

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

► **B** REGULAMENTUL (CE) NR. 549/2004 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 10 martie 2004

de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European

(regulament-cadru)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 96, 31.3.2004, p. 1)

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. 549/2004 AL PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

din 10 martie 2004

de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European

(regulament-cadru)

(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 Comitetului Regiunilor (3),

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

întrucât:

- (1) Punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor necesită un sistem eficient de transport aerian care să permită funcționarea constantă și în condiții de siguranță a serviciilor de transport aerian, facilitând astfel libera circulație a mărfurilor, persoanelor și serviciilor.
- (2) La reuniunea sa extraordinară de la Lisabona din 23 și 24 martie 2000, Consiliul European a făcut apel la Comisie să prezinte propuneri privind gestionarea spațiului aerian, controlul traficului aerian și gestionarea fluxului de trafic aerian pe baza activității Grupului la nivel înalt pentru cerul unic european înființat de Comisie. Acest grup, format în mare parte din autorități civile și militare din navigația aeriană a statelor membre, și-a prezentat raportul în noiembrie 2000.
- (3) Buna funcționare a sistemului de transport aerian impune existența unui nivel înalt și consecvent de siguranță în serviciile de navigație aeriană, care să permită utilizarea optimă a spațiului aerian european și un nivel înalt și consecvent de siguranță al călătoriilor aeriene, pentru îndeplinirea obligațiilor de interes general ale serviciilor de navigație aeriană, inclusiv a obligațiilor privind serviciile publice. Prin urmare, sistemul ar trebui să funcționeze la cele mai înalte standarde de responsabilitate și competență.
- (4) Inițiativa cerului unic european ar trebui dezvoltată în coroborare cu obligațiile care decurg din apartenența Comunității și statelor membre la Eurocontrol și cu principiile stabilite prin Convenția de la Chicago din 1944 privind Aviația Civilă Internațională.

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

(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. 296), Poziția comună a Consiliului din 18 martie 2003 (JO C 129 E, 3.6.2003, p. 1) și Poziția Parlamentului European din 3 iulie 2003 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Rezoluția legislativă a Parlamentului European de la 29 ianuarie 2004 și Decizia Consiliului din 2 februarie 2004.

▼B

- (5) Deciziile privind conținutul, aria de cuprindere sau desfășurarea operațiunilor militare și pregătirea militară nu sunt de competența Comunității.
- (6) Statele membre au adoptat o declarație de ansamblu referitoare la problemele militare legate de cerul unic european ⁽¹⁾. Conform declarației, statele membre ar trebui, în special, să intensifice cooperarea civil-militară și, dacă este cazul și în măsura în care statele membre interesate consideră necesar acest lucru, să promoveze cooperarea dintre forțele lor armate cu privire la toate aspectele privind gestionarea traficului aerian.
- (7) Spațiul aerian constituie o resursă limitată, a cărei utilizare optimă și eficientă va fi posibilă numai dacă se ține seama de cerințele tuturor utilizatorilor și, dacă este cazul, se regăsesc în procesul general de elaborare, decizie și punere în practică a cerului unic european, inclusiv ale Comitetului pentru cerul unic.
- (8) Din aceste motive și în vederea extinderii cerului unic european astfel încât să includă un număr mai mare de state europene, Comunitatea ar trebui să stabilească, având în vedere evoluțiile la nivelul Eurocontrol, obiective comune și un program de acțiune pentru mobilizarea eforturilor Comunității, ale statelor membre și diferiților factori economici, în vederea creării unui spațiu aerian operațional mai integrat: cerul unic european.
- (9) Atunci când statele membre iau măsuri pentru a asigura respectarea cerințelor comunitare, autoritățile care verifică respectarea acestora ar trebui să fie suficient de independente față de furnizorii serviciilor de navigație aeriană.
- (10) Serviciile de navigație aeriană, în special serviciile de trafic aerian care sunt comparabile cu autoritățile publice, trebuie separate funcțional sau structural, fiind organizate în forme juridice foarte diverse în diferitele state membre.
- (11) Atunci când este necesară auditarea independentă a furnizorilor serviciilor de navigație aeriană, inspecțiile realizate de către autoritățile oficiale de audit ale statelor membre, în cazul în care aceste servicii sunt furnizate de către administrație, ori de către un organism public monitorizat de către autoritățile susmenționate, ar trebui recunoscute ca audit independent, indiferent dacă rapoartele auditorilor sunt date publicității sau nu.
- (12) Este de dorit să se extindă cerul unic european la țările terțe europene, fie în cadrul participării Comunității la lucrările Eurocontrol, după aderarea Comunității la Eurocontrol, fie pe baza acordurilor încheiate de Comunitate cu aceste țări.
- (13) Aderarea Comunității la Eurocontrol reprezintă o componentă importantă în crearea unui spațiu aerian paneuropean.
- (14) În procesul de realizare a cerului unic european, Comunitatea ar trebui, dacă este cazul, să stabilească cel mai înalt nivel de cooperare cu Eurocontrol, pentru a asigura sinergia reglementărilor și abordări coerente, precum și pentru a evita orice suprapunere a acțiunilor celor două părți.
- (15) În conformitate cu concluziile Grupului la nivel înalt, Eurocontrol reprezintă organismul cu expertiza necesară de a susține Comunitatea în rolul său de autoritate de reglementare. În consecință, ar trebui elaborate norme de punere în aplicare în legătură cu chestiunile care sunt de competența Eurocontrol și decurg din mandatele primite de acesta, sub rezerva condițiilor care urmează să fie incluse într-un cadru de cooperare între Comisie și Eurocontrol.

(1) JO L 96, 31.3.2004, p. 9.

▼B

- (16) Elaborarea măsurilor necesare pentru crearea cerului unic european necesită ample consultări cu factorii economici și sociali interesați.
- (17) Partenerii sociali ar trebui informați și consultați corespunzător cu privire la toate măsurile cu implicații sociale semnificative. Ar trebui consultat, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, înființat prin Decizia 1998/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind înființarea comitetelor de dialog sectorial cu rolul de a promova dialogul între partenerii sociali la nivel european ⁽¹⁾.
- (18) Factorii interesați, de exemplu furnizorii serviciilor de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturile, industria aeronautică și organismele profesionale de reprezentare a personalului, ar trebui să aibă posibilitatea de a consilia Comisia cu privire la aspectele tehnice ale punerii în practică a cerului unic european.
- (19) Funcționarea în ansamblu a sistemului de servicii de navigație aeriană la nivel european ar trebui evaluată cu regularitate, acordându-se atenția cuvenită menținerii unui nivel înalt de siguranță, astfel încât să se verifice eficacitatea măsurilor adoptate și să se propună măsuri suplimentare.
- (20) Sancțiunile prevăzute în legătură cu încălcarea prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3 trebuie să fie eficiente, proporționale și descurajante, fără să diminueze siguranța.
- (21) Impactul măsurilor adoptate pentru aplicarea prezentului regulament ar trebui evaluat în lumina rapoartelor ce urmează să fie prezentate cu regularitate de către Comisie.
- (22) Prezentul regulament nu aduce atingere competenței statelor membre de a adopta dispoziții cu privire la organizarea forțelor lor armate. În temeiul acestei competențe, statele membre pot decide adoptarea unor măsuri care să asigure că forțele lor armate au spațiu aerian suficient pentru formare și instruire. În consecință, ar trebui prevăzută o clauză de salvagardare pentru a permite exercitarea acestei competențe.
- (23) Măsurile pentru o mai bună cooperare privind utilizarea aeroportului Gibraltar au fost convenite la Londra, la 2 decembrie 1987, de către Regatul Spaniei și Regatul Unit, într-o declarație comună a miniștrilor afacerilor externe din cele două țări. Aceste măsuri nu au intrat încă în vigoare.
- (24) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume crearea cerului unic european, nu poate fi atins într-o măsură suficientă de către statele membre din cauza anvergurii acestei acțiuni la nivel transnațional și, prin urmare, poate fi mai bine atins la nivel comunitar, fiind permise în același timp norme de aplicare detaliate care țin seama de condițiile locale specifice, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut de articolul 5 din tratat. Conform principiului proporționalității prevăzut în acest articol, prezentul regulament nu dispune mai mult decât este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (25) Măsurile necesare pentru aplicarea prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor executive conferite Comisiei ⁽²⁾.
- (26) Articolul 8 alineatul (2) din normele de procedură referitoare la comitete ⁽³⁾, stabilite în temeiul articolului 7 alineatul (1) din

⁽¹⁾ JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

⁽²⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO C 38, 6.2.2001, p. 3.

▼B

Decizia 1999/468/CE, prevede o normă conform căreia președintele unui comitet poate decide să invite părți terțe la o reuniune a comitetului. Dacă este cazul, președintele Comitetului pentru cerul unic ar trebui să invite reprezentanți ai Eurocontrol să participe la reuniuni în calitate de observatori sau experți,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

▼M1*Articolul 1***Obiectivul și domeniul de aplicare**

(1) Inițiativa privind cerul unic european are drept obiectiv consolidarea normelor actuale de siguranță a traficului aerian, contribuția la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian (ATM) și ale serviciilor de navigație aeriană (ANS) pentru traficul aerian general din Europa, prin conformarea cu cerințele tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană coerentă de rute, sisteme de gestionare a rețelei și de management al traficului aerian bazate exclusiv pe siguranță, eficiență și criterii tehnice, în folosul utilizatorilor spațiului aerian. Pentru a realiza acest obiectiv, prezentul regulament stabilește un cadru de reglementare armonizat pentru crearea cerului unic european.

(2) Aplicarea prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3 nu aduce atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și cerințelor statelor membre referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la articolul 13. Prezentul regulament și măsurile menționate la articolul 3 nu privesc operațiunile militare și instruirea militară.

(3) Aplicarea prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3 nu aduce atingere drepturilor și îndatoririlor statelor membre prevăzute în Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”). În acest context, un obiectiv suplimentar al prezentului regulament este, în domeniile reglementate de acesta, să asiste statele membre în îndeplinirea obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziții în prezentul regulament, precum și în normele elaborate pentru punerea în aplicare a acestuia.

(4) Aplicarea prezentului regulament în cazul aeroportului Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice ale Regatului Spaniei și, respectiv, Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord cu privire la dife-rendul lor referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.

▼B*Articolul 2***Definiții**

În sensul prezentului regulament și al măsurilor menționate la articolul 3, se aplică următoarele definiții:

1. „serviciu de control al traficului aerian (ATC)” înseamnă un serviciu furnizat în scopul:
 - (a) de a împiedica coliziunile:
 - dintre aeronave și
 - în zona de manevră, între aeronave și obstacole; și

▼B

- (b) de a accelera și menține un flux ordonat al traficului aerian;
2. „serviciu de control al aerodromului” înseamnă un serviciu ATC pentru traficul pe aerodrom;
 3. „serviciu de informații aeronautice” înseamnă un serviciu stabilit în zona de acoperire definită, responsabil de furnizarea informațiilor aeronautice și a datelor necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene;
 4. „servicii de navigație aeriană” înseamnă servicii de trafic aerian, servicii de comunicație, navigație și supraveghere, servicii meteorologice pentru navigația aeriană și servicii de informații aeronautice;
 5. „furnizor de servicii de navigație aeriană” înseamnă o entitate de drept public sau privat care prestează servicii de navigație pentru traficul aerian general;
 6. „bloc de spațiu aerian” înseamnă un spațiu aerian cu dimensiuni stabilite în spațiu și timp, în interiorul căruia sunt prestate servicii de navigație aeriană;
 7. „managementul spațiului aerian” înseamnă o funcție de planificare cu obiectivul primar de a utiliza la maxim spațiul aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin distribuirea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt;

▼M1

8. „utilizatori ai spațiului aerian” înseamnă operatori de aeronave exploatare în traficul aerian general;

▼B

9. „gestionarea fluxului de trafic aerian” înseamnă o funcție stabilită în vederea promovării unui flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid, asigurând utilizarea la maxim a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii serviciilor de trafic aerian corespunzător;

▼M1

10. „managementul traficului aerian (ATM)” înseamnă ansamblul funcțiilor de la bordul aeronavelor și de la sol (servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxurilor de trafic aerian) necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;

▼B

11. „servicii de trafic aerian” înseamnă diferitele servicii de informare cu privire la zbor, servicii de alertare, servicii de consultanță în domeniul traficului aerian și servicii ATC (servicii de control zonal, de abordare și aerodrom);
12. „serviciu de control zonal” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate într-un bloc de spațiu aerian;
13. „serviciu de control de abordare” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate care decolează sau aterizează;

▼M1

- 13a. „Planul general pentru ATM” înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului ⁽¹⁾, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR) ⁽²⁾;

⁽¹⁾ JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

⁽²⁾ JO L 64, 2.3.2007, p. 1.

▼B

14. „pachet de servicii” înseamnă două sau mai multe servicii de navigație aeriană;

▼M1

15. „certificat” înseamnă un document emis de o autoritate națională de supervizare în orice formă, în conformitate cu dreptul intern, care atestă că un furnizor de servicii de navigație aeriană îndeplinește cerințele privind furnizarea unui anumit serviciu;

▼B

16. „servicii de comunicare” înseamnă servicii aeronautice fixe și mobile care permit comunicarea sol-sol, aer-sol și aer-aer, în scopuri legate de ATC;
17. „rețeaua europeană de management al traficului aerian” (EATMN) înseamnă ansamblul de sisteme enumerate în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea)⁽¹⁾ care fac posibilă prestarea serviciilor de navigație aeriană în Comunitate, inclusiv interfețele la frontierele cu țări terțe;
18. „concept de operare” înseamnă criteriile pentru utilizarea operațională a EATMN sau a unui segment din aceasta;
19. „componente” înseamnă mijloacele fixe, cum ar fi aparatura, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea EATMN;
20. „Eurocontrol” este Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene⁽²⁾;

▼M1

22. „utilizarea flexibilă a spațiului aerian” înseamnă un concept de management al spațiului aerian aplicat în zona Conferinței Europene a Aviației Civile în baza „Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace” (Manualul de management al spațiului aerian pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian) publicat de Eurocontrol;

▼B

23. „regiune de informare cu privire la zbor” înseamnă un spațiu aerian cu dimensiuni stabilite, în cadrul căruia sunt furnizate servicii de informare cu privire la zbor și servicii de alertare;

▼M1

- 23a. „serviciu de informare a zborurilor” înseamnă un serviciu furnizat în scopul furnizării de consiliere și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor;
- 23b. „serviciu de alarmare” înseamnă un serviciu furnizat pentru notificarea organizațiilor corespunzătoare cu privire la aeronavele care necesită asistență de căutare și salvare și pentru sprijinirea respectivelor organizații conform dispozițiilor;

▼B

24. „plafon de zbor” înseamnă o suprafață cu presiunea atmosferică constantă raportată la presiunea specifică de 1013,2 hectopascali și care este separată de alte asemenea suprafețe prin intervale de presiune specifice;

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 33.

⁽²⁾ Convenție, astfel cum a fost modificată prin protocolul din 12 februarie 1981 și revizuită prin protocolul din 27 iunie 1997.

▼ M1

25. „bloc funcțional de spațiu aerian” înseamnă un bloc de spațiu aerian care se bazează pe cerințe operaționale și care este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care furnizarea de servicii de navigație aeriană și funcțiile conexe sunt bazate pe performanță și optimizate cu scopul de a consolida, în fiecare bloc funcțional de spațiu aerian, cooperarea dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană și, după caz, furnizorul integrat;

▼ B

26. „trafic aerian general” înseamnă toate deplasările aeronavelor civile, precum și toate deplasările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor militare, vamale și de poliție) atunci când aceste deplasări sunt realizate în conformitate cu procedurile OACI;
27. „OACI” înseamnă Organizația Aviației Civile Internaționale, înființată prin Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională;
28. „interoperabilitate” înseamnă o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acestuia, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficace a EATMN. Interoperabilitatea se realizează asigurând conformitatea sistemelor și componentelor cu cerințele esențiale;
29. „servicii meteorologice” înseamnă acele infrastructuri și servicii care furnizează aeronavelor prognoze, buletine și observații meteorologice, precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană;
30. „servicii de navigație” înseamnă acele infrastructuri și servicii care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare;
31. „date operaționale” înseamnă informații care privesc toate etapele de zbor și sunt necesare pentru luarea deciziilor operaționale de către furnizorii de servicii de navigație, utilizatorii spațiului aerian, operatorilor de aeroporturi și altor factori implicați;
32. „procedură”, astfel cum este utilizat în contextul regulamentului privind interoperabilitatea, înseamnă o metodă standard pentru utilizarea tehnică sau operațională a sistemelor, în contextul conceptelor de operare aprobate și validate care impun aplicarea unitară în întreaga EATMN;
33. „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare operațională după instalarea inițială sau îmbunătățirea unui sistem;
34. „rețea de rute” înseamnă o rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general, necesară pentru prestarea de servicii ATC;
35. „rută” înseamnă itinerarul ales pentru a fi urmat de o aeronavă pe parcursul operării acesteia;
36. „funcționare continuă” înseamnă operarea EATMN în așa fel încât, din perspectiva utilizatorului, funcționează ca și cum ar fi o singură entitate;

▼ M1**▼ B**

38. „servicii de supraveghere” înseamnă acele infrastructuri și servicii utilizate pentru a determina pozițiile fiecărei aeronave pentru separarea în condiții de siguranță;
39. „sistem” înseamnă totalul componentelor aeriene și de sol, precum și echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor;

▼B

40. „îmbunătățire” înseamnă orice transformare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem;

▼M1

41. „servicii transfrontaliere” înseamnă orice situație în care serviciile de navigație aeriană sunt furnizate într-un stat membru de un furnizor de servicii certificat într-un alt stat membru.

▼B*Articolul 3***Domenii de acțiune comunitară**

(1) Prezentul regulament stabilește un cadru de reglementare armonizat pentru crearea cerului unic european în concordanță cu:

- (a) 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) ⁽¹⁾;
- (b) Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind furnizarea serviciilor de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind furnizarea serviciilor) ⁽²⁾ și
- (c) Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea Rețelei Europene de Management al Traficului Aerian (regulament privind interoperabilitatea) ⁽³⁾;

precum și cu normele de punere în aplicare adoptate de Comisie pe baza prezentului regulament și a regulamentelor menționate mai sus.

(2) Măsurile menționate la alineatul (1) se aplică sub rezerva dispozițiilor din prezentul regulament.

▼M1*Articolul 4***Autoritățile naționale de supervizare**

(1) Statele membre numesc sau stabilesc, în comun sau separat, unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supervizare care să își asume atribuțiile primite în temeiul prezentului regulament și al măsurilor menționate la articolul 3.

(2) Autoritățile naționale de supervizare sunt independente față de furnizorii de servicii de navigație aeriană. Această independență se obține printr-o separare corespunzătoare, cel puțin la nivel funcțional, între autoritățile naționale de supervizare și respectivii furnizori.

(3) Autoritățile naționale de supervizare își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent. Aceasta se obține prin introducerea unor mecanisme adecvate de gestionare și control, inclusiv la nivelul administrației statelor membre. Cu toate acestea, autoritățile naționale de supervizare nu sunt împiedicate în acest mod să își exercite atribuțiile în acord cu normele privind organizarea ale autorităților naționale ale aviației civile sau ale oricărui alt organism public.

(4) Statele membre se asigură că autoritățile naționale de supervizare dețin resursele și au capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate în conformitate cu prezentul regulament în mod eficient și cu promptitudine.

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

⁽²⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

⁽³⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

▼ M1

(5) Statele membre notifică Comisiei numele și adresa autorităților naționale de supervizare, precum și orice modificări aduse acestora, împreună cu măsurile luate pentru a garanta conformitatea cu alineatele (2), (3) și (4).

▼ B*Articolul 5***Procedura comitetului**

(1) Comisia este sprijinită de Comitetul pentru cerul unic, denumit în continuare „comitetul”, alcătuit din doi reprezentanți ai fiecărui stat membru și prezidat de un reprezentant al Comisiei. Comitetul asigură că se va ține seama de interesele tuturor categoriilor de utilizatori.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.

Perioada prevăzută în articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună.

▼ M1

(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

(5) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4) și (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

*Articolul 6***Organismul consultativ sectorial**

Fără a aduce atingere rolului comitetului și al Eurocontrol, Comisia înființează un „organism consultativ sectorial” de care să aparțină furnizorii de servicii de navigație aeriană, asociațiile de utilizatori ai spațiului aerian, operatorii de aeroporturi, industria producătoare și organismele profesionale de reprezentare a personalului. Rolul acestui organism este numai de a consilia Comisia cu privire la punerea în aplicare a cerului unic european.

*Articolul 7***Relațiile cu țările terțe europene**

Comunitatea și membrii săi urmăresc și susțin extinderea cerului unic european către țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene. În acest scop, aceștia depun toate eforturile, fie în cadrul acordurilor încheiate cu țările terțe vecine, fie în cadrul acordurilor privind blocurile funcționale de spațiu aerian, pentru a extinde domeniul de aplicare a prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3, astfel încât să includă țările respective.

*Articolul 8***Norme de punere în aplicare**

(1) În scopul elaborării normelor de punere în aplicare, Comisia poate emite mandate pentru Eurocontrol sau, după caz, pentru un alt

▼ M1

organ, stabilind sarcinile care trebuie îndeplinite și calendarul executării acestora și luând în considerare termenele-limită aplicabile prevăzute de prezentul regulament. Comisia ia măsuri în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 5 alineatul (2).

(2) Atunci când intenționează să emită un mandat în conformitate cu alineatul (1), Comisia depune toate eforturile pentru a utiliza la un nivel optim măsurile în vigoare privind implicarea și consultarea tuturor părților interesate în cazul în care aceste măsuri corespund practicilor Comisiei cu privire la transparență și proceduri consultative și nu contravin obligațiilor sale instituționale.

*Articolul 9***Sancțiuni**

Sancțiunile pe care statele membre le stabilesc pentru încălcările prezentului regulament și ale măsurilor menționate la articolul 3, săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian și furnizorii de servicii, sunt eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare.

*Articolul 10***Consultarea părților interesate**

(1) Statele membre, hotărând în conformitate cu legislația națională, stabilesc mecanisme consultative pentru implicarea corespunzătoare a părților interesate, inclusiv a organelor profesionale de reprezentare a personalului, în punerea în aplicare a cerului unic european.

(2) Comisia instituie un mecanism consultativ la nivel comunitar. Comitetul de dialog sectorial instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE este asociat la consultări.

(3) Consultarea părților interesate vizează, în special, dezvoltarea și introducerea de noi concepte și tehnologii în EATMN.

Părțile interesate pot include:

- furnizori de servicii de navigație aeriană;
- operatorii de aeroporturi;
- utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante de reprezentare a utilizatorilor spațiului aerian;
- autoritățile militare;
- industria producătoare; și
- organismele profesionale de reprezentare a personalului.

*Articolul 11***Sistemul de îmbunătățire a performanțelor**

(1) Se instituie un sistem de îmbunătățire a performanțelor serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea, cu scopul de a îmbunătăți performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea în cadrul cerului unic european. Acesta cuprinde:

- (a) obiective de performanță la nivel comunitar referitoare la domeniile esențiale de performanță, cum ar fi siguranța, mediul, capacitatea și rentabilitatea;
- (b) planuri la nivel național sau planuri pentru blocurile funcționale de spațiu aerian, incluzând obiectivele de performanță, care să asigure coerența cu obiectivele de performanță la nivel comunitar; precum și

▼ M1

(c) evaluarea periodică, monitorizarea și analiza comparativă a serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea.

(2) În conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3), Comisia poate autoriza Eurocontrol sau un alt organism imparțial și competent să acționeze în calitate de „organism de evaluare a performanțelor”. Rolul organismului de evaluare a performanțelor este de a sprijini Comisia, în colaborare cu autoritățile naționale de supervizare, și de a sprijini autoritățile naționale de supervizare, la cerere, în vederea punerii în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1). Comisia se asigură că organismul de evaluare a performanțelor acționează independent în îndeplinirea atribuțiilor încredințate acestuia de Comisie.

(3) (a) Obiectivele de performanță la nivel comunitar pentru rețeaua de management al traficului aerian se adoptă de Comisie în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3), după ce au fost luate în considerare contribuțiile relevante ale autorităților naționale de supervizare la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.

(b) Planurile naționale sau planurile blocurilor funcționale de spațiu aerian menționate la alineatul (1) litera (b) sunt elaborate de autoritățile naționale de supervizare și adoptate de statul (statele) membru (membre). Aceste planuri includ obiectivele naționale obligatorii sau obiectivele la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și un sistem adecvat de stimulente, astfel cum a fost adoptat de statul (statele) membru (membre). Elaborarea planurilor face obiectul colaborării cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, precum și, dacă este cazul, cu operatorii și coordonatorii de aeroporturi.

(c) Coerența obiectivelor naționale sau ale blocurilor funcționale de spațiu aerian cu obiectivele de performanță la nivel comunitar este evaluată de Comisie pe baza criteriilor de evaluare menționate la alineatul (6) litera (d).

În cazul în care Comisia constată că unul sau mai multe obiective de performanță naționale sau ale blocurilor funcționale de spațiu aerian nu corespund criteriilor de evaluare, aceasta poate decide, în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 5 alineatul (2), să emită o recomandare prin care să solicite autorităților naționale de supervizare în cauză să propună unul sau mai multe obiective de performanță revizuite. Statele membre în cauză adoptă aceste obiective de performanță revizuite și iau măsurile corespunzătoare, care sunt aduse la cunoștința Comisiei în timp util.

În cazul în care Comisia constată că obiectivele de performanță revizuite și măsurile corespunzătoare nu sunt adecvate, aceasta poate decide, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3), ca statele membre în cauză să adopte măsuri corective.

În caz contrar, Comisia poate decide, pe baza unor dovezi justificative corespunzătoare, să revizuiască obiectivele de performanță la nivel comunitar în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3).

(d) Perioada de referință pentru sistemul de îmbunătățire a performanțelor este de cel puțin trei ani și, respectiv, de cel mult cinci ani. În această perioadă, în cazul în care nu sunt îndeplinite obiectivele naționale sau ale blocurilor funcționale de spațiu aerian, statele membre și/sau autoritățile naționale de supervizare pun în aplicare măsurile corective pe care le-au stabilit. Prima perioadă de referință cuprinde primii trei ani de

▼ M1

la adoptarea normelor de punere în aplicare menționate la alineatul (6).

- (e) Comisia evaluează periodic realizarea obiectivelor de performanță și prezintă rezultatele Comitetului pentru cerul unic.

(4) Se aplică următoarele proceduri sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1):

- (a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea, furnizate de toate părțile interesate, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi, de autoritățile naționale de supervizare, de statele membre și de Eurocontrol;
- (b) selectarea domeniilor-cheie de performanță adecvate, pe baza documentului OACI nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept” (Conceptul operațional global de management al traficului aerian), armonizate cu cele identificate în cadrul de performanță al Planului general pentru ATM, care să includă domeniile siguranței, mediului, capacității și rentabilității, adaptate, în cazul în care este necesar, astfel încât să țină seama de nevoile specifice ale cerului unic european și de obiectivele relevante pentru domeniile respective, și definirea unui număr limitat de indicatori-cheie ai performanței pentru măsurarea performanțelor;
- (c) stabilirea unor obiective de performanță la nivel comunitar, care sunt definite ținându-se seama de contribuțiile identificate la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian;
- (d) evaluarea obiectivelor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian pe baza planului național sau al blocului funcțional de spațiu aerian; și
- (e) monitorizarea planurilor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian, incluzând mecanisme de alertă adecvate.

Comisia poate adăuga proceduri pe lista procedurilor menționate la prezentul alineat. 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).

(5) Stabilirea sistemului de îmbunătățire a performanțelor ține seama de faptul că serviciile de rută, serviciile de terminal și funcțiile de rețea sunt diferite și ar trebui tratate ca atare, având în vedere și scopul măsurării performanțelor, dacă este necesar.

(6) Pentru funcționarea detaliată a sistemului de îmbunătățire a performanțelor, Comisia adoptă norme de punere în aplicare în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3), până la 4 decembrie 2011 și într-un interval convenabil, compatibil cu respectarea termenelor relevante stabilite de prezentul regulament. Aceste norme de punere în aplicare vizează:

- (a) conținutul și calendarul procedurilor menționate la alineatul (4);
- (b) perioada de referință și intervale pentru evaluarea îndeplinirii obiectivelor de performanță și stabilirea de noi obiective;
- (c) criteriile pentru instituirea de către autoritățile naționale de supervizare a planurilor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian, cuprinzând obiectivele de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian și sistemul de stimulente. Planurile de performanță:
 - (i) se bazează pe planurile de afaceri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană;

▼ M1

- (ii) vizează toate elementele costului aferente bazei de cost naționale sau a blocului funcțional de spațiu aerian;
- (iii) includ obiective de performanță obligatorii conforme cu obiectivele de performanță comunitare;
- (d) criteriile care să determine dacă obiectivele naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian sunt conforme cu obiectivele de performanță comunitare pe durata perioadei de referință și pentru a susține mecanismele de alertă;
- (e) principiile generale privind înființarea de către statele membre a sistemului de stimulente;
- (f) principiile privind aplicarea unui mecanism tranzitoriu necesar pentru adaptarea la funcționarea sistemului de îmbunătățire a performanțelor, a cărei durată nu trebuie să depășească 12 luni de la adoptarea normelor de punere în aplicare.

▼ B*Articolul 12***Supraveghere, monitorizare și metode de evaluare a impactului**

(1) Supravegherea, monitorizarea și metodele de evaluare a impactului au la bază prezentarea de către statele membre a rapoartelor anuale referitoare la punerea în aplicare a acțiunilor adoptate în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile menționate la articolul 3.

▼ M1

(2) Comisia revizuieste periodic aplicarea prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3 și raportează Parlamentului European și Consiliului, până la 4 iunie 2011 și, ulterior, la finalul fiecărei perioade de referință menționate la articolul 11 alineatul (3) litera (d). Atunci când acest demers se justifică în acest scop, Comisia poate solicita din partea statelor membre informații suplimentare față de informațiile cuprinse în rapoartele prezentate de acestea în temeiul alineatului (1) din prezentul articol.

▼ B

(3) Pentru întocmirea rapoartelor menționate la alineatul (2), Comisia solicită avizul comitetului.

▼ M1

(4) Rapoartele conțin evaluarea rezultatelor obținute prin acțiunile întreprinse în temeiul prezentului regulament, inclusiv informații adecvate referitoare la evoluțiile din acest sector, în special cu privire la aspectele economice, sociale, de mediu, legate de ocuparea forței de muncă și tehnologice, precum și cu privire la calitatea serviciului, din perspectiva obiectivelor inițiale și a cerințelor viitoare.

▼ B*Articolul 13***Măsuri de salvagardare**

Prezentul regulament nu împiedică aplicarea măsurilor de către un stat membru în măsura în care acestea sunt necesare pentru salvagardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Aceste măsuri sunt în special cele imperative:

- pentru supravegherea spațiului aerian aflat în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile OACI privind navigația aeriană regională, inclusiv capacitatea de a detecta, identifica și evalua toate aeronavele care utilizează acest spațiu aerian, în vederea salvagărdării siguranței zborurilor și luării de măsuri pentru a asigura cerințele privind securitatea și apărarea;

▼B

- în cazul unor grave tulburări interne care afectează menținerea legii și ordinii;
- în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război;
- pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și securității internaționale;
- pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.

▼M1*Articolul 13a***Agenția Europeană de Siguranță a Aviației**

La punerea în aplicare a prezentului regulament și a Regulamentelor (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004, (CE) nr. 552/2004 și a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației⁽¹⁾, statele membre și Comisia, în conformitate cu rolurile lor respective, astfel cum sunt prevăzute în prezentul regulament, își coordonează acțiunile, după caz, cu cele ale Agenției Europene de Siguranță a Aviației pentru a asigura abordarea corespunzătoare a tuturor aspectelor referitoare la siguranță.

▼B*Articolul 14***Intrare în vigoare**

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

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

⁽¹⁾ JO L 79, 19.3.2008, p. 1.