχουν τα κάτωθι επιχειρησιακά δεδομένα για κάθε προσγειωνόμενη ή απογειωνόμενη πτήση:

α) αριθμό νηολογίου του αεροσκάφους,

β) τύπο του αεροσκάφους,

γ) αναγνωριστικό αριθμό πτήσης,

δ) κωδικοποιημένο αεροδρόμιο αναχώρησης και προορισμού,

ε) προγραμματισμένο χρόνο αναχώρησης (off-block),

στ) προγραμματισμένο χρόνο άφιξης (in-block),

ζ) αποτυπώματα χρόνου εκτός-εξόδου-εισόδου-εντός,

η) κανόνες πτήσης και τύπο πτήσης,

θ) χρονοθυρίδες άφιξης και αναχώρησης του αερολιμένα, εφόσον διατίθενται,

ι) κωδικό προσδιορισμού διαδρόμου άφιξης και αναχώρησης,

ια) θέση άφιξης και αναχώρησης,

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

ιγ) πληροφορίες για την αποπάγωση και την αντιπάγωση, εφόσον διατίθενται.

3.2.3. Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων παρέχουν τα κάτωθι επιχειρησιακά δεδομένα για κάθε επιχειρησιακή ματαίωση:

α) αναγνωριστικό αριθμό πτήσης,

β) τύπο του αεροσκάφους,

γ) προγραμματισμένο χρόνο αναχώρησης (off-block),

δ) προγραμματισμένο χρόνο άφιξης (in-block),

ε) προγραμματισμένο αεροδρόμιο αναχώρησης και προορισμού,

στ) χρονοθυρίδες άφιξης και αναχώρησης του αερολιμένα, εφόσον διατίθενται,

ζ) αιτία της ματαίωσης.

η) πραγματικό χρόνο της ματαίωσης.

3.2.4. Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων επιτρέπεται να παρέχουν:

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

β) εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με περιστατικά ασφάλειας πτήσεων στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας,

γ) εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με ελλείψεις στην τερματική χωρητικότητα,

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

3.2.5. Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων συλλέγουν και παρέχουν πληροφορίες που συλλέγουν μέσω των αυτόματων συστημάτων καταγραφής δεδομένων ασφάλειας πτήσεων, εφόσον υπάρχουν, τουλάχιστον για παρεισφρήσεις σε διάδρομο.

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 ενός μηνός από το πέρας του μηνός εκτέλεσης της πτήσης.

Όταν παρέχονται δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 3.2.4 παρέχονται σε ετήσια βάση.

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

4. ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΕΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

4.1. **Καθορισμός της δέσμης δεδομένων**

Οι συντονιστές αερολιμένων παρέχουν 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 ΤΟΥΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ

Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στους αερομεταφορείς που εκτελούν εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου 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 ίδιοι ορισμοί με εκείνους του σημείου 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 τα κάτωθι δεδομένα για κάθε πτήση που εμπίπτει στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού:

α) αριθμό νηολογίου του αεροσκάφους,

β) τύπο του αεροσκάφους,

γ) αναγνωριστικό αριθμό πτήσης,

δ) κανόνες πτήσης και τύπο πτήσης,

ε) προγραμματισμένο αεροδρόμιο αναχώρησης και προορισμού,

στ) κωδικό προσδιορισμού διαδρόμου άφιξης και αναχώρησης, εφόσον διατίθεται,

ζ) κωδικό προσδιορισμού διαδρόμου άφιξης και αναχώρησης, εφόσον διατίθεται,

η) προγραμματισμένο χρόνο αναχώρησης (off-block),

θ) προγραμματισμένο χρόνο άφιξης (in-block),

ι) προγραμματισμένα και τα πραγματικά αποτυπώματα χρόνου εκτός-εξόδου-εισόδου-εντός,

ια) αιτίες καθυστέρησης,

ιβ) πληροφορίες για την αποπάγωση και την αντιπάγωση, εφόσον διατίθενται.

5.2.2. Οι αερομεταφορείς παρέχουν τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 3.2.3 για κάθε επιχειρησιακή ματαίωση που εμπίπτει στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

5.2.3. Εκτός των δεδομένων που απαιτούνται βάσει 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 61/96/ΕΚ του Συμβουλίου [1], οι αερομεταφορείς επιτρέπεται να παρέχουν στην Επιτροπή τα κάτωθι δεδομένα για κάθε πτήση που εκτελούν, η οποία εμπίπτει στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού:

α) κατανάλωση καυσίμων,

β) πραγματικό βάρος διαδρόμου.

5.2.4. Οι αερομεταφορείς επιτρέπεται να παρέχουν:

α) εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με την πρόσβαση στον εναέριο χώρο,

β) εθελοντική έκθεση σχετική με την υποβάθμιση ή τη διακοπή των υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε αερολιμένες,

γ) εθελοντικές εκθέσεις σχετικές με περιστατικά ασφάλειας πτήσεων στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας,

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

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

5.2.5. Οι αερομεταφορείς παρέχουν πληροφορίες που συλλέγουν μέσω των αυτόματων συστημάτων καταγραφής δεδομένων ασφάλειας πτήσεων, εφόσον υπάρχουν, τουλάχιστον για παραβιάσεις των ελαχίστων και παρεισφρήσεις σε διάδρομο.

5.3. **Περιοδικότητα της παροχής δεδομένων**

Τα δεδομένα που αναφέρονται στα σημεία 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.

Τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 5.2.5 παρέχονται σε ετήσια βάση.

[1] ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.