

7.3.2014

A7-0095/ 001-143

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 001-143

κατάθεση: Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Έκθεση

Marian-Jean Marinescu

A7-0095/2014

Υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

Πρόταση κανονισμού (COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Η εν λόγω αιτιολογική σκέψη είναι περιττή δεδομένου ότι υπάρχει η αιτιολογική σκέψη 5. Είναι ως εκ τούτου προτιμότερο να διατηρηθεί η αιτιολογική σκέψη 5 καθώς είναι πιο ολοκληρωμένη.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Προκειμένου να αποφευχθεί το

ενδεχόμενο, εξαιτίας της αναμενόμενης αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας, να δημιουργηθεί ή να αυξηθεί η συμφόρηση στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, με όλες τις επιπτώσεις που αυτό συνεπάγεται για την οικονομία, το περιβάλλον και την ασφάλεια, πρέπει να τεθεί τέλος στον κατακερματισμό του εν λόγω χώρου και να εφαρμοστεί το ταχύτερο δυνατόν ο παρών κανονισμός.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5β) Η εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού αναμένεται να διαδραματίσει θετικό ρόλο στην ανάπτυξη, την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα στην Ευρώπη, κυρίως τονώνοντας τη ζήτηση για θέσεις εργασίας υψηλής εξειδίκευσης.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6) Η ταυτόχρονη επιδίωξη των στόχων της βελτίωσης των προτύπων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας και των συνολικών επιδόσεων της ATM και των ANS για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη απαιτεί συνεκτίμηση του ανθρώπινου παράγοντα. Για τον λόγο αυτό, **τα κράτη μέλη πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο** της καθιέρωσης αρχών «πνεύματος δικαιοσύνης».

(6) Η ταυτόχρονη επιδίωξη των στόχων της βελτίωσης των προτύπων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας και των συνολικών επιδόσεων της ATM και των ANS για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη απαιτεί συνεκτίμηση του ανθρώπινου παράγοντα. Για τον λόγο αυτό, **πέραν** της καθιέρωσης αρχών «πνεύματος δικαιοσύνης», **πρέπει να ενσωματωθούν καίριοι δείκτες επιδόσεων στον μηχανισμό επιδόσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.**

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Τα κράτη μέλη έχουν προβεί σε μία γενική δήλωση για τα στρατιωτικά θέματα που σχετίζονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό¹⁸. Σύμφωνα με την εν λόγω δήλωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν ιδίως τη συνεργασία τους τόσο σε μη στρατιωτικά όσο και σε στρατιωτικά ζητήματα και, εφόσον και στο βαθμό που θεωρείται αναγκαίο από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των ενόπλων δυνάμεών τους σε όλα τα ζητήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

¹⁸ Βλ. σελίδα 9 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Οι εθνικές **εποπτικές** αρχές έχουν καίριο ρόλο στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και **η Επιτροπή**

Τροπολογία

(7) Τα κράτη μέλη έχουν προβεί σε μία γενική δήλωση για τα στρατιωτικά θέματα που σχετίζονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό¹⁸. Σύμφωνα με την εν λόγω δήλωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν ιδίως τη συνεργασία τους τόσο σε μη στρατιωτικά όσο και σε στρατιωτικά ζητήματα και, εφόσον και στο βαθμό που θεωρείται αναγκαίο από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των ενόπλων δυνάμεών τους σε όλα τα ζητήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, **ώστε να διευκολυνθεί και η ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου.**

¹⁸ Βλ. σελίδα 9 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

Τροπολογία

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

Τροπολογία

(11) Οι εθνικές **αεροπορικές** αρχές έχουν καίριο ρόλο στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. **Η Επιτροπή και ο**

πρέπει, επομένως, να *διευκολύνει* τη συνεργασία μεταξύ τους προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και να αναπτυχθεί κοινή προσέγγιση, μεταξύ άλλων μέσω της ενισχυμένης συνεργασίας σε περιφερειακό επίπεδο. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να έχει τακτικό χαρακτήρα.

Αεροπορικός Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΑΑ) πρέπει, επομένως, να *διευκολύνουν* τη συνεργασία μεταξύ τους προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και να αναπτυχθεί κοινή προσέγγιση, μεταξύ άλλων μέσω της ενισχυμένης συνεργασίας σε περιφερειακό επίπεδο, *προσφέροντας έναν διάυλο για τις ανταλλαγές αυτές*. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να έχει τακτικό χαρακτήρα.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να ενημερώνονται *καλύτερα* και να γνωμοδοτούν για όλα τα μέτρα που έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις. Σε επίπεδο Ένωσης, πρέπει να γνωμοδοτεί επίσης η επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ¹⁹ της Επιτροπής.

¹⁹ ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

Τροπολογία

(12) *Για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, οι* κοινωνικοί εταίροι πρέπει να ενημερώνονται και να γνωμοδοτούν για όλα τα μέτρα που έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις Σε επίπεδο Ένωσης, πρέπει να γνωμοδοτεί επίσης η επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ¹⁹ της Επιτροπής.

¹⁹ ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(13) Η παροχή υπηρεσιών επικοινωνιών, αεροναυτιλίας και επιτήρησης, καθώς και των μετεωρολογικών υπηρεσιών, *των υπηρεσιών σχεδιασμού εναέριου χώρου* και των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών, *όπως και των υπηρεσιών διαμόρφωσης και παράδοσης δεδομένων στη γενική εναέρια κυκλοφορία, μπορεί* να οργανωθεί βάσει των όρων της αγοράς, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων των υπηρεσιών αυτών, *εξασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο ασφαλείας και μειώνοντας*

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Ο σχεδιασμός κοινών έργων τα οποία προορίζονται για την υποστήριξη χρηστών του εναέριου χώρου ή/και παρόχων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών για τη συλλογική βελτίωση των υποδομών αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και τη χρήση του εναέριου χώρου, ιδίως εκείνα που ενδεχομένως απαιτούνται για την εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM το οποίο εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/EK²⁰, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου δεν πρέπει να θίγει προϋπάρχοντα έργα, που έχουν αποφασιστεί από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, με παρόμοιους στόχους. Οι διατάξεις για τη χρηματοδότηση της εφαρμογής κοινών έργων δεν πρέπει να προδικάζουν τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνονται αυτά τα κοινά έργα. Η Επιτροπή μπορεί να προτείνει να χρησιμοποιηθεί ενδεχομένως χρηματοδότηση από δημοσιονομικά μέσα όπως **το διευρωπαϊκό δίκτυο** ή η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για να υποστηριχθούν κοινά έργα, κυρίως προκειμένου να επιταχυνθεί η εγκατάσταση του προγράμματος SESAR, εντός του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Με την επιφύλαξη της πρόσβασης στην ως άνω χρηματοδότηση, τα κράτη μέλη πρέπει να είναι ελεύθερα να αποφασίσουν με ποιον τρόπο θα χρησιμοποιούνται τα έσοδα που αποφέρει η δημοπράτηση των δικαιωμάτων του τομέα των αερομεταφορών στο πλαίσιο του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών και να εξετάσουν, στο πλαίσιο αυτό, εάν μέρος αυτών των εσόδων θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση κοινών έργων για τα

Τροπολογία

(15) Ο σχεδιασμός κοινών έργων τα οποία προορίζονται για την υποστήριξη χρηστών του εναέριου χώρου ή/και παρόχων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών για τη συλλογική βελτίωση των υποδομών αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και τη χρήση του εναέριου χώρου, ιδίως εκείνα που ενδεχομένως απαιτούνται για την εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM το οποίο εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/EK²⁰, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου δεν πρέπει να θίγει προϋπάρχοντα έργα, που έχουν αποφασιστεί από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, με παρόμοιους στόχους. Οι διατάξεις για τη χρηματοδότηση της εφαρμογής κοινών έργων δεν πρέπει να προδικάζουν τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνονται αυτά τα κοινά έργα. Η Επιτροπή μπορεί να προτείνει να χρησιμοποιηθεί ενδεχομένως χρηματοδότηση από δημοσιονομικά μέσα όπως **η χρηματοδοτική διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη», το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020»** ή η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για να υποστηριχθούν κοινά έργα, κυρίως προκειμένου να επιταχυνθεί η εγκατάσταση του προγράμματος SESAR, εντός του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Με την επιφύλαξη της πρόσβασης στην ως άνω χρηματοδότηση, τα κράτη μέλη πρέπει να είναι ελεύθερα να αποφασίσουν με ποιον τρόπο θα χρησιμοποιούνται τα έσοδα που αποφέρει η δημοπράτηση των δικαιωμάτων του τομέα των αερομεταφορών στο πλαίσιο του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών και να εξετάσουν, στο πλαίσιο αυτό, εάν μέρος αυτών των εσόδων θα

λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.

μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση κοινών έργων για τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου. **Όπου είναι αυτό εφικτό, τα κοινά έργα θα πρέπει να αποσκοπούν στη σύσταση μιας δέσμης βασικών διαλειτουργικών ικανοτήτων για όλα τα κράτη μέλη.**

²⁰ ΕΕ L 95 της 9.4.2009, σ. 41.

²⁰ ΕΕ L 95 της 9.4.2009, σ. 41.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) Εάν δεν τεθούν σε εφαρμογή συγκεκριμένοι μηχανισμοί, τα επενδυτικά εναέρια έργα και έργα εδάφους τα οποία σχετίζονται με το γενικό πρόγραμμα ATM, ενδέχεται να πραγματοποιηθούν χωρίς συντονισμό, γεγονός το οποίο θα μπορούσε να καθυστερήσει την αποτελεσματική ανάπτυξη των τεχνολογιών SESAR.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16) Η ιδέα του διαχειριστικού οργάνου του δικτύου είναι κεντρικής σημασίας για τη βελτίωση των επιδόσεων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε επίπεδο δικτύου, διότι συγκεντρώνει σε κεντρικό επίπεδο την παροχή ορισμένων υπηρεσιών, οι οποίες εκτελούνται σε επίπεδο δικτύου. Για να διευκολυνθεί η αντιμετώπιση αεροπορικών κρίσεων, το διαχειριστικό όργανο δικτύου πρέπει να εξασφαλίζει τον συντονισμό σε περίπτωση τέτοιων κρίσεων.

(16) Η ιδέα του διαχειριστικού οργάνου του δικτύου είναι κεντρικής σημασίας για τη βελτίωση των επιδόσεων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε επίπεδο δικτύου, διότι συγκεντρώνει σε κεντρικό επίπεδο την παροχή ορισμένων υπηρεσιών, οι οποίες εκτελούνται σε επίπεδο δικτύου. Για να διευκολυνθεί η αντιμετώπιση αεροπορικών κρίσεων, το διαχειριστικό όργανο δικτύου πρέπει να εξασφαλίζει τον συντονισμό **των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την πρόληψη και την αντίδραση** σε περίπτωση τέτοιων κρίσεων. **Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή πρέπει να είναι αρμόδια προκειμένου να**

διασφαλίζεται ότι δεν προκύπτει τυχόν σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ της παροχής κεντρικών υπηρεσιών και του ρόλου του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων.

Αιτιολόγηση

Ένας φορέας της ΕΕ ως οικονομική ρυθμιστική αρχή για τον τομέα ΑΤΜ, υπό την αρμοδιότητα της Επιτροπής, θα διασφάλιζε υψηλότερο βαθμό ανεξαρτησίας και ευελιξίας.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι η ασφαλής και αποτελεσματική χρήση του εναερίου χώρου είναι δυνατή μόνον με τη στενή συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου, βάσει κυρίως της ιδέας της ευέλικτης χρήσης του εναερίου χώρου και του γόνιμου πολιτικο-στρατιωτικού συντονισμού όπως ορίζει ο ΔΟΠΑ, **και** τονίζει τη σημασία βελτίωσης της συνεργασίας πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου.

Τροπολογία

(17) Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι η ασφαλής και αποτελεσματική χρήση του εναερίου χώρου είναι δυνατή μόνον με τη στενή συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου, βάσει κυρίως της ιδέας της ευέλικτης χρήσης του εναερίου χώρου και του γόνιμου πολιτικο-στρατιωτικού συντονισμού όπως ορίζει ο ΔΟΠΑ· τονίζει **δε** τη σημασία βελτίωσης της συνεργασίας πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου **με σκοπό να διευκολυνθεί η ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου.**

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Η ακρίβεια των πληροφοριών σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση του εναερίου χώρου και τις ιδιαίτερες συνθήκες εναέριας κυκλοφορίας και η έγκαιρη διανομή των πληροφοριών αυτών στους πολιτικούς και στρατιωτικούς ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας έχουν άμεσο αντίκτυπο στην ασφάλεια πτήσεων και την απόδοση των πτητικών λειτουργιών. Η έγκαιρη πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά

Τροπολογία

(18) Η ακρίβεια των πληροφοριών σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση του εναερίου χώρου και τις ιδιαίτερες συνθήκες εναέριας κυκλοφορίας και η έγκαιρη διανομή των πληροφοριών αυτών στους πολιτικούς και στρατιωτικούς ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας έχουν άμεσο αντίκτυπο στην ασφάλεια πτήσεων και την απόδοση των πτητικών λειτουργιών **και εκτιμάται ότι θα βελτιώσει την προβλεψιμότητά τους.** Η

με την επιχειρησιακή κατάσταση του εναερίου χώρου είναι ουσιώδης για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που επιθυμούν να ωφεληθούν από τις δομές του εναερίου χώρου που τίθενται στη διάθεσή τους κατά τη συμπλήρωση ή την αναπροσαρμογή των οικείων σχεδίων πτήσης.

έγκαιρη πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση του εναερίου χώρου είναι ουσιώδης για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που επιθυμούν να ωφεληθούν από τις δομές του εναερίου χώρου που τίθενται στη διάθεσή τους κατά τη συμπλήρωση ή την αναπροσαρμογή των οικείων σχεδίων πτήσης.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(22) Το γεωγραφικό πεδίο της περιοχής του Βορείου Ατλαντικού του ΔΟΠΑ που καλύπτει ο παρών κανονισμός πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να συνεκτιμηθούν οι κείμενες και προγραμματιζόμενες ρυθμίσεις παροχής υπηρεσιών και η ανάγκη να εξασφαλισθεί συνοχή στην εφαρμογή κανόνων από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τους χρήστες του εναερίου χώρου που δραστηριοποιούνται στην περιοχή αυτή.

Τροπολογία

Διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Η συμπερίληψη της περιοχής ΔΟΠΑ του Βόρειου Ατλαντικού –NAT– δεν ενδείκνυται καθώς πρόκειται για εναέριο χώρο ανοικτής θάλασσας, που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των συνθηκών της ΕΕ.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) Η ιδέα των λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου, τα οποία σχεδιάστηκαν με σκοπό να βελτιωθεί η συνεργασία μεταξύ παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, είναι σημαντικό εργαλείο για τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος ATM. Για να ενισχυθεί το εργαλείο αυτό περαιτέρω, τα

Τροπολογία

(24) Η ιδέα των λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου, τα οποία σχεδιάστηκαν με σκοπό να βελτιωθεί η συνεργασία μεταξύ παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, είναι σημαντικό εργαλείο για τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος ATM. Για να συμπληρωθεί το εργαλείο αυτό, οι

λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου πρέπει να επικεντρωθούν περισσότερο στις επιδόσεις με βάση κλαδικές συμπράξεις και ο κλάδος πρέπει να έχει μεγαλύτερη ευχέρεια να τα τροποποιεί για να επιτυγχάνει και, ει δυνατόν, να υπερβαίνει, τους στόχους επιδόσεων.

πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να συνάπτουν ελεύθερα κλαδικές συμπράξεις βάσει επιδόσεων οι οποίες ενδέχεται να αλληλεπικαλύπτονται με καθορισμένα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου.

Αιτιολόγηση

Τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου (FAB) συνιστούν πρωτοβουλία κρατικής βάσης και δεν πρέπει να περιορίζουν τις δυνατότητες για κλαδικές συμπράξεις. Ο χαρακτηρισμός των κλαδικών συμπράξεων ως δεύτερο είδος FAB ενδέχεται επίσης να προκαλέσει σύγχυση. Τούτο, ωστόσο, δεν σημαίνει ότι οι κλαδικές συμπράξεις δεν μπορούν να προσφέρουν ώθηση ή να βελτιώσουν την επίδοση ενός (ή περισσότερων) FAB.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(26) Για να επικεντρωθούν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας περισσότερο στις ανάγκες των πελατών τους και για να αυξηθεί η δυνατότητα επιρροής των χρηστών του εναερίου χώρου στη λήψη αποφάσεων που τους αφορούν, πρέπει να είναι αποτελεσματικότερη η διαβούλευση **και η συμμετοχή** των ενδιαφερομένων σε μείζονες επιχειρησιακές αποφάσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Τροπολογία

(26) Για να επικεντρωθούν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας περισσότερο στις ανάγκες των πελατών τους και για να αυξηθεί η δυνατότητα επιρροής των χρηστών του εναερίου χώρου στη λήψη αποφάσεων που τους αφορούν, πρέπει να είναι αποτελεσματικότερη η διαβούλευση των ενδιαφερομένων σε μείζονες επιχειρησιακές αποφάσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Αιτιολόγηση

Η τελική ευθύνη για επενδύσεις πρέπει να επαφίεται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς οι εν λόγω πάροχοι είναι αρμόδιοι για την επίτευξη στόχων επιδόσεων. Θέματα που σχετίζονται με την ανάγκη συντονισμού επενδύσεων SESAR, εναέριες και εδάφους, πρέπει να αντιμετωπίζονται διά μέσου κατάλληλων μηχανισμών στο σύστημα χρέωσης.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(28) Για να ληφθούν υπόψη τεχνικές και επιχειρησιακές εξελίξεις, με την

Τροπολογία

(28) Για να ληφθούν υπόψη τεχνικές και επιχειρησιακές εξελίξεις, με την

τροποποίηση ιδίως των παραρτημάτων, ή με τη συμπλήρωση των διατάξεων για το διαχειριστικό όργανο του **δικτύου και τον μηχανισμό επιδόσεων**, η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το περιεχόμενο και ο σκοπός κάθε εξουσιοδότησης καθορίζονται λεπτομερώς στα σχετικά άρθρα. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξαγάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

τροποποίηση ιδίως των παραρτημάτων, ή με τη συμπλήρωση των διατάξεων για το διαχειριστικό όργανο του δικτύου, **τον μηχανισμό επιδόσεων, την επιλογή του φορέα που θα έχει την ευθύνη για την εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM (διαχειριστή ανάπτυξης) και τον προσδιορισμό των καθηκόντων του**, η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το περιεχόμενο και ο σκοπός κάθε εξουσιοδότησης καθορίζονται λεπτομερώς στα σχετικά άρθρα. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξαγάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(29) Όταν προσθέτει υπηρεσίες στον κατάλογο του διαχειριστικού οργάνου του δικτύου, η Επιτροπή πρέπει να συμβουλευέται δεόντως τους ενδιαφερόμενους του κλάδου.

Τροπολογία

(29) Όταν προσθέτει υπηρεσίες στον κατάλογο του διαχειριστικού οργάνου του δικτύου, η Επιτροπή πρέπει να συμβουλευέται δεόντως τους ενδιαφερόμενους του κλάδου **και τους κοινωνικούς εταίρους**.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(30) Για να εξασφαλισθούν ομοιόμορφοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την άσκηση των

Τροπολογία

(30) Για να εξασφαλισθούν ομοιόμορφοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την άσκηση των

αρμοδιοτήτων των εθνικών **εποπτικών** αρχών, την αποκλειστική παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών από ένα πάροχο υπηρεσιών ή ενώσεις παρόχων, τα διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε ενωσιακό ή τοπικό επίπεδο, την εξέταση της συμμόρφωσης προς το σύστημα χρέωσης, τη διαχείριση και την έγκριση κοινών έργων για τις λειτουργίες δικτύου, τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, τους τρόπους συμμετοχής των ενδιαφερομένων σε μείζονες επιχειρησιακές αποφάσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, την πρόσβαση σε δεδομένα και την προστασία τους, τις ηλεκτρονικές αεροναυτικές πληροφορίες και την τεχνολογική εξέλιξη και τη διαλειτουργικότητα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή οι εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι αρμοδιότητες αυτές πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή²².

²² ΕΕ L 55, 28.2.2011, σ. 13.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 34

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(34) Η παροχή των υποστηρικτικών υπηρεσιών πρέπει να πραγματοποιείται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και

αρμοδιοτήτων των εθνικών **αεροπορικών** αρχών, την αποκλειστική παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών από ένα πάροχο υπηρεσιών ή ενώσεις παρόχων, τα διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε ενωσιακό ή τοπικό επίπεδο, την εξέταση της συμμόρφωσης προς το σύστημα χρέωσης, τη διαχείριση και την έγκριση κοινών έργων για τις λειτουργίες δικτύου, τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, τους τρόπους συμμετοχής των ενδιαφερομένων σε μείζονες επιχειρησιακές αποφάσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, την πρόσβαση σε δεδομένα και την προστασία τους, τις ηλεκτρονικές αεροναυτικές πληροφορίες και την τεχνολογική εξέλιξη και τη διαλειτουργικότητα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή οι εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι αρμοδιότητες αυτές πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή²².

²² ΕΕ L 55, 28.2.2011, σ. 13.

Τροπολογία

(34) **Εφόσον κρίνεται σκόπιμο**, η παροχή των υποστηρικτικών υπηρεσιών πρέπει να πραγματοποιείται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών

υπηρεσιών²³, και με την οδηγία 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών²⁴. Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι κατευθυντήριες γραμμές που χαράχθηκαν στην ερμηνευτική ανακοίνωση 2006/C179/02 της Επιτροπής σχετικά με το κοινοτικό δίκαιο που εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων οι οποίες δεν καλύπτονται ή καλύπτονται εν μέρει από τις οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις²⁵, κατά περίπτωση.

²³ EE L 134 της 30.4.2004, σ. 114.

²⁴ EE L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

²⁵ EE C 179 της 1.8.2006, σ. 2.

και υπηρεσιών²³, και με την οδηγία 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών²⁴. Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι κατευθυντήριες γραμμές που χαράχθηκαν στην ερμηνευτική ανακοίνωση 2006/C179/02 της Επιτροπής σχετικά με το κοινοτικό δίκαιο που εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων οι οποίες δεν καλύπτονται ή καλύπτονται εν μέρει από τις οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις²⁵, κατά περίπτωση.

²³ EE L 134 της 30.4.2004, σ. 114.

²⁴ EE L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

²⁵ EE C 179 της 1.8.2006, σ. 2.

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 35

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 36

Τροπολογία

(35) Στο Λονδίνο, στις 2 Δεκεμβρίου 1987, συμφωνήθηκαν διακανονισμοί για στενότερη συνεργασία ως προς τη χρήση του αερολιμένα του Γιβραλτάρ από το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο σε κοινή δήλωση των υπουργών Εξωτερικών των εν λόγω χωρών. Οι ρυθμίσεις αυτές δεν έχουν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή.

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

Διαγράφεται

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για τη δημιουργία και την ομαλή λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ώστε να εξασφαλισθούν τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας, η βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και να βελτιωθούν οι συνολικές επιδόσεις της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS) για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις όλων των χρηστών του εναέριου χώρου. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός περιλαμβάνει ένα συνεκτικό πανευρωπαϊκό δίκτυο αεροδιαδρόμων, πλήρως λειτουργικό εναέριο χώρο, συστήματα διαχείρισης δικτύου και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που βασίζονται αποκλειστικά σε κριτήρια ασφάλειας πτήσεων, απόδοσης και διαλειτουργικότητας, προς όφελος όλων των χρηστών του εναέριου χώρου.

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για τη δημιουργία και την ομαλή λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ώστε να εξασφαλισθούν τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας, η βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών, **όπως η μείωση του αντικτύπου στο κλίμα**, και να βελτιωθούν οι συνολικές επιδόσεις της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και του συστήματος υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS) για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις όλων των χρηστών του εναέριου χώρου. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός περιλαμβάνει ένα συνεκτικό πανευρωπαϊκό **και, με την επιφύλαξη σχετικών ρυθμίσεων με τις γειτονικές χώρες, ανοικτό και σε τρίτες χώρες** δίκτυο αεροδιαδρόμων, πλήρως λειτουργικό εναέριο χώρο, διαχείριση δικτύου και διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας που βασίζονται αποκλειστικά σε κριτήρια ασφάλειας πτήσεων, απόδοσης και διαλειτουργικότητας, προς όφελος όλων των χρηστών του εναέριου χώρου.

Αιτιολόγηση

Η υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού έχει αναβληθεί, μεταξύ άλλων λόγων, εξαιτίας ανεπαρκειών στον συντονισμό και την επιβολή της εφαρμογής των αναγκαίων τεχνολογιών, τόσο στο έδαφος όσο και, σε μικρότερο βαθμό, στον αέρα. Η ύπαρξη ενός «διαχειριστή ανάπτυξης» θα εξασφαλίσει τον συντονισμό, την παρακολούθηση και την εποπτεία της διαδικασίας αυτής.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εναέριο χώρο εντός των περιοχών ΔΟΠΑ EUR AFI **και NAT**, στον οποίο τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ο οποίος ανήκει σε άλλες περιοχές ΔΟΠΑ, με την προϋπόθεση ότι ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη.

Τροπολογία

4. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εναέριο χώρο εντός των περιοχών ΔΟΠΑ EUR και AFI, στον οποίο τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στον υπό την ευθύνη τους εναέριο χώρο ο οποίος ανήκει σε άλλες περιοχές ΔΟΠΑ, με την προϋπόθεση ότι ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη.

Αιτιολόγηση

Η συμπερίληψη της περιοχής ΔΟΠΑ του Βόρειου Ατλαντικού –NAT– δεν ενδείκνυται καθώς πρόκειται για εναέριο χώρο ανοικτής θάλασσας, που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των συνθηκών της ΕΕ.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Αιτιολόγηση

Στις 20 Νοεμβρίου 2012, η Ισπανία ενημέρωσε επίσημα την ΕΕ ότι δεν μπορεί να αποδεχθεί την αναφορά στην αποκαλούμενη «υπουργική δήλωση της Κόρδοβα» του 2006 που εξακολουθεί να υπάρχει στον κανονισμό της ΕΕ σχετικά με την πολιτική αεροπορία. Ως εκ τούτου, η Ισπανία ζήτησε την επιστροφή στην κατάσταση που επικρατούσε πριν από το 2006, ήτοι την αναστολή της εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας σύμφωνα με τα όσα προβλέπει η τροπολογία που υποβάλλεται.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται μέχρις ότου τεθούν σε εφαρμογή οι ρυθμίσεις που θεσπίζονται στην κοινή δήλωση των υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου ενημερώνουν το Συμβούλιο σχετικά με την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή των εν λόγω ρυθμίσεων.

Αιτιολόγηση

Στις 20 Νοεμβρίου 2012, η Ισπανία ενημέρωσε επίσημα την ΕΕ ότι δεν μπορεί να αποδεχθεί την αναφορά στην αποκαλούμενη «υπουργική δήλωση της Κόρδοβα» του 2006 που εξακολουθεί να υπάρχει στον κανονισμό της ΕΕ σχετικά με την πολιτική αεροπορία. Ως εκ τούτου, η Ισπανία ζήτησε την επιστροφή στην κατάσταση που επικρατούσε πριν από το 2006, ήτοι την αναστολή της εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας σύμφωνα με τα όσα προβλέπει η τροπολογία που υποβάλλεται.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7. «διαχείριση του εναέριου χώρου»: υπηρεσία προγραμματισμού με κύριο στόχο τη μεγιστοποίηση της χρήσης του διαθέσιμου εναέριου χώρου με δυναμική χρονοκατανομή και, ενίοτε, κατάτμηση

7. «διαχείριση του εναέριου χώρου»: υπηρεσία προγραμματισμού με κύριο στόχο τη μεγιστοποίηση της χρήσης του διαθέσιμου εναέριου χώρου με δυναμική χρονοκατανομή και, ενίοτε, κατάτμηση

του εναέριου χώρου στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών του με βάση τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες.

του εναέριου χώρου στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών του με βάση τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες, **καθώς και στρατηγική λειτουργία συνδεδεμένη με τον σχεδιασμό του εναέριου χώρου.**

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

12. «υπηρεσία ελέγχου περιοχής»: υπηρεσία ATC για ελεγχόμενες πτήσεις **σε περιοχή ελέγχου.**

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

16. «δέσμη υπηρεσιών»: δύο ή περισσότερες υπηρεσίες **αεροναυτιλίας.**

Τροπολογία

16. «δέσμη υπηρεσιών»: δύο ή περισσότερες υπηρεσίες **που προσφέρονται από τον ίδιο φορέα.**

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

17. «πιστοποιητικό»: έγγραφο που εκδίδεται από **τον Αεροπορικό Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΑΑ) ή από** εθνική **αεροπορική** αρχή σε οποιαδήποτε μορφή συμβατή με το **σχετικό** δίκαιο, με το οποίο πιστοποιείται ότι συγκεκριμένος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας πληροί τις προϋποθέσεις προκειμένου να παρέχει μια συγκεκριμένη **δραστηριότητα**.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 18 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

18α. «Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας» (EATMN): **πανευρωπαϊκό δίκτυο συστημάτων και συστατικών στοιχείων, καθώς και οι χάρτες πορείας για τις βασικές επιχειρησιακές και τεχνολογικές αλλαγές που περιγράφονται στο γενικό πρόγραμμα ATM, που επιτρέπουν την προσφορά πλήρως διαλειτουργικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ένωση, περιλαμβανομένων των διεπαφών στα σύνορα με τρίτες χώρες, με σκοπό την επίτευξη των στόχων απόδοσης που τίθενται με τον παρόντα κανονισμό.**

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

19. «συστατικά στοιχεία»: τόσο τα υλικά αντικείμενα, όπως το υλικό, όσο και τα άυλα στοιχεία, όπως το λογισμικό, στα οποία βασίζεται η διαλειτουργικότητα του EATMN.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 19 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

19α. «διαχειριστής ανάπτυξης»: μια ομάδα επιχειρησιακών ενδιαφερομένων που επιλέγεται από την Επιτροπή μέσω πρόσκλησης υποβολής προτάσεων και η οποία είναι αρμόδια για το διαχειριστικό επίπεδο της διοίκησης της ανάπτυξης του γενικού προγράμματος ATM.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

24. «λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου»: τμήμα του εναέριου χώρου που έχει καθορισθεί ανεξαρτήτως κρατικών συνόρων, εντός του οποίου η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και συναφών υπηρεσιών βασίζεται στις επιδόσεις και βελτιστοποιείται **μέσω της** αυξημένης συνεργασίας μεταξύ παρόχων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή, κατά περίπτωση, ολοκληρωμένου παρόχου.

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 25 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

25α. «ανθρώπινος παράγοντας»: κοινωνικές και πολιτιστικές συνθήκες, καθώς και συνθήκες στελέχωσης στον τομέα ATM.

Αιτιολόγηση

Ο ανθρώπινος παράγοντας πρέπει να παρακολουθείται και να ενταχθεί στον πυρήνα του πλαισίου ΕΕΟ, ιδίως υπό το πρίσμα των σημαντικών επιχειρησιακών αλλαγών που περιλαμβάνονται στο γενικό πρόγραμμα ΑΤΜ.

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

31. «δίκτυο αεροδιαδρόμων»: δίκτυο συγκεκριμένων αεροδιαδρόμων για τη διοχέτευση της ροής της γενικής εναέριας κυκλοφορίας ανάλογα με τις ανάγκες για την **πλέον αποτελεσματική** παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

33. «σύστημα»: το σύνολο συστατικών στοιχείων εδάφους και αερομεταφερόμενων συστατικών στοιχείων, **καθώς και** διαστημικού εξοπλισμού, το οποίο παρέχει υποστήριξη για υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε όλες τις φάσεις της πτήσης.

Τροπολογία

33. «σύστημα»: το σύνολο συστατικών στοιχείων εδάφους **και/ή** αερομεταφερόμενων συστατικών στοιχείων **και/ή** διαστημικού εξοπλισμού, το οποίο παρέχει υποστήριξη για υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε όλες τις φάσεις της πτήσης.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 36

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

36. «εθνική **αεροπορική** αρχή»: εθνικός φορέας, **διαπιστευμένος από τον ΕΕΑ**, στον οποίο κράτος μέλος έχει αναθέσει τα καθήκοντα που προβλέπονται **στον παρόντα κανονισμό και στον κανονισμό** (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – σημείο 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

37. «υποστηρικτικές υπηρεσίες»: υπηρεσίες **CNS (επικοινωνιών, αεροναυτιλίας και εποπτείας), MET (μετεωρολογίας) και AIS (αεροναυτικών πληροφοριών)**, καθώς και άλλες υπηρεσίες και δραστηριότητες συνδεδεμένες με αυτές που υποστηρίζουν την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – σημείο 38 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

38α. «κλαδική σύμπραξη»: ρυθμίσεις συνεργασίας στο πλαίσιο σύμβασης, με σκοπό τη βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, μεταξύ διαφόρων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, περιλαμβανομένων του διαχειριστή δικτύου, των χρηστών εναέριου χώρου, των αερολιμένων ή άλλων παρόμοιων οικονομικών παραγόντων.

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – σημείο 38 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

38β. «ενοποιημένος επιχειρησιακός εναέριος χώρος»: ο ελεγχόμενος εναέριος χώρος προσδιορισμένων διαστάσεων που περιλαμβάνει τους εναέριους χώρους των ευρωπαϊκών και, με την επιφύλαξη κατάλληλων ρυθμίσεων, τρίτων χωρών, όπου χρησιμοποιούνται μια δομή δυναμικού καταμερισμού και χρονοκατανομής, αναβαθμισμένοι ως προς την απόδοση ελεγκτικοί πόροι,

*πλήρως διαλειτουργικές υπηρεσίες
αεροναυτιλίας και συνδυασμένες λύσεις
για την επίτευξη της βέλτιστης,
προβλέψιμης και ασφαλούς χρήσης του
εναέριου χώρου, με στόχο την υλοποίηση
του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.*

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 38 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

38γ. «τοπικά σχέδια επιδόσεων»: σχέδια που διαμορφώνονται από μία ή περισσότερες εθνικές αεροπορικές αρχές σε τοπικό επίπεδο και συγκεκριμένα σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 38 δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

38δ. «ειδικευμένος φορέας»: φορέας στον οποίον είναι δυνατόν να ανατίθενται συγκεκριμένα καθήκοντα πιστοποίησης ή επιτήρησης από και υπό τον έλεγχο και υπ' ευθύνη του Οργανισμού ή εθνικής αεροπορικής αρχής.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Εθνικές *εποπτικές* αρχές

Εθνικές *αεροπορικές* αρχές

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη διορίζουν ή ιδρύουν από κοινού ή μεμονωμένα, έναν **ή περισσότερους φορείς** ως εθνική **εποπτική** αρχή τους, για να εκτελεί τα καθήκοντα που της ανατίθενται δυνάμει του παρόντος κανονισμού .

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι εθνικές **εποπτικές** αρχές είναι νομικά διακριτές και ανεξάρτητες ιδίως από άποψη οργανωτική, ιεραρχική και λήψης αποφάσεων, **από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή κάθε ιδιωτική ή δημόσια οντότητα** που έχει συμφέρον από τις δραστηριότητες αυτών των παρόχων.

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 4

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη διορίζουν ή ιδρύουν από κοινού ή μεμονωμένα, έναν **φορέα** ως εθνική **αεροπορική** αρχή τους, για να εκτελεί τα καθήκοντα που της ανατίθενται δυνάμει του παρόντος κανονισμού **και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008**.

Τροπολογία

2. Οι εθνικές **αεροπορικές** αρχές είναι νομικά διακριτές και ανεξάρτητες ιδίως από άποψη οργανωτική, ιεραρχική και λήψης αποφάσεων, **συμπεριλαμβανομένων και των ξεχωριστών ετήσιων γραμμών προϋπολογισμού, από κάθε εταιρεία, οργανισμό, δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα ή προσωπικό που εμπίπτει στο πεδίο της δραστηριότητας της αρχής, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ή** που έχει συμφέρον από τις δραστηριότητες αυτών των φορέων.

Τροπολογία

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Οι εθνικές **εποπτικές** αρχές ασκούν τις εξουσίες τους κατά τρόπο αμερόληπτο, ανεξάρτητο και διαφανή. Συγκεκριμένα, η οργάνωση, το προσωπικό, η διαχείριση και η χρηματοδότησή τους καθιστούν δυνατή την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους κατ' αυτόν τον τρόπο.

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 6 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Το προσωπικό των εθνικών **εποπτικών** αρχών

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 6 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) προσλαμβάνεται με βάση σαφείς και διαφανείς κανόνες **οι οποίοι** εγγυώνται την ανεξαρτησία του **και, όσον αφορά πρόσωπα που λαμβάνουν στρατηγικές**

Τροπολογία

4. Οι εθνικές **αεροπορικές** αρχές **συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου** κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού **ή το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2017.**

Τροπολογία

5. Οι εθνικές **αεροπορικές** αρχές ασκούν τις εξουσίες τους κατά τρόπο αμερόληπτο, ανεξάρτητο και διαφανή. Συγκεκριμένα, η οργάνωση, το προσωπικό, η διαχείριση και η χρηματοδότησή τους καθιστούν δυνατή την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους κατ' αυτόν τον τρόπο.

Τροπολογία

6. Το προσωπικό των εθνικών **αεροπορικών** αρχών

Τροπολογία

α) προσλαμβάνεται με βάση σαφείς και διαφανείς κανόνες **και κριτήρια που** εγγυώνται την ανεξαρτησία του·

αποφάσεις, διορίζονται από εθνικά συμβούλια υπουργών ή άλλη δημόσια αρχή η οποία δεν ελέγχει απευθείας τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή δεν έχει οφέλη από αυτούς·

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 6 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

β) επιλέγεται με διαφανή διαδικασία με βάση τα προσόντα του, καθώς και με βάση την ενδεδειγμένη επάρκεια και τη σχετική πείρα του·

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 6 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) δεν υποστηρίζεται από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) ή εταιρείες που βρίσκονται υπό τον έλεγχο παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP)·

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 6 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

γ) ενεργεί ανεξάρτητα και δεν επιζητεί ούτε λαμβάνει οδηγίες από κρατικό ή άλλο δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων της εθνικής **αεροπορικής** αρχής, **με την επιφύλαξη της στενής συνεργασίας με άλλες σχετικές εθνικές αρχές·**

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 6 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

ε) όσον αφορά τα πρόσωπα που **έχουν λάβει** στρατηγικές αποφάσεις, **έχουν διενεργήσει** λογιστικούς ελέγχους ή **είχαν** άλλα καθήκοντα άμεσα συνδεδεμένα με την εποπτεία ή τους στόχους επιδόσεων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας **για περισσότερο από έξι μήνες**, δεν λαμβάνουν καμία επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα σε πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας μετά τη λήξη της θητείας τους στην εθνική **αεροπορική** αρχή, για περίοδο:

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 6 – στοιχείο ε – σημείο i (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(i) τουλάχιστον 12 μηνών, για προσωπικό σε διευθυντικές θέσεις·

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 6 – στοιχείο ε – σημείο ii (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ii) τουλάχιστον έξι μηνών, για προσωπικό σε μη διευθυντικές θέσεις.

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 6 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) η ανώτερη διοίκηση της αρχής διορίζεται για θητεία ορισμένης διάρκειας από τρία έως επτά έτη, η οποία

ανανεώνεται άπαξ, και είναι δυνατόν να απαλλαγεί από τα καθήκοντά της διαρκούσης της θητείας της, μόνον εάν δεν πληροί πλέον τους όρους που ορίζονται στο παρόν άρθρο ή εάν κριθεί ένοχη για παράπτωμα βάσει του εθνικού δικαίου.

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των εθνικών **εποπτικών** αρχών, καθώς και τυχόν μεταβολές τους, και την ενημερώνουν για τα μέτρα που έλαβαν για να συμμορφωθούν προς το παρόν άρθρο

Τροπολογία

8. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των εθνικών **αεροπορικών** αρχών, καθώς και τυχόν μεταβολές τους, και την ενημερώνουν για τα μέτρα που έλαβαν για να συμμορφωθούν προς το παρόν άρθρο.

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 9 – στοιχείο α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 9 – στοιχείο β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – τίτλος

Τροπολογία

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

Τροπολογία

α) το επίπεδο διαχωρισμού που απαιτεί η αρχή διορισμού σε σχέση με κάθε εταιρεία, οργανισμό, δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα ή προσωπικό που εμπίπτει στο πεδίο της δραστηριότητας της αρχής, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ή που έχει συμφέρον από τις δραστηριότητες αυτών των φορέων, με σκοπό τη διατήρηση μιας ισορροπίας μεταξύ της αποφυγής συγκρούσεων συμφερόντων και της διοικητικής αποδοτικότητας·

β) τα αναγκαία τεχνικά προσόντα του προσωπικού που συμμετέχει σε λογιστικούς ελέγχους.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Καθήκοντα των εθνικών **εποπτικών** αρχών

Τροπολογία

Καθήκοντα των εθνικών **αεροπορικών** αρχών

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι εθνικές **εποπτικές** αρχές **που αναφέρονται στο άρθρο 3** αναλαμβάνουν ιδίως τα κάτωθι καθήκοντα:

Τροπολογία

1. Οι εθνικές **αεροπορικές** αρχές αναλαμβάνουν ιδίως τα κάτωθι καθήκοντα:

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

α) να εξασφαλίζουν την εποπτεία της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού **και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008**, ιδίως όσον αφορά την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες που σχετίζονται με τον εναέριο χώρο που τελεί υπό την ευθύνη του κράτους μέλους το οποίο όρισε ή συγκρότησε τη σχετική αρχή·

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

β) να **ασκούν ή να αναθέτουν, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, τα καθήκοντα που απαριθμούνται στα άρθρα 8β, 8γ και 10** του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και να **εξασφαλίζουν την εποπτεία στο πλαίσιο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία**

των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που σχετίζονται με τον εναέριο χώρο ο οποίος τελεί υπό την ευθύνη των κρατών μελών

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Διαγράφεται

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

ε) να παρακολουθούν την εφαρμογή των συστημάτων χρέωσης σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων σχετικά με την αλληλεπιδότηση για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 13 παράγραφος 7·

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζα) να υποβάλλει ετησίως στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, τον ΕΑΑ και την Επιτροπή έκθεση σχετικά με τη δραστηριότητά τους και την εκπλήρωση των καθηκόντων τους. Οι εκθέσεις αυτές αφορούν όλα τα μέτρα που ελήφθησαν και τα αποτελέσματα που επετεύχθησαν για κάθε ένα από τα καθήκοντα που

αναφέρονται στο παρόν άρθρο.

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Κάθε εθνική **εποπτική** αρχή διοργανώνει κατάλληλες επιθεωρήσεις και μελέτες προκειμένου να ελέγχει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ο ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διευκολύνει το έργο αυτό.

Τροπολογία

2. Κάθε εθνική **αεροπορική** αρχή διοργανώνει κατάλληλες επιθεωρήσεις και μελέτες προκειμένου να ελέγχει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ο ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας διευκολύνει το έργο αυτό **και το οικείο κράτος μέλος προσφέρει όλη την απαραίτητη βοήθεια ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της παρακολούθησης της συμμόρφωσης.**

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Συνεργασία εθνικών **εποπτικών** αρχών

Τροπολογία

Συνεργασία εθνικών **αεροπορικών** αρχών

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι εθνικές **εποπτικές** αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες για το έργο τους και τις οικείες αρχές λήψης αποφάσεων, πρακτικές και διαδικασίες, καθώς και για την εφαρμογή της νομοθεσίας της Ένωσης. Συνεργάζονται προκειμένου να συντονίζονται οι αποφάσεις που λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Οι εθνικές **εποπτικές** αρχές συμμετέχουν και εργάζονται από κοινού σε δίκτυο που συγκαλείται σε τακτά χρονικά διαστήματα. **Η Επιτροπή και ο Αεροπορικός Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Τροπολογία

Οι εθνικές αρχές **αεροπορικές** ανταλλάσσουν πληροφορίες για το έργο τους και τις οικείες αρχές λήψης αποφάσεων, πρακτικές και διαδικασίες, καθώς και για την εφαρμογή της νομοθεσίας της Ένωσης. Συνεργάζονται προκειμένου να συντονίζονται οι αποφάσεις που λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Οι εθνικές **αεροπορικές** αρχές συμμετέχουν και εργάζονται από κοινού σε δίκτυο που συγκαλείται σε τακτά χρονικά διαστήματα **και τουλάχιστον μία φορά ετησίως.** Η Επιτροπή και ο ΕΑΑ

*(εφεξής «ΕΑΑ») είναι μέλη, συντονίζουν και υποστηρίζουν το έργο του δικτύου και προβαίνουν σε συστάσεις προς το δίκτυο, αναλόγως. Η Επιτροπή και ο ΕΑΑ διευκολύνουν την ενεργό συνεργασία των εθνικών **εποπτικών** αρχών και την ανταλλαγή και την αξιοποίηση προσωπικού μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών **με βάση ομάδα εμπειρογνομόνων που θα συστήσει ο ΕΑΑ σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.***

διευκολύνουν την ενεργό συνεργασία των εθνικών **αεροπορικών** αρχών και την ανταλλαγή και την αξιοποίηση προσωπικού μεταξύ των εθνικών **αεροπορικών** αρχών.

Το εν λόγω δίκτυο μπορεί, μεταξύ άλλων:

α) να παράγει και να διαδίδει εναρμονισμένες μεθοδολογίες και κατευθυντήριες γραμμές για την εκτέλεση των καθηκόντων της αρχής που αναφέρονται στο άρθρο 4·

β) να παρέχει βοήθεια σε μεμονωμένες εθνικές αεροπορικές αρχές σε κανονιστικά θέματα·

γ) να παρέχει γνωμοδοτήσεις στην Επιτροπή και στον ΕΑΑ σχετικά με την κατάρτιση κανόνων και την πιστοποίηση·

δ) να παρέχει γνωμοδοτήσεις, κατευθυντήριες γραμμές και συστάσεις που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών·

ε) να προτείνει την εφαρμογή κοινών λύσεων σε δύο ή περισσότερα κράτη ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι του γενικού προγράμματος ATM ή της σύμβασης του Σικάγου.

Αιτιολόγηση

Ο σκοπός και τα καθήκοντα του δικτύου πρέπει να περιγραφούν με περισσότερη λεπτομέρεια. Συγκεκριμένα, πέραν των καθηκόντων ΕΕΑ σύμφωνα με το άρθρο 4, θα ενδείκνυτο να προσδιοριστούν τα εμπόδια στη διασυνοριακή παροχή υπηρεσιών τόσο με σκοπό την επίλυση διμερών υποθέσεων όσο και για την παροχή συμβουλών στην Επιτροπή σχετικά με την κατάρτιση κανόνων.

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 77

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 78

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Με βάση τους κανόνες για την προστασία δεδομένων κατά το άρθρο 22 του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001, η Επιτροπή **παρέχει έναν διάλογο για** την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των μελών του δικτύου, κατά το δυνατόν με ηλεκτρονικά μέσα, με τήρηση πάντοτε της εμπιστευτικότητας του επιχειρηματικού απορρήτου των **εμπλεκόμενων εταιρειών, οργανισμών ή φορέων**.

Τροπολογία

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

Τροπολογία

3. Όσον αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνάπτουν συμφωνία για την εποπτεία που προβλέπεται στο **άρθρο 4** όσον αφορά τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες σχετιζόμενες με τα τμήματα αυτά. Οι ενδιαφερόμενες εθνικές **αεροπορικές** αρχές καταρτίζουν σχέδιο όπου διευκρινίζονται οι τρόποι συνεργασίας τους ενόψει της εφαρμογής τέτοιας συμφωνίας.

τέτοιας συμφωνίας.

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

5. Στην περίπτωση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητα άλλου κράτους μέλους, οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 περιλαμβάνουν συμφωνία σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση των εποπτικών καθηκόντων που περιγράφονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 2 και των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών. Η εν λόγω αμοιβαία αναγνώριση ισχύει και όταν θεσπίζονται ρυθμίσεις αναγνώρισης μεταξύ εθνικών εποπτικών αρχών για τη διαδικασία πιστοποίησης των παρόχων υπηρεσιών.

Αιτιολόγηση

Η αμοιβαία αναγνώριση είναι εξίσου σημαντική όσον αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

1. **Ο ΕΕΑ και** οι εθνικές **αεροπορικές** αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέτουν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει σε ειδικευμένους φορείς, οι οποίοι πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα I, τις επιθεωρήσεις, **τις μελέτες και άλλα καθήκοντα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.**

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η ανάθεση αυτή, **η οποία πραγματοποιείται από εθνική εποπτική αρχή**, ισχύει εντός της Ένωσης για ανανεώσιμη περίοδο τριών ετών. Οι εθνικές **εποπτικές** αρχές δύνανται να αναθέτουν σε οποιονδήποτε ειδικευμένο φορέα που βρίσκεται στην Ένωση την

Τροπολογία

2. Η ανάθεση αυτή ισχύει εντός της Ένωσης για ανανεώσιμη περίοδο τριών ετών. **Ο ΕΑΑ και** οι εθνικές αεροπορικές αρχές δύνανται να αναθέτουν σε οποιονδήποτε ειδικευμένο φορέα που βρίσκεται στην Ένωση την εκτέλεση των εν λόγω επιθεωρήσεων και μελετών.

εκτέλεση των εν λόγω επιθεωρήσεων και μελετών.

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. **Τα κράτη μέλη** κοινοποιούν στην Επιτροπή, **τον EAA και** στα άλλα κράτη μέλη τους ειδικευμένους φορείς στους οποίους έχουν αναθέσει καθήκοντα σύμφωνα με την παράγραφο 1 αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας κάθε φορέα και τον αναγνωριστικό αριθμό καθώς και τυχόν και σχετικές αλλαγές. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης τον κατάλογο των ειδικευμένων φορέων με τον αναγνωριστικό αριθμό και τους τομείς αρμοδιότητάς τους και διασφαλίζει την επικαιροποίησή του.

Τροπολογία

3. **Ο EAA και οι εθνικές αεροπορικές αρχές** κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη **και, κατά περίπτωση, στο EAA**, τους ειδικευμένους φορείς στους οποίους έχουν αναθέσει καθήκοντα σύμφωνα με την παράγραφο 1 αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας κάθε φορέα και τον αναγνωριστικό αριθμό καθώς και τυχόν και σχετικές αλλαγές. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης τον κατάλογο των ειδικευμένων φορέων με τον αναγνωριστικό αριθμό και τους τομείς αρμοδιότητάς τους και διασφαλίζει την επικαιροποίησή του.

Τροπολογία 85

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. **Τα κράτη μέλη** αποσύρουν την ανάθεση καθηκόντων σε ειδικευμένο οργανισμό εφόσον αυτός δεν πληροί πλέον τα κριτήρια I. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή, **τον EAA** και τα άλλα κράτη μέλη.

Τροπολογία

4. **Ο EAA και οι εθνικές αεροπορικές αρχές** αποσύρουν την ανάθεση καθηκόντων σε ειδικευμένο οργανισμό εφόσον αυτός δεν πληροί πλέον τα κριτήρια του παραρτήματος I. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

Τροπολογία 86

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι εθνικές **εποπτικές** αρχές, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους

Τροπολογία

1. Οι εθνικές **αεροπορικές** αρχές, ενεργώντας σύμφωνα με την εθνική τους

νομοθεσία καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης, ώστε οι ενδιαφερόμενοι φορείς, περιλαμβανομένων των οργάνων εκπροσώπησης των εργαζομένων, για την άσκηση των καθηκόντων τους να συμμετέχουν κατάλληλα στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

νομοθεσία καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης, ώστε οι ενδιαφερόμενοι φορείς, περιλαμβανομένων των οργάνων εκπροσώπησης των εργαζομένων, για την άσκηση των καθηκόντων τους να συμμετέχουν κατάλληλα στην υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Τροπολογία 87

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 88

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Η έκδοση πιστοποιητικών παρέχει στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας τη δυνατότητα να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε **κράτη μέλη**, άλλους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρήστες εναέριου χώρου και αερολιμένες εντός της Ένωσης. **Όσον αφορά τις υποστηρικτικές υπηρεσίες, η δυνατότητα αυτή υπόκειται στη συμμόρφωση προς το άρθρο 10 παράγραφος 2.**

Τροπολογία

4. Η έκδοση πιστοποιητικών παρέχει στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας τη δυνατότητα να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε **οποιοδήποτε κράτος μέλος**, άλλους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρήστες εναέριου χώρου και αερολιμένες εντός της Ένωσης **και σε γειτονικές τρίτες χώρες, ακόμη και, αν κριθεί σκόπιμο, εντός λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, εφόσον υπάρχει σχετική συμφωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.**

Τροπολογία 89

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Όσον αφορά λειτουργικά τμήματα

Τροπολογία

5. Όσον αφορά λειτουργικά τμήματα

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

Τροπολογία 90 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

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

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

3. Για την επιλογή παρόχου υποστηρικτικών υπηρεσιών, ο αναθέτων

εναέριου χώρου που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 16, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ορίζουν από κοινού, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τουλάχιστον ένα μήνα πριν από την εφαρμογή του τμήματος εναέριου χώρου.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία για να διασφαλίσουν ότι, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, **δεν υφίστανται κανονιστικά κωλύματα για τους παρόχους** υποστηρικτικών υπηρεσιών **τα οποία θα παρεμπόδιζαν την ικανότητά τους να** ανταγωνίζονται εντός της Ένωσης με δίκαιους, ισότιμους και διαφανείς όρους στην παροχή αυτών των υπηρεσιών.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι **οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, κατά την εκπόνηση των επιχειρηματικών τους σχεδίων, ζητούν προσφορές από διαφορετικούς προμηθευτές υποστηρικτικών υπηρεσιών, με στόχο την επιλογή του οικονομικώς και ποιοτικώς επωφελέστερου παρόχου. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 11 παράγραφος 2, ελέγχει, κατά την αξιολόγηση των σχεδίων επιδόσεων, τον βαθμό συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας παραγράφου.**

3. Για την επιλογή εξωτερικού παρόχου υποστηρικτικών υπηρεσιών, **οι διατάξεις**

φορέας *λαμβάνει ιδίως υπόψη* την οικονομική απόδοση, τη γενική ποιότητα εξυπηρέτησης και την ασφάλεια των υπηρεσιών.

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

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

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

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

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

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

της οδηγίας 2004/18/ΕΚ τηρούνται. Ειδικότερα, ο αναθέτων φορέας θεωρεί δεσμευτικά κριτήρια επιλογής την οικονομική *και ενεργειακή* απόδοση, τη γενική ποιότητα εξυπηρέτησης, *τη διαλειτουργικότητα* και την ασφάλεια των υπηρεσιών, *καθώς και τη διαφάνεια της διαδικασίας ανάθεσης της σύμβασης.*

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

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

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

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

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

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

προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.
Η Επιτροπή ορίζει παρόχους ή ενώσεις
τους σύμφωνα με αυτές τις εκτελεστικές
πράξεις.

προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.
Η Επιτροπή ορίζει παρόχους ή ενώσεις
τους σύμφωνα με αυτές τις εκτελεστικές
πράξεις.

5α. Η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τους τρόπους επιλογής των υπηρεσιών που καλύπτονται από το παρόν άρθρο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

5β. Η Επιτροπή διεξάγει ολοκληρωμένη μελέτη σχετικά με τον επιχειρησιακό, οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο, καθώς και σχετικά με τον αντίκτυπο στην ασφάλεια της εισαγωγής των αρχών της αγοράς στην παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών και υποβάλει τη μελέτη αυτή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως την 1η Ιανουαρίου 2016. Η μελέτη λαμβάνει υπόψη την υλοποίηση του γενικού προγράμματος ATM και τον αντίκτυπο των τεχνολογιών SESAR στον τομέα των υποστηρικτικών υπηρεσιών.

Τροπολογία 91

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) στόχους σε επίπεδο Ένωσης και αντίστοιχους στόχους σε τοπικό επίπεδο επιδόσεων στα καίρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης·

Τροπολογία 92

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Τροπολογία

α) στόχους σε επίπεδο Ένωσης και αντίστοιχους στόχους σε τοπικό επίπεδο επιδόσεων στα καίρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης, **σύμφωνα με τους στόχους υψηλού επιπέδου του γενικού προγράμματος ATM που έχει καθοριστεί για όλη την περίοδο αναφοράς·**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) **εθνικά σχέδια ή σχέδια για τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου**, που περιλαμβάνουν στόχους επιδόσεων, οι οποίοι εξασφαλίζουν συμμόρφωση προς τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης και

Τροπολογία 93
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η Επιτροπή ορίζει αμερόληπτο και αρμόδιο δημόσιο φορέα για να ενεργεί ως «φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων». Ο **φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων** έχει ως ρόλο να επικουρεί την Επιτροπή, σε συντονισμό με τις **εποπτικές** εθνικές αρχές, και να επικουρεί τις **εποπτικές** εθνικές αρχές, **εφόσον του ζητηθεί**, στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Ο ΕΑΑ και ο Eurocontrol ή άλλος αρμόδιος φορέας μπορεί να παρέχει τεχνική συνδρομή στον **φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων**.

Τροπολογία 94

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα **εθνικά σχέδια ή τα σχέδια λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου κατά την παράγραφο 1** στοιχείο β) καταρτίζονται από τις **εποπτικές** εθνικές αρχές και εγκρίνονται από τα κράτη μέλη. Τα σχέδια αυτά περιλαμβάνουν

Τροπολογία

β) **τοπικά** σχέδια **επιδόσεων** που περιλαμβάνουν στόχους επιδόσεων οι οποίοι εξασφαλίζουν συμμόρφωση προς τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης και

Τροπολογία

2. Η Επιτροπή ορίζει αμερόληπτο και αρμόδιο δημόσιο φορέα για να ενεργεί ως «φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων» **(ΦΕΕ)**. **Ο ΦΕΕ συγκροτείται, από την 1η Ιουλίου 2015, ως ευρωπαϊκή οικονομική ρυθμιστική αρχή υπό την εποπτεία της Επιτροπής**. Ο **ΦΕΕ** έχει ως ρόλο να επικουρεί την Επιτροπή, σε συντονισμό με τις εθνικές **αεροπορικές** αρχές, και να επικουρεί **και να ελέγχει** τις εθνικές **αεροπορικές** αρχές στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 1. **Ο ΦΕΕ είναι λειτουργικά και νομικά ξεχωριστός από οιονδήποτε πάροχο υπηρεσιών, είτε σε εθνικό είτε σε πανευρωπαϊκό επίπεδο**. Ο ΕΑΑ, **ο διαχειριστής δικτύου**, ο Eurocontrol ή άλλος αρμόδιος φορέας μπορεί να παρέχει τεχνική συνδρομή στον **ΦΕΕ**.

Τροπολογία

3. Τα **τοπικά σχέδια επιδόσεων στα οποία αναφέρεται η παράγραφος 1** στοιχείο β), καταρτίζονται από τις εθνικές **αεροπορικές** αρχές και εγκρίνονται από τα κράτη μέλη. Τα σχέδια αυτά περιλαμβάνουν δεσμευτικούς στόχους και κατάλληλο

δεσμευτικούς στόχους και κατάλληλο καθεστώς παροχής κινήτρων υπό τη μορφή που εγκρίνεται από το/τα κράτος/η μέλος/η. Η κατάρτιση των σχεδίων υπόκειται σε διαβούλευση με τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, με τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων.

Τροπολογία 95

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η συμμόρφωση των σχεδίων και των **εθνικών στόχων ή των στόχων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου** με τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης **και τους αντίστοιχους στόχους** επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο αξιολογείται από την Επιτροπή σε συνεργασία με τον **φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων**.

Τροπολογία 96

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Εφόσον η Επιτροπή **διαπιστώσει** ότι **εθνικό σχέδιο ή σχέδιο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου** ή οι τοπικοί στόχοι δεν ανταποκρίνονται στους στόχους σε επίπεδο Ένωσης, μπορεί να ζητήσει από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2,

Τροπολογία 97

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 6

καθεστώς παροχής κινήτρων υπό τη μορφή που εγκρίνεται από το/τα κράτος/η μέλος/η. Η κατάρτιση των σχεδίων υπόκειται σε διαβούλευση με **την Επιτροπή, τον ΦΕΕ**, τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, με τους φορείς εκμετάλλευσης και τους συντονιστές αερολιμένων.

Τροπολογία

Η συμμόρφωση των σχεδίων και των στόχων επιδόσεων **σε τοπικό επίπεδο** με τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης αξιολογείται από την Επιτροπή σε συνεργασία με τον **ΦΕΕ**.

Τροπολογία

Εφόσον η Επιτροπή **ορίσει** ότι **τα τοπικά σχέδια επιδόσεων** ή οι τοπικοί στόχοι δεν ανταποκρίνονται στους στόχους σε επίπεδο Ένωσης, μπορεί να ζητήσει από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2,

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Η Επιτροπή διενεργεί τακτικές αξιολογήσεις της επίτευξης των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης και των αντίστοιχων σε τοπικό επίπεδο.

Τροπολογία

6. Η Επιτροπή **και ο ΕΑΑ, από κοινού με τον ΦΕΕ, διενεργούν** τακτικές αξιολογήσεις της επίτευξης των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης και των αντίστοιχων σε τοπικό επίπεδο.

Τροπολογία 98

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 99

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

στόχοι για αυτούς τους τομείς και ορισμός περιορισμένου αριθμού καίριων δεικτών επιδόσεων για τη μέτρηση των επιδόσεων·

Ουρανού και οι σχετικοί στόχοι για αυτούς τους τομείς και ορισμός περιορισμένου αριθμού καίριων δεικτών επιδόσεων για τη μέτρηση των επιδόσεων. **Ιδιαίτερη προσοχή δίδεται στους δείκτες επιδόσεων στο πεδίο της ασφάλειας·**

Τροπολογία 100

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) καθορισμό και αναθεώρηση στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης, και των αντίστοιχων σε τοπικό επίπεδο οι οποίοι ορίζονται με βάση εισροές που προσδιορίζονται στο επίπεδο των κρατών μελών ή λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου·

Τροπολογία

γ) καθορισμό και αναθεώρηση στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης, και των αντίστοιχων σε τοπικό επίπεδο οι οποίοι ορίζονται με βάση εισροές που προσδιορίζονται στο επίπεδο των κρατών μελών ή λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου. **Ορίζονται στόχοι επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης προκειμένου να διασφαλιστεί ότι κάθε λειτουργικό τμήμα του εναερίου χώρου διαθέτει επαρκή ευελιξία για την επίτευξη βέλτιστων αποτελεσμάτων·**

Αιτιολόγηση

Είναι απαραίτητο να δοθεί ώθηση ώστε τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου να έχουν καλύτερες επιδόσεις, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι οι στόχοι σε επίπεδο Ένωσης δεν καταργούν την ευελιξία που είναι απαραίτητη για την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων.

Τροπολογία 101

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1 – στοιχείο β – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

δ) κριτήρια για τον καθορισμό των **τοπικών** σχεδίων επιδόσεων από τις εθνικές **αεροπορικές** αρχές, όπου περιέχονται οι τοπικοί στόχοι επιδόσεων και το καθεστώς παροχής κινήτρων. Τα σχέδια επιδόσεων:

Τροπολογία 102

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(i) βασίζονται στα επιχειρηματικά σχέδια των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

Τροπολογία

(i) βασίζονται στα επιχειρηματικά σχέδια των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας **τα οποία, με τη σειρά τους, λαμβάνουν υπόψη την εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM·**

Τροπολογία 103

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) αξιολόγηση των τοπικών στόχων επιδόσεων με βάση **εθνικό** σχέδιο ή **σχέδιο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου·**

Τροπολογία

ε) αξιολόγηση των τοπικών στόχων επιδόσεων με βάση **τοπικό** σχέδιο επιδόσεων·

Τροπολογία 104

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) παρακολούθηση των **εθνικών** σχεδίων επιδόσεων **ή των σχεδίων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου**, περιλαμβανομένων των ενδεδειγμένων μηχανισμών συναγερμού·

Τροπολογία

στ) παρακολούθηση των **τοπικών** σχεδίων επιδόσεων, περιλαμβανομένων των ενδεδειγμένων μηχανισμών συναγερμού,

Τροπολογία 105

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) κριτήρια για την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης και τους αντίστοιχους σε τοπικό επίπεδο που τίθενται κατά την περίοδο αναφοράς και για την υποστήριξη των μηχανισμών

Τροπολογία

ζ) κριτήρια για την επιβολή κυρώσεων **και για μηχανισμούς αποζημίωσης** σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης και τους αντίστοιχους σε τοπικό επίπεδο που τίθενται κατά την περίοδο αναφοράς και

συναγερμού·

για την υποστήριξη των μηχανισμών
συναγερμού·

Αιτιολόγηση

Πέραν της θέσπισης κυρώσεων, πρέπει επίσης να ιδρυθεί κατάλληλος μηχανισμός αποζημίωσης προκειμένου για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα που πηγάζει από την έλλειψη συγχρονισμού στην ανάπτυξη των SESAR και στις συνεπαγόμενες χαμένες επενδύσεις.

Τροπολογία 106

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 7 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις κατά το άρθρο 26 ώστε να θεσπίζονται λεπτομερείς κανόνες για την ομαλή λειτουργία του μηχανισμού επιδόσεων σύμφωνα με τα σημεία της παρούσας παραγράφου.

Τροπολογία

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις κατά το άρθρο 26 ώστε **να εγκρίνονται οι στόχοι επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης και** να θεσπίζονται λεπτομερείς κανόνες για την ομαλή λειτουργία του μηχανισμού επιδόσεων σύμφωνα με τα σημεία της παρούσας παραγράφου.

Τροπολογία 107

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα. Η Επιτροπή διεξάγει μελέτη σχετικά με τον αντίκτυπο που ενδέχεται να έχει η συμπεριφορά παραγόντων που δεν είναι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του συστήματος ATM, για παράδειγμα φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, συντονιστές αερολιμένων και φορείς εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών, στην αποτελεσματική λειτουργία του ευρωπαϊκού δικτύου ATM.

Το πεδίο εφαρμογής της μελέτης καλύπτει, ενδεικτικά, τα εξής:

α) τον προσδιορισμό παραγόντων που δεν είναι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο σύστημα ATM και οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν το δίκτυο επιδόσεων·

β) τον αντίκτυπο που έχει η συμπεριφορά των εν λόγω παραγόντων στις επιδόσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε σχέση με τα καίρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας, του περιβάλλοντος και της χωρητικότητας·

γ) τη δυνατότητα ανάπτυξης δεικτών επιδόσεων και καίριων δεικτών επιδόσεων για τους εν λόγω παράγοντες·

δ) τα τυχόν πλεονεκτήματα του ευρωπαϊκού δικτύου ATM που ενδέχεται να προκύψουν από την εφαρμογή συμπληρωματικών δεικτών επιδόσεων και καίριων δεικτών επιδόσεων· και τα τυχόν κωλύματα για την επίτευξη των βέλτιστων επιδόσεων.

Η μελέτη πρέπει να ξεκινήσει το αργότερο 12 μήνες μετά τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού και να ολοκληρωθεί το αργότερο εντός 12 μηνών· τα αποτελέσματά της πρέπει στη συνέχεια να εξεταστούν από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη με στόχο να διευρύνουν το πεδίο του μηχανισμού επιδόσεων ώστε να συμπεριληφθούν τυχόν συμπληρωματικοί δείκτες επιδόσεων και καίριοι δείκτες επιδόσεων για μελλοντικές περιόδους αναφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Αιτιολόγηση

Ο μηχανισμός επιδόσεων επικεντρώνεται κυρίως στους παρόχους υπηρεσιών καθότι συνιστούν τους βασικούς παράγοντες στο σύστημα ATM. Είναι προφανές ότι άλλοι παράγοντες εντός του συστήματος έχουν την ικανότητα να επηρεάσουν τα αποτελέσματα επιδόσεων σε όλο το εύρος του ευρωπαϊκού δικτύου ATM. Συνεπώς, η Επιτροπή, με τη στήριξη του φορέα επανεξέτασης επιδόσεων, πρέπει να πραγματοποιήσει μελέτη ώστε να κατανοήσει τον αντίκτυπο άλλων παραγόντων ATM στις επιδόσεις του δικτύου με σκοπό την ανάπτυξη πρόσθετων καίριων δεικτών επιδόσεων και δεικτών επιδόσεων για τους παράγοντες αυτούς, ώστε να υλοποιηθούν σε μελλοντικές περιόδους αναφοράς του μηχανισμού.

Τροπολογία 108

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 4**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη εν προκειμένω είναι αυτό που υπολογίζεται με βάση τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες που προβλέπονται και εφαρμόζονται δυνάμει του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ, Ευρωπαϊκή Περιφέρεια. Στο κόστος αυτό περιλαμβάνονται δαπάνες των εθνικών **εποπτικών** αρχών ή/και ειδικευμένων φορέων, καθώς και άλλες δαπάνες του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους και παρόχου υπηρεσιών για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Δεν περιλαμβάνονται δαπάνες λόγω κυρώσεων επιβαλλόμενων από κράτη μέλη που αναφέρονται στο άρθρο 33 και οι δαπάνες τυχόν διορθωτικών μέτρων ή κυρώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 5.

Τροπολογία 109

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 110

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 9 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) με τα τέλη ενθαρρύνεται η ασφαλής, αποτελεσματική και αποδοτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο την

Τροπολογία

4. Το κόστος που λαμβάνεται υπόψη εν προκειμένω είναι αυτό που υπολογίζεται με βάση τις διευκολύνσεις και υπηρεσίες που προβλέπονται και εφαρμόζονται δυνάμει του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ, Ευρωπαϊκή Περιφέρεια. Στο κόστος αυτό περιλαμβάνονται δαπάνες των εθνικών **αεροπορικών** αρχών ή/και ειδικευμένων φορέων, καθώς και άλλες δαπάνες του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους και παρόχου υπηρεσιών για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Δεν περιλαμβάνονται δαπάνες λόγω κυρώσεων επιβαλλόμενων από κράτη μέλη που αναφέρονται στο άρθρο 33 και οι δαπάνες τυχόν διορθωτικών μέτρων ή κυρώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 5.

Τροπολογία

5. Όσον αφορά τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου και στο πλαίσιο των οικείων συμφωνιών-πλαίσιο, τα κράτη μέλη καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες για να συμφωνήσουν σε κοινές αρχές για την πολιτική χρέωσης, **με σκοπό να καταλήξουν σε μια ενιαία χρέωση, σύμφωνα με τα αντίστοιχα σχέδια επιδόσεών τους.**

Τροπολογία

στ) με τα τέλη ενθαρρύνεται η ασφαλής, αποτελεσματική, αποδοτική **και βιώσιμη** παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο

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

Τροπολογία 111

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

10. Η Επιτροπή εγκρίνει μέτρα με τα οποία καθορίζονται οι λεπτομέρειες της διαδικασίας που πρέπει να ακολουθείται για την εφαρμογή των παραγράφων 1 έως 9. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφαλείας **και οικονομικής αποδοτικότητας και την επίτευξη των στόχων** επιδόσεων, και **προάγεται η** παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών, **με παράλληλη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων** της αεροπορίας. Για τον σκοπό του **παρόντος** στοιχείου και σε σχέση με τα **τοπικά** σχέδια επιδόσεων, **η εθνική αεροπορική αρχή μπορεί να δημιουργεί** μηχανισμούς, καθώς και κίνητρα που συνίστανται σε οικονομικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, για να **ενθαρρύνει** τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή/και τους χρήστες του εναερίου χώρου να προβαίνουν σε βελτιώσεις της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, όπως αύξηση της χωρητικότητας, μείωση των καθυστερήσεων και βιώσιμη ανάπτυξη, διατηρώντας ταυτόχρονα βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας.

Τροπολογία

10. Η Επιτροπή εγκρίνει μέτρα με τα οποία καθορίζονται οι λεπτομέρειες της διαδικασίας που πρέπει να ακολουθείται για την εφαρμογή των παραγράφων 1 έως 9. **Η Επιτροπή μπορεί να προτείνει οικονομικούς μηχανισμούς για τη βελτίωση του συγχρονισμού των δαπανών κεφαλαίου εναέριου εξοπλισμού και εξοπλισμού εδάφους σε σχέση με την ανάπτυξη των τεχνολογιών SESAR.** Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Αιτιολόγηση

Πρόσφατα προβλήματα που αφορούν την ανάπτυξη της τεχνολογίας SESAR καταδεικνύουν ότι, εκτός εάν τεθούν σε ισχύ εστιασμένα μέτρα, οι δαπάνες κεφαλαίου που απαιτούνται ενδέχεται να μην είναι συγχρονισμένες και, κατά συνέπεια, θα μπορούσε η αντίστοιχη τεχνολογία που

εγκαθίσταται σε αεροσκάφη ή σε συστήματα εδάφους να μην είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί.

Τροπολογία 112

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 14α

Εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM

1. Η εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM συντονίζεται από την Επιτροπή. Ο διαχειριστής δικτύου, ο ΦΕΕ και ο διαχειριστής ανάπτυξης συμβάλλουν στην εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 113

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 14β

Η Επιτροπή εγκρίνει μέτρα για την καθιέρωση της διαχείρισης της εφαρμογής του γενικού προγράμματος ATM, μεταξύ άλλων, για τον καθορισμό και την επιλογή του υπευθύνου για το επίπεδο της διοίκησης φορέα (διαχειριστής ανάπτυξης). Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Τροπολογία 114

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 14γ

Ο διαχειριστής ανάπτυξης συστήνει στην

Επιτροπή δεσμευτικές προθεσμίες για την ανάπτυξη και τις κατάλληλες διορθωτικές δράσεις που αφορούν την καθυστερημένη εφαρμογή.

Τροπολογία 115

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM είναι δυνατόν να υποστηριχθεί με κοινά έργα. Τα έργα αυτά υποστηρίζουν τους στόχους του παρόντος κανονισμού για τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας σε καίρια πεδία όπως η χωρητικότητα, η αποτελεσματικότητα των πτήσεων και η οικονομική τους απόδοση, καθώς και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα, στο πλαίσιο των πρωταρχικών στόχων για την ασφάλεια πτήσεων. Σκοπός των κοινών έργων είναι η έγκαιρη, συντονισμένη και συγχρονισμένη ανάπτυξη των λειτουργικών δυνατοτήτων ATM ώστε να επιτευχθούν οι βασικές επιχειρησιακές αλλαγές που περιέχει το γενικό πρόγραμμα ATM.

Τροπολογία

1. Η εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM είναι δυνατόν να υποστηριχθεί με κοινά έργα . Τα έργα αυτά υποστηρίζουν τους στόχους του παρόντος κανονισμού για τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας σε καίρια πεδία όπως η χωρητικότητα, η αποτελεσματικότητα των πτήσεων και η οικονομική τους απόδοση, καθώς και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα, στο πλαίσιο των πρωταρχικών στόχων για την ασφάλεια πτήσεων. Σκοπός των κοινών έργων είναι η έγκαιρη, συντονισμένη και συγχρονισμένη ανάπτυξη των λειτουργικών δυνατοτήτων ATM ώστε να επιτευχθούν οι βασικές επιχειρησιακές αλλαγές που περιέχει το γενικό πρόγραμμα ATM, ***περιλαμβανομένου του προσδιορισμού της πιο κατάλληλης γεωγραφικής διάστασης, μιας βασισμένης στις επιδόσεις αρχιτεκτονικής έργου και μιας προσέγγισης για την προσφορά των υπηρεσιών που θα πρέπει να εφαρμοστούν από τον διαχειριστή ανάπτυξης. Όπου είναι αυτό εφικτό, ο σχεδιασμός και η εκτέλεση των κοινών έργων θα αποσκοπούν στη σύσταση μιας δέσμης βασικών διαλειτουργικών ικανοτήτων για όλα τα κράτη μέλη.***

Τροπολογία 116

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η Επιτροπή μπορεί να λάβει μέτρα για τη διαχείριση των κοινών έργων και την παροχή κινήτρων για την ανάπτυξή τους. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3. Τα μέτρα αυτά **δεν επηρεάζουν** τους μηχανισμούς για την ανάπτυξη των έργων που αφορούν λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, όπως έχει συμφωνηθεί από τα μέρη των εν λόγω τμημάτων.

Τροπολογία

2. Η Επιτροπή μπορεί να λάβει μέτρα για τη διαχείριση των κοινών έργων και την παροχή κινήτρων για την ανάπτυξή τους. **Ο φορέας που αναλαμβάνει την ανάπτυξη των κοινών έργων είναι ο ίδιος με εκείνον που έχει την ευθύνη για την αρχική εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM.** Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3. Τα μέτρα αυτά **συμπληρώνουν** τους μηχανισμούς για την ανάπτυξη των έργων που αφορούν λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, όπως έχει συμφωνηθεί από τα μέρη των εν λόγω τμημάτων.

Τροπολογία 117

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Τα κοινά έργα αποτελούν το μέσο για την εφαρμογή, με συντονισμένο και έγκαιρο τρόπο, των επιχειρησιακών βελτιώσεων που προέκυψαν μέσω του έργου SESAR. Έτσι, συμβάλλουν με αποφασιστικό τρόπο στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης.

Αιτιολόγηση

Έχει ύψιστη σημασία να επισημανθεί ότι η εφαρμογή του έργου SESAR μέσω κοινών έργων, με έγκαιρο, συντονισμένο και συγχρονισμένο τρόπο, συνάδει με τους ευρωπαϊκούς στόχους. Ακόμα, στον νέο κανονισμό πρέπει να γίνεται παραπομπή στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 409/2013.

Τροπολογία 118

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα

αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν τον καθορισμό και την εφαρμογή των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου με βάση την ενοποιημένη παροχή υπηρεσιών *εναέριας κυκλοφορίας*, προκειμένου να επιτευχθεί η απαιτούμενη χωρητικότητα και απόδοση του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας μέσα στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας, να βελτιωθούν οι επιδόσεις του συστήματος αεροπορικών μεταφορών συνολικά και να μειωθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.

αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν τον καθορισμό και την εφαρμογή των επιχειρησιακών λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου με βάση την ενοποιημένη παροχή υπηρεσιών *αεροναυτιλίας*, προκειμένου να επιτευχθεί η απαιτούμενη χωρητικότητα και απόδοση του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας μέσα στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας, να βελτιωθούν οι επιδόσεις του συστήματος αεροπορικών μεταφορών συνολικά και να μειωθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Τροπολογία 119

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα λειτουργικά τμήματα του εναερίου χώρου καθορίζονται, κατά το δυνατόν, με βάση συμπράξεις κλαδικής συνεργασίας με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ιδίως για την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών κατά το άρθρο 10. Οι συμπράξεις κλαδικής συνεργασίας μπορούν να υποστηρίζουν ένα ή περισσότερα τμήματα του εναερίου χώρου ή μέρος αυτών, ώστε να μεγιστοποιηθούν οι επιδόσεις.

Τροπολογία

Διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Σύμφωνα με την τροπολογία 76 του εισηγητή στο άρθρο 10, δεν πρέπει να περιορίζεται ο ανταγωνισμός για τις υποστηρικτικές υπηρεσίες στο επίπεδο ενός λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου.

Τροπολογία 120

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κράτη μέλη, καθώς και οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συνεργάζονται μεταξύ τους το μέγιστο δυνατόν για να εξασφαλίσουν τη

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη, οι εθνικές αεροπορικές αρχές και οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας συνεργάζονται μεταξύ τους το μέγιστο δυνατόν για να εξασφαλίσουν

συμμόρφωσή τους προς το παρόν άρθρο . Στη συνεργασία αυτή μπορούν επίσης να περιλαμβάνονται και πάροχοι υπηρεσιών **εναέριας κυκλοφορίας** από τρίτες χώρες, εφόσον λαμβάνουν μέρος σε λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.

τη συμμόρφωσή τους προς το παρόν άρθρο. Στη συνεργασία αυτή μπορούν επίσης να περιλαμβάνονται **οι εθνικές αεροπορικές αρχές και** πάροχοι υπηρεσιών **αεροναυτιλίας** από τρίτες χώρες, εφόσον λαμβάνουν μέρος σε λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.

Αιτιολόγηση

Πρέπει να γίνει αναφορά στις ΕΕΑ στο παρόν άρθρο, καθώς διαθέτουν ρόλο στην εποπτεία της ασφάλειας και των επιδόσεων στα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.

Τροπολογία 121

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Αιτιολόγηση

Μη κατάλληλη «απαίτηση» για νομοθεσία. Η υπερκάλυψη στόχων σε έναν τομέα ενδέχεται να δημιουργεί προβλήματα ως προς την επίτευξη στόχων σε άλλο τομέα.

Τροπολογία 122

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

γ) καθιστούν δυνατή τη βέλτιστη **και ευέλικτη** χρήση του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη των ροών της εναέριας κυκλοφορίας·

Τροπολογία 123

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο θ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θα) ενοποιούν την προμήθεια των υποδομών ATM και στοχεύουν στην αύξηση της διαλειτουργικότητας του υφιστάμενου εξοπλισμού·

Αιτιολόγηση

Η προμήθεια ακριβών και ασύμβατων συστημάτων από κάθε πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας δημιουργεί στην πορεία περαιτέρω εμπόδια ως προς τους στόχους του ΕΕΟ.

Τροπολογία 124

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο θ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θβ) εξασφαλίζουν τη συνέπεια προς τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων.

Τροπολογία 125

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο)

Τροπολογία 126

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – παράγραφος 6 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Λειτουργικό τμήμα εναερίου χώρου **το οποίο καταλαμβάνει εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητα περισσότερων του ενός κρατών μελών** καθορίζεται με κοινή υπόδειξη **όλων** των κρατών μελών, καθώς και, κατά περίπτωση, των τρίτων χωρών, με αρμοδιότητα για οποιοδήποτε μέρος του

Επιχειρησιακό τμήμα εναερίου χώρου καθορίζεται με κοινή υπόδειξη **μεταξύ** των κρατών μελών, καθώς και, κατά περίπτωση, των τρίτων χωρών, με αρμοδιότητα για οποιοδήποτε μέρος του εναερίου χώρου που περιλαμβάνεται στο εν λόγω τμήμα.

εναέριου χώρου που περιλαμβάνεται στο εν λόγω τμήμα.

Τροπολογία 127

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

11. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίζει μέτρα σχετικά με τις κατά την παράγραφο 6 πληροφορίες που πρέπει να παρέχουν το(τα) κράτος(η) μέλος(η) . Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27 παράγραφος 3.

Τροπολογία

11. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίζει μέτρα σχετικά με τις κατά την παράγραφο 6 πληροφορίες που πρέπει να παρέχουν το(τα) κράτος(η) μέλος(η) . Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27 παράγραφος 3. ***Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη τυχόν ρυθμίσεων για τις FAB που ισχύουν κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, στο βαθμό που οι ρυθμίσεις αυτές ικανοποιούν ή, στο μέτρο του δυνατού, υπερβαίνουν τους στόχους επιδόσεων που τίθενται σύμφωνα με το άρθρο 11.***

Τροπολογία 128

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 16α

Συμπράξεις κλαδικής συνεργασίας

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να συνεργάζονται προκειμένου να ιδρύσουν συμπράξεις κλαδικής συνεργασίας, ιδίως σε σχέση με την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 10. Οι συμπράξεις κλαδικής συνεργασίας μπορούν να υποστηρίξουν ένα ή περισσότερα τμήματα του εναερίου χώρου ή μέρους αυτών, ώστε να μεγιστοποιηθούν οι επιδόσεις.

2. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη

καταβάλλουν κάθε προσπάθεια προκειμένου να διασφαλίσουν ότι θα εξαλειφθούν τυχόν εμπόδια στις συμπράξεις μεταξύ παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη ζητήματα κάλυψης ευθύνης, μοντέλων χρεώσεων και εμποδίων διαλειτουργικότητας.

Αιτιολόγηση

Οι συμπράξεις κλαδικής συνεργασίας πρέπει να είναι ξεχωριστές από τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, τα οποία συνιστούν κρατική πρωτοβουλία. Επιπλέον, οι συμπράξεις κλαδικής συνεργασίας δεν πρέπει να αλληλεπικαλύπτονται με τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου όσον αφορά τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και, κατά συνέπεια, πρέπει να ταξινομηθούν ως ξεχωριστό είδος συνεργασίας.

Τροπολογία 129

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 130

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για να επιτευχθούν οι στόχοι που

Τροπολογία

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

Τροπολογία

Για να επιτευχθούν οι στόχοι που

αναφέρονται στην παράγραφο 1 και με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών όσον αφορά τους εθνικούς αεροδιαδρόμους και τις δομές του εναέριου χώρου, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι **αναλαμβάνονται** οι κάτωθι υπηρεσίες **υπό την ευθύνη του** διαχειριστή δικτύου:

αναφέρονται στην παράγραφο 1 και με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών όσον αφορά τους εθνικούς αεροδιαδρόμους και τις δομές του εναέριου χώρου, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι οι κάτωθι **λειτουργίες και** υπηρεσίες **συντονίζονται από** διαχειριστή δικτύου:

Αιτιολόγηση

Ο «διαχειριστής δικτύου» όπως ορίζεται από τον ΕΕΟ δεν είναι απαραίτητα ικανός να αναλάβει απευθείας όλες αυτές τις δραστηριότητες μόνος του.

Τροπολογία 131

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 17 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

ε) βελτιστοποίηση του σχεδιασμού του εναερίου χώρου, **συμπεριλαμβανομένων των τομέων εναερίου χώρου και των δομών εναερίου χώρου κατά τη διαδρομή και σε τερματικές περιοχές**, σε συνεργασία με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τα λειτουργικά τμήματα εναερίου χώρου κατά το άρθρο 16.

Τροπολογία 132

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 17 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Ορισμένες δραστηριότητες που καλύπτονται από το παρόν άρθρο δεν συνιστούν «υπηρεσίες» στο πλαίσιο της χρήσης του όρου από τον ΕΕΟ.

Τροπολογία 133

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 17 – παράγραφος 2 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή μπορεί, **και** σύμφωνα με τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 4, να ορίσει τον Eurocontrol, ή άλλον αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα, να εκτελεί καθήκοντα διαχειριστή δικτύου. Τα καθήκοντα αυτά εκτελούνται με αμερόληπτο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο και πραγματοποιούνται εξ ονόματος των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων φορέων. Υπόκεινται σε κατάλληλη διαχείριση η οποία αναγνωρίζει τον διαχωρισμό των ευθυνών για την παροχή υπηρεσιών και τη ρύθμιση, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών του δικτύου ATM συνολικά και με την πλήρη συμμετοχή των χρηστών του εναέριου χώρου και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Έως την 1η Ιανουαρίου **2020**, η Επιτροπή ορίζει τον διαχειριστή δικτύου ως αυτόνομο πάροχο υπηρεσιών με τη σύσταση *ει δυνατόν* κλαδικής σύμπραξης.

Τροπολογία 134

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 17 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Πτυχές του σχεδιασμού του εναέριου χώρου, άλλες από εκείνες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και στην παράγραφο 4 στοιχείο γ), αντιμετωπίζονται σε εθνικό επίπεδο ή στο επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου. Σε αυτήν τη διαδικασία σχεδιασμού λαμβάνονται

Τροπολογία

Η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 4, να ορίσει τον Eurocontrol, ή άλλον αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα, να εκτελεί καθήκοντα διαχειριστή δικτύου. Τα καθήκοντα αυτά εκτελούνται με αμερόληπτο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο και πραγματοποιούνται εξ ονόματος **της Ένωσης**, των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων φορέων. Υπόκεινται σε κατάλληλη διαχείριση η οποία αναγνωρίζει τον διαχωρισμό των ευθυνών για την παροχή υπηρεσιών και τη ρύθμιση, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών του δικτύου ATM συνολικά και με την πλήρη συμμετοχή των χρηστών του εναέριου χώρου και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Έως την 1η Ιανουαρίου **2016**, η Επιτροπή ορίζει τον διαχειριστή δικτύου ως αυτόνομο πάροχο υπηρεσιών με τη σύσταση κλαδικής σύμπραξης.

Τροπολογία

5. Πτυχές του σχεδιασμού του εναέριου χώρου, άλλες από εκείνες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και στην παράγραφο 4 στοιχείο γ), αντιμετωπίζονται σε εθνικό επίπεδο ή στο επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου. Σε αυτήν τη διαδικασία σχεδιασμού λαμβάνονται

υπόψη η ζήτηση και η πολυπλοκότητα της εναέριας κυκλοφορίας, τα σχέδια επιδόσεων *σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου* και περιλαμβάνεται πλήρης διαβούλευση με τους σχετικούς χρήστες του εναερίου χώρου ή με σχετικές ομάδες που εκπροσωπούν χρήστες του εναερίου χώρου και, κατά περίπτωση, με τις στρατιωτικές αρχές.

Τροπολογία 135

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 19 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 136

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 19 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

υπόψη η ζήτηση και η πολυπλοκότητα της εναέριας κυκλοφορίας και τα *τοπικά* σχέδια επιδόσεων και περιλαμβάνεται πλήρης διαβούλευση με τους σχετικούς χρήστες του εναερίου χώρου ή με σχετικές ομάδες που εκπροσωπούν χρήστες του εναερίου χώρου και, κατά περίπτωση, με τις στρατιωτικές αρχές.

Τροπολογία

Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας καθιερώνουν μηχανισμούς διαβούλευσης για να συμβουλευονται τις σχετικές ομάδες χρηστών του εναερίου χώρου και τους φορείς εκμετάλλευσης για όλα τα μείζονα θέματα που σχετίζονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, *τα στρατηγικά επενδυτικά σχέδια, ιδίως σε ό,τι αφορά πτυχές που απαιτούν συγχρονισμό μεταξύ της ανάπτυξης εναερίου εξοπλισμού και εξοπλισμού εδάφους,* ή για τις αλλαγές διαμορφώσεων του εναερίου χώρου. Η Επιτροπή εγκρίνει μέτρα για τον τρόπο διαβούλευσης και συμμετοχής των χρηστών του εναερίου χώρου στη διαδικασία *εκπόνησης* στρατηγικών επενδυτικών σχεδίων *προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή τους με το γενικό πρόγραμμα ATM και τα κοινά έργα για τα οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 15.* Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Τροπολογία

Με την επιφύλαξη του ρόλου της επιτροπής ενιαίου ουρανού, η Επιτροπή

θα συστήσει μια συμβουλευτική ομάδα εμπειρογνομόνων σχετικά με τον ανθρώπινο παράγοντα, στην οποία θα συμμετάσχουν ευρωπαϊκοί κοινωνικοί εταίροι του ATM και άλλοι εμπειρογνώμονες από όργανα εκπροσώπησης του επαγγελματικού προσωπικού. Ο ρόλος της ομάδας αυτής είναι να παρέχει συμβουλές στην Επιτροπή σχετικά με την αλληλεπίδραση μεταξύ επιχειρήσεων και του ανθρώπινου παράγοντα στον τομέα ATM.

Αιτιολόγηση

Λαμβάνοντας υπόψη την περιπλοκότητα ως προς τη μέτρηση των δεικτών ανθρώπινου παράγοντα, χρειάζεται η ομάδα εμπειρογνομόνων για την παροχή συμβουλών στην Επιτροπή στον τομέα αυτόν. Η εν λόγω ομάδα εμπειρογνομόνων θα μπορούσε να συσταθεί υπό την αιγίδα ενός υφιστάμενου φορέα, όπως το συμβουλευτικό όργανο του κλάδου.

Τροπολογία 137

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανεξαρτήτως του καθεστώτος ιδιοκτησίας ή της νομικής μορφής τους, συντάσσουν, υποβάλλουν σε ανεξάρτητο λογιστικό έλεγχο και δημοσιεύουν τους οικονομικούς λογαριασμούς τους. Οι λογαριασμοί αυτοί συμμορφώνονται με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα που υιοθετεί η Ένωση .

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με το παρόν άρθρο το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2017.

Αιτιολόγηση

Η χρήση διεθνών λογιστικών προτύπων απαιτείται για τη συγκρισιμότητα του κόστους και της ποιότητας των δεδομένων που χρησιμοποιούνται στον μηχανισμό επιδόσεων.

Τροπολογία 138

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1606/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή διεθνών λογιστικών προτύπων²⁹ σε παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω κανονισμού.

Διαγράφεται

²⁹ *EE L 243 της 11.9.2002, σ. 1.*

Τροπολογία 139

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 26 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 7, στο άρθρο 17 παράγραφος 3 και στο άρθρο 25 ανατίθεται στην Επιτροπή **για περίοδο επτά ετών**.

Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση για την ανατεθείσα αρμοδιότητα το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της επταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

Τροπολογία 140

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 32 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 141

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 32 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 142

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες για την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση παραβιάσεων του παρόντος κανονισμού, ιδίως από τους χρήστες του εναερίου χώρου και τους παρόχους υπηρεσιών, και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες για την επιβολή κυρώσεων **και μηχανισμούς αποζημίωσης** σε περίπτωση παραβιάσεων του παρόντος κανονισμού, ιδίως από τους χρήστες του εναερίου χώρου και τους παρόχους υπηρεσιών, και λαμβάνουν όλα

επιβολή τους. Οι κυρώσεις που προβλέπονται είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

τα αναγκαία μέτρα για την επιβολή τους. Οι κυρώσεις που προβλέπονται είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Αιτιολόγηση

Πέραν της θέσπισης κυρώσεων, πρέπει επίσης να ιδρυθεί κατάλληλος μηχανισμός αποζημίωσης προκειμένου για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα που πηγάζει από την έλλειψη συγχρονισμού στην ανάπτυξη των SESAR και στις συνεπαγόμενες χαμένες επενδύσεις.

Τροπολογία 143

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα II – σημείο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) την εθνική **εποπτική** αρχή που εκδίδει το πιστοποιητικό·

Τροπολογία

α) την εθνική **αεροπορική** αρχή που εκδίδει το πιστοποιητικό·