

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B** REGULAMENTUL (CE) NR. 551/2004 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 10 martie 2004

privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European

(regulament privind spațiul aerian)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 96, 31.3.2004, p. 20)

Astfel cum a fost modificat prin:

Jurnalul Oficial

	NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u> Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009	L 300	34	14.11.2009



**REGULAMENTUL (CE) NR. 551/2004 AL PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

din 10 martie 2004

**privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic
European**

(regulament privind spațiul aerian)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei (1),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European (2),

având în vedere avizul Comitetul Regiunilor (3),

hotărând în conformitate cu procedura stabilită în articolul 251 din tratat(4), având în vedere textul comun aprobat de comitetul de conciliere la 11 decembrie 2003,

întrucât:

- (1) Crearea cerului unic european necesită o abordare armonizată pentru reglementarea organizării și utilizării spațiului aerian.
- (2) În raportul Grupului la nivel înalt pentru cerul unic european din noiembrie 2000 se consideră că spațiul aerian ar trebui configurat, reglementat și gestionat într-un mod strategic la nivel european.
- (3) Comunicarea Comisiei cu privire la crearea cerului unic european din 30 noiembrie 2001 prevede realizarea unei reforme structurale prin care să se creeze cerul unic european, pe baza unui management din ce în ce mai integrat al spațiului aerian și al dezvoltării de noi concepte și proceduri de management al traficului aerian.
- (4) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 (regulament-cadru) (5) stabilește cadrul pentru crearea cerului unic european.
- (5) În articolul 1 din Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă, statele contractante recunosc că „fiecare stat deține suveranitatea totală și exclusivă asupra spațiului aerian aflat deasupra teritoriului său”. În contextul acestei suveranități, statele membre ale Comunității, sub rezerva convențiilor internaționale în vigoare, își exercită competențele de autoritate publică în controlarea traficului aerian.
- (6) Spațiul aerian reprezintă o resursă comună pentru toate categoriile de utilizatori, care trebuie utilizată flexibil de către toți aceștia,

(1) JO C 103 E, 30.4.2002, p. 35.

(2) JO C 241, 7.10.2002, p. 24.

(3) JO C 278, 14.11.2002, p. 13.

(4) Avizul Parlamentului European din 3 septembrie 2002 (JO C 272 E, 13.11.2003, p. 316), Poziția comună a Consiliului din 18 martie 2003 (JO C 129 E, 3.6.2003, p. 11) și Poziția Parlamentului European din 3 iulie 2003 (nepublicată încă în *Jurnalul Oficial*). Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 29 ianuarie 2004 și Decizia Consiliului din 2 februarie 2004.

(5) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

▼B

asigurându-se echitate și transparență, ținându-se seama în același timp de necesitățile în materie de securitate și apărare ale statelor membre și de angajamentele asumate de acestea în cadrul organizațiilor internaționale.

- (7) Gestionarea eficientă a spațiului aerian este fundamentală pentru creșterea capacității sistemului de servicii din traficul aerian, pentru furnizarea răspunsului optim la diferite cerințe ale utilizatorilor și pentru utilizarea cât mai flexibilă a spațiului aerian.
- (8) Activitățile Eurocontrol confirmă că dezvoltarea în izolare a rețelei de rute și a structurii spațiului aerian este nerealistă, întrucât fiecare stat membru face parte integrantă din rețeaua europeană de management al traficului aerian (EATMN), atât în interiorul cât și în afara Comunității.
- (9) Ar trebui creat un spațiu aerian operațional din ce în ce mai integrat pentru traficul aerian general în spațiul aerian superior; ar trebui identificată corespunzător interfața dintre spațiul aerian superior și spațiul aerian inferior.
- (10) O regiune europeană superioară de informații de zbor (EUIR), care să încorporeze spațiul aerian superior aflat sub responsabilitatea statelor membre în cadrul prezentului regulament, ar trebui să faciliteze planificarea comună și publicarea informațiilor aeronautice pentru a elimina strangulările regionale.
- (11) Utilizatorii spațiului aerian se confruntă cu condiții diferite de acces la spațiul aerian comunitar și de libertate de mișcare în acest spațiu. Situația se datorează lipsei de armonizare în ceea ce privește clasificarea spațiului aerian.
- (12) Reconfigurarea spațiului aerian ar trebui să se bazeze pe cerințe operaționale, indiferent de frontierele existente. Ar trebui elaborate principii generale pentru crearea unor blocuri funcționale unitare ale spațiului aerian, prin consultare cu Eurocontrol și cu avizul tehnic al acestuia.
- (13) Este esențial să se creeze o structură comună armonizată a spațiului aerian din punct de vedere al rutelor și sectoarelor, să se întemeieze organizarea prezentă și viitoare a spațiului aerian pe principii comune, iar spațiul aerian să fie configurat și gestionat în conformitate cu norme armonizate.
- (14) Conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian ar trebui aplicat efectiv; este necesar să se optimizeze utilizarea sectoarelor aerospațiale, în special în perioadele de vârf pentru traficul aerian general și în spațiul aerian cu trafic intens, prin cooperarea dintre statele membre cu privire la utilizarea acestor sectoare pentru operațiuni și antrenamente militare. În acest scop, este necesar să se aloce resursele corespunzătoare pentru aplicarea efectivă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, luându-se în considerare atât cerințele civile cât și cele militare.
- (15) Statele membre ar trebui să coopereze cu statele membre vecine pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian dincolo de frontierele naționale.
- (16) Diferențele de organizare a cooperării civil-militare în Comunitate limitează gestionarea unitară și sincronizată a spațiului aerian și implementarea modificărilor. Succesul cerului unic european depinde de cooperarea eficientă dintre autoritățile civile și militare, fără a aduce atingere prerogativelor și responsabilităților statelor membre în domeniul apărării.
- (17) Operațiunile și antrenamentele militare ar trebui salvagardate ori de câte ori aplicarea principiilor și criteriilor comune prejudiciază desfășurarea lor în condiții de siguranță și eficiență.
- (18) Ar trebui introduse măsuri adecvate pentru a spori eficiența gestionării fluxului de trafic aerian pentru a ajuta unitățile opera-

▼B

ționale existente, inclusiv Unitatea centrală de gestionare a fluxurilor de trafic aerian a Eurocontrol, în vederea asigurării unor operațiuni de zbor eficiente.

- (19) Este de dorit să se ia în considerare posibilitatea extinderii conceptelor legate de spațiul aerian superior asupra spațiului aerian inferior, pe baza unui calendar și a unor studii adecvate,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

(1) În cadrul domeniului de aplicare al regulamentului cadru, prezentul regulament se referă la organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european. Obiectul prezentului regulament este de a sprijini conceptul unui spațiu aerian operativ din ce în ce mai integrat în contextul politicii comune a transporturilor și de a stabili proceduri comune de concepție, planificare și management care să asigure desfășurarea eficientă și în condiții de siguranță a managementului traficului aerian.

(2) Utilizarea spațiului aerian susține funcționarea serviciilor de navigație aeriană ca un tot coerent și unitar, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind furnizarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind furnizarea serviciilor) ⁽¹⁾.

(3) Fără a aduce atingere articolului 10, prezentul regulament se aplică spațiului aerian din regiunile ICAO EUR și AFI, în care statele membre sunt responsabile de furnizarea de servicii de trafic aerian în conformitate cu regulamentul privind furnizarea serviciilor. De asemenea, statele membre pot să aplice prezentul regulament la spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni ICAO, cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

(4) Regiunile de informații de zbor cuprinse în spațiul aerian căruia i se aplică prezentul regulament se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

CAPITOLUL II ARHITECTURA SPAȚIULUI AERIAN

▼M1

Articolul 3

Regiunea europeană superioară de informare a zborurilor (EUIR)

(1) Comunitatea și statele sale membre depun toate eforturile pentru stabilirea și recunoașterea de către OACI a unei singure EUIR. În acest sens, pentru aspecte care țin de competența Comunității, Comisia prezintă o recomandare Consiliului, în conformitate cu articolul 300 din tratat, până la 4 decembrie 2011.

(2) EUIR este concepută astfel încât să cuprindă spațiul aerian aflat în responsabilitatea statelor membre, în conformitate cu articolul 1

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

▼ M1

alineatul (3), și poate include, de asemenea, spațiu aerian al țărilor terțe europene.

(3) Crearea EUIR nu aduce atingere responsabilității statelor membre privind desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian pentru spațiul aerian de care sunt responsabile, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din regulamentul privind furnizarea de servicii.

(4) Statele membre își mențin responsabilitățile față de OACI în limitele geografice ale regiunilor superioare de informare a zborurilor și ale regiunilor de informare a zborurilor care le-au fost încredințate de către OACI la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

*Articolul 3a***Informații aeronautice în formă electronică**

(1) Fără a aduce atingere publicării de către statele membre a informațiilor aeronautice și într-un mod consecvent cu respectiva publicare, Comisia, în cooperare cu Eurocontrol, asigură disponibilitatea, în formă electronică, a unor informații aeronautice de bună calitate, prezentate într-o manieră armonizată și care respectă cerințele tuturor utilizatorilor interesați în ceea ce privește calitatea datelor și punerea la dispoziție în timp util a acestor informații.

(2) În sensul alineatului (1), Comisia:

- (a) asigură dezvoltarea unei infrastructuri comunitare de informare aeronautică sub forma unui portal electronic de informații integrate cu acces public fără restricții părților interesate. Infrastructura respectivă permite accesarea și furnizarea unor date necesare, cum ar fi, dar fără a se limita la, informare aeronautică, informații privind biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian (ARO), informații meteorologice și informații privind managementul fluxului de trafic aerian;
- (b) sprijină modernizarea și armonizarea furnizării de informații aeronautice în sensul cel mai larg, în strânsă cooperare cu Eurocontrol și OACI.

(3) Comisia adoptă normele detaliate de punere în aplicare a prezentului articol, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru.

*Articolul 4***Reguli ale aerului și clasificarea spațiului aerian**

În conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru, Comisia adoptă normele de punere în aplicare în scopul:

- (a) de a adopta dispozițiile pertinente privind regulile aerului, pe baza standardelor OACI și a practicilor recomandate;
- (b) de a armoniza aplicarea clasificării spațiului aerian ale OACI, incluzând adaptările adecvate, pentru a asigura furnizarea uniformă a unor servicii de trafic aerian sigure și eficiente în cadrul cerului unic european.

*Articolul 6***Managementul și configurarea rețelelor**

(1) Funcțiile rețelei de management al traficului aerian (ATM) permit utilizarea optimă a spațiului aerian și asigură faptul că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă, permițând, în

▼ **M1**

același timp, accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană. Aceste funcții ale rețelei au ca obiectiv sprijinirea inițiativelor la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și se execută într-un mod care respectă separarea sarcinilor operaționale și de reglementare.

(2) Pentru a îndeplini obiectivele menționate la alineatul (1) și fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre referitoare la rutele naționale și structurile spațiului aerian, Comisia se asigură că sunt exercitate următoarele funcții:

- (a) configurarea rețelei europene de rute;
- (b) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor pentru transponderele radar.

Funcțiile menționate la primul paragraf nu implică adoptarea de măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general sau exercitarea unei puteri politice discreționare. Acestea iau în considerare propuneri prezentate la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Acestea se exercită în coordonare cu autoritățile militare în conformitate cu procedurile convenite referitoare la utilizarea flexibilă a spațiului aerian.

După consultarea Comitetului pentru cerul unic și în conformitate cu normele de punere în aplicare menționate la alineatul (4), Comisia poate să încredințeze Eurocontrol sau unui alt organism imparțial și competent sarcinile necesare pentru executarea funcțiilor menționate la primul paragraf. Aceste sarcini se execută în mod imparțial și rentabil, în numele statelor membre și al părților interesate. Acestea sunt supuse unei guvernări adecvate, care recunoaște responsabilități separate pentru furnizarea de servicii și reglementare, luând în considerare necesitățile întregii rețele ATM și cu implicarea deplină a utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

(3) După o consultare adecvată a părților interesate din sectorul aerian, Comisia poate adăuga funcții la lista funcțiilor de la alineatul (2). Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (4) din regulamentul-cadru.

(4) Normele detaliate de punere în aplicare a măsurilor menționate la acest articol, cu excepția celor menționate la alineatele (6)-(9), se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru. Aceste norme de punere în aplicare se referă în special la:

- (a) coordonarea și armonizarea proceselor și procedurilor de ameliorare a eficienței managementului frecvențelor aeronautice, incluzând elaborarea de principii și criterii;
- (b) funcția centrală de coordonare a identificării timpurii și soluționarea necesităților de frecvențe în benzile alocate traficului aerian general european pentru a sprijini conceperea și operarea rețelei aviatice europene;
- (c) funcții de rețea adiționale astfel cum sunt definite în planul general pentru ATM;
- (d) modalități de luare a deciziilor în colaborare între statele membre, furnizorii de servicii de navigație aeriană și funcția de management al rețelei pentru sarcinile menționate la alineatul (2);
- (e) un sistem de consultare a părților interesate respective, în cadrul procesului decizional, atât la nivel național, cât și european; și

▼ M1

(f) în cadrul spectrului radio alocat traficului aerian general de Uniunea Internațională a Telecomunicațiilor, o împărțire a sarcinilor și responsabilităților între funcția de management al rețelei și managerii naționali de frecvențe, asigurându-se că funcțiile de management al frecvențelor la nivel național continuă să asigure acele alocări de frecvențe care nu au nici un impact asupra rețelei. În situațiile care au un impact asupra rețelei, managerii naționali de frecvențe cooperează cu persoanele responsabile de funcția de management al rețelei pentru a optimiza utilizarea frecvențelor.

(5) Alte aspecte ale configurării spațiului aerian decât cele menționate la alineatul (2) se tratează la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Acest proces de configurare ia în considerare cerințele și complexitatea traficului, planurile de performanță funcțională sau națională a blocurilor funcționale de spațiu aerian și include consultarea deplină a utilizatorilor corespunzători ai spațiului aerian sau a grupurilor corespunzătoare reprezentând utilizatorii spațiului aerian și autoritățile militare, după caz.

(6) Statele membre încredințează Eurocontrol sau unui alt organism imparțial și competent managementul fluxului de trafic aerian, în baza unor mecanisme de control adecvate.

(7) Normele de punere în aplicare pentru managementul fluxului de trafic aerian, incluzând mecanismele de control adecvate, se stabilesc în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 5 alineatul (2) din regulamentul-cadru și se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru, în vederea optimizării capacității disponibile în utilizarea spațiului aerian și intensificării proceselor de management al fluxului de trafic aerian. Aceste norme se bazează pe transparență și eficiență, asigurând furnizarea flexibilă și la timp a capacității, în conformitate cu recomandările planului regional de navigație aeriană al OACI pentru regiunea europeană.

(8) Normele de punere în aplicare pentru managementul fluxului de trafic aerian sprijină deciziile operaționale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale operatorilor de aeroporturi și ale utilizatorilor spațiului aerian și se referă la următoarele domenii:

- (a) planificarea zborurilor;
- (b) utilizarea capacității disponibile a spațiului aerian în toate etapele de zbor, inclusiv alocarea sloturilor orare; și
- (c) utilizarea itinerariilor de către traficul aerian general, inclusiv
 - crearea unei singure publicații pentru orientarea pe rută și în trafic;
 - opțiuni de deviere a traficului aerian general de la zonele congestionate; și
 - normele prioritare privind accesul la spațiul aerian pentru traficul aerian general, în special în perioadele de aglomerație și criză.

(9) La elaborarea și adoptarea normelor de punere în aplicare, Comisia ia în considerare, după caz și fără a aduce atingere siguranței, coerența între planurile de zbor și sloturile aeroporturilor și coordonarea necesară cu regiunile adiacente.

▼B

CAPITOLUL III
**UTILIZAREA FLEXIBILĂ A SPAȚIULUI AERIAN ÎN CERUL
 UNIC EUROPEAN**

Articolul 7

Utilizarea flexibilă a spațiului aerian

(1) Având în vedere organizarea aspectelor militare de care sunt responsabile, statele membre asigură aplicarea unitară în cadrul cerului unic european a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel cum a fost descris de ICAO și dezvoltat de Eurocontrol, pentru a facilita gestionarea spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune a transporturilor.

(2) Statele membre raportează anual Comisiei cu privire la aplicarea, în contextul politicii comune a transporturilor, a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în legătură cu spațiul aerian de care răspund.

(3) În cazul în care, în special ca urmare a rapoartelor prezentate de statele membre, devine o necesitate consolidarea și armonizarea aplicării conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în cadrul cerului european unic, normele de aplicare în contextul politicii comune a transporturilor se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 8 din regulamentul cadru.

Articolul 8

Suspendarea temporară

(1) În cazurile în care aplicarea articolului 7 dă naștere unor dificultăți operaționale semnificative, statele membre pot suspenda temporar această aplicare, cu condiția de a informa de îndată Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

(2) În urma introducerii unei suspendări temporare, normele adoptate în temeiul articolului 7 alineatul (3) pot fi adaptate spațiului aerian de care răspunde statul membru (de care răspund statele membre) în cauză, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 8 din regulamentul cadru.

▼M1**▼B**

CAPITOLUL IV
DISPOZIȚII FINALE

Articolul 10

Analiză

În contextul analizei periodice prevăzute în articolul 12 alineatul (2) din regulamentul cadru, Comisia finalizează un studiu de prospectare privind condițiile pentru aplicarea viitoare la spațiul aerian inferior a conceptelor menționate la articolele 3, 5 și 6.

Pe baza concluziilor acestui studiu și în lumina progresului înregistrat, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului până la 31 decembrie 2006 însoțit, dacă este cazul, de o propunere de extindere a aplicării acestor concepte la spațiul aerian inferior sau de stabilire a oricăror alte măsuri. În caz că se preconizează o astfel de

▼B

extindere, deciziile relevante ar trebui luate, de preferință, înainte de 31 decembrie 2009.

Articolul 11

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicarea sa în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.