



COMISIA  
EUROPEANĂ

Strasbourg, 11.6.2013  
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**privind punerea în aplicare a cerului unic european**

**(reformare)**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2013) 206 final}

{SWD(2013) 207 final}

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **1. CONTEXTUL PROPUNERII**

Inițiativa privind cerul unic european (SES) are drept scop îmbunătățirea eficienței globale a modului în care spațiul aerian european este organizat și administrat printr-o reformă a sectorului care furnizează servicii de navigație aeriană (ANS). Dezvoltarea sa a implicat elaborarea a două pachete legislative - SES I și SES II, compuse din patru regulamente<sup>1</sup>, - și a peste 20 de norme și decizii de punere în aplicare ale Comisiei<sup>2</sup>. Cadrul celor patru regulamente SES este strâns legat de evoluția legislației europene în materie de siguranță a aviației<sup>3</sup>, aceasta din urmă cuprinzând o serie de sarcini încredințate Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA)<sup>4</sup> și lansarea unui proiect cuprinzător, ca parte a programului SESAR, pentru modernizarea echipamentelor și a sistemelor pentru serviciile de navigație aeriană<sup>5</sup>. Normele existente vizează cinci piloni interdependenți, reglementând performanța, siguranța, tehnologia, factorul uman și aeroporturile.

Experiența dobândită cu SES I, începând cu 2004, și cu SES II, începând cu 2009, a arătat că principiile și direcția către care se îndreaptă SES sunt valabile și justifică continuarea punerii lor în aplicare. Cu toate acestea, inițiativa se confruntă cu întârzieri semnificative în punerea sa în aplicare, în special în ceea ce privește realizarea obiectivelor de performanță și implementarea elementelor sale de bază [cum ar fi blocurile funcționale de spațiu aerian (FAB) sau autoritățile naționale de supervizare (NSA)].

În 2009, atunci când a adoptat pachetul SES II, legislatorul a hotărât că SES II va fi realizat în două etape și a invitat Comisia să revină pentru a alinia regulamentele SES și AESA după intrarea în vigoare a setului inițial de măsuri de punere în aplicare ale AESA și ca urmare a auditurilor privind serviciile de navigație aeriană (ANS)<sup>6</sup>. O reformare a pachetului legislativ era, prin urmare, deja prevăzută, ea vizând în principal simplificarea și clarificarea liniei de demarcație dintre cadrele juridice AESA și SES.

Procesul de reformare oferă totodată posibilitatea de a evalua eficacitatea dispozițiilor legale existente, ținând cont de nepunerea în aplicare la timp a inițiativei SES. Acest proces de revizuire a cadrului juridic al SES, desemnat prin abrevierea SES 2+, este menit să accelereze punerea în aplicare a reformei serviciilor de navigație aeriană, fără a devia de la obiectivele și

<sup>1</sup> Regulamentul - cadru (CE) nr. 549/2004 - de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european; Regulamentul privind prestarea de servicii (CE) nr. 550/2004 - privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european; Regulamentul privind spațiul aerian (CE) nr. 551/2004) - privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european; Regulamentul privind interoperabilitatea (CE) nr. 552/2004 - privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian.

<sup>2</sup> O imagine de ansamblu a legislației SES se regăsește în anexa III a documentului conținând evaluarea impactului SES2+.

<sup>3</sup> Regulamentul (CE) nr. 216/2008, modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009.

<sup>4</sup> În timp ce foaia de parcurs a Comisiei privind punerea în aplicare a declarației comune a Parlamentului European, a Consiliului UE și a Comisiei Europene privind agențiile descentralizate, din iulie 2012, prevede standardizarea denumirilor tuturor agențiilor UE pentru a se conforma aceluiași format, din motive de claritate, în această expunere de motive se utilizează, în întregul text, denumirea existentă de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA). Textul propunerii legislative a fost adaptat în conformitate cu noua declarație comună și foaie de parcurs pentru a se utiliza denumirea standardizată „Agenția Uniunii Europene pentru Aviație” (EAA - *European Union Agency for Aviation*).

<sup>5</sup> Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului; SESAR (Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european) este un pilon tehnic al SES - un program de îmbunătățire a managementului traficului aerian care implică toate sectoarele aviatice.

<sup>6</sup> Regulamentul (CE) nr. 216/2008, modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009, articolul 65a.

principiile sale inițiale. Acest proces face parte, de asemenea, din inițiativa referitoare la Actul privind piața unică II<sup>7</sup> și urmărește, astfel, îmbunătățirea competitivității și a creșterii economiei UE în general, nu doar a sistemului de management al traficului aerian.

Scopul pachetului SES 2+ este de a introduce îmbunătățiri în ceea ce privește procesul de supervizare a normelor, sistemul de performanță, orientarea spre client a furnizorilor de servicii și performanța globală.

În plus, pachetul SES 2+ va simplifica legislația prin eliminarea anumitor suprapuneri din cadrul existent. Au fost exprimate o serie de preocupări cu privire la anumite suprapuneri de domenii în cadrul SES; de asemenea, este necesar să se clarifice rolurile diferiților actori la nivelul UE. Alinierea celor patru regulamente SES și a regulamentului de bază privind AESA<sup>8</sup> reprezintă o măsură de adaptare cu caracter pur tehnic, deja impusă de legislație. Dată fiind amploarea suprapunerii dintre regulamente, o reformare a celorlalte părți ale celor patru regulamente SES pentru a le include într-o singură parte este o consecință logică a adaptării respective.

### **Problemele abordate**

Primul aspect problematic abordat de SES 2+ este **lipsa de eficiență a navigației aeriene**. Furnizarea de ANS rămâne relativ inefficientă din punctul de vedere al costurilor și al eficienței zborurilor, precum și al capacității oferite. Acest fapt este ilustrat de o comparație cu Statele Unite, care deține un spațiu aerian de dimensiuni similare. În SUA, spațiul aerian pe rută este controlat de un singur furnizor de servicii, spre deosebire de 38 de furnizori de servicii pe rută în Europa. Furnizorul de servicii din SUA controlează cu 70% mai multe zboruri cu ajutorul unui personal cu 38% mai mic. Principalele cauze primare ale acestei diferențe de productivitate din Europa sunt: deficiențele în stabilirea și aplicarea sistemului de îmbunătățire a performanțelor, lipsa de eficacitate a autorităților de supervizare și numărul disproporționat de mare al personalului administrativ din cadrul furnizorilor de servicii.

A doua problemă-cheie abordată este aceea a unui **sistem ATM fragmentat**. Sistemul ATM european este compus din 27 de autorități naționale responsabile cu supervizarea în total a peste o sută de furnizori de servicii de navigație aeriană (ANSP), cu diferențele aferente în ceea ce privește sistemele, normele și procedurile. Există un volum important de costuri suplimentare cauzate de faptul că Europa deține un număr mare de furnizori de servicii, fiecare achiziționându-și propriile sisteme, formându-și în general propriul personal, elaborând propriile proceduri operaționale și fiind limitat din punct de vedere teritorial la furnizarea de servicii într-un spațiu aerian de mici dimensiuni. Pentru a soluționa problema fragmentării, SES a introdus ideea blocurilor funcționale de spațiu aerian (FAB) transfrontaliere și a administratorului de rețea centralizată, pentru a administra anumite servicii la nivel de rețea. Cu toate acestea, blocurile funcționale de spațiu aerian transfrontaliere nu sunt încă orientate către performanță, iar administratorul de rețea are puteri reduse.

### **Obiectiv general:**

Îmbunătățirea competitivității sistemului european de transport aerian în raport cu alte regiuni comparabile și, în special, dezvoltarea în continuare a inițiativei privind cerul unic european.

### **Obiective specifice:**

- Îmbunătățirea performanței serviciilor de trafic aerian în ceea ce privește eficiența.

---

<sup>7</sup> COM(2012) 573 final.

<sup>8</sup> Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

- Îmbunătățirea utilizării capacității de management al traficului aerian.

#### **Obiective operaționale:**

- Asigurarea transparenței furnizării de servicii de navigație aeriană, pe baza principiilor pieței și a valorii pentru client.
- Consolidarea rolului autorităților naționale de supervizare.
- Consolidarea procesului de stabilire a obiectivelor și de aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanței [inclusiv consolidarea organismului de evaluare a performanțelor sau a unității de evaluare a performanțelor (PRB sau PRU)].
- Reorientarea strategică a blocurilor funcționale de spațiu aerian.
- Consolidarea guvernantei și a domeniului de aplicare operațional al administratorului de rețea.

## **2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI**

În perioada septembrie – decembrie 2012 a fost organizată, timp de trei luni, o consultare pe site-ul web al DG MOVE. În plus, au fost organizate două evenimente la nivel înalt - o conferință la Limassol și o audiere la Bruxelles - și au avut loc numeroase reuniuni bilaterale cu toate părțile interesate pentru a sprijini activitatea de pregătire a acestei inițiative.

DG MOVE a pregătit o evaluare a impactului (EI) pentru a veni în sprijinul propunerilor legislative privind îmbunătățirea eficienței, a siguranței și a competitivității inițiativei privind cerul unic european. Pachetul propune revizuirea celor patru regulamente SES [Regulamentele (CE) nr. 549-552/2004, modificate prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009] și regulamentul de bază privind AESA [Regulamentul (CE) nr. 216/2008, modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009)]<sup>9</sup>. Această inițiativă privește numărul de planificare de pe agendă (UE) nr. 2014/MOVE/001. Foaia de parcurs a evaluării impactului a fost, de asemenea, publicată pe site-ul web al Comisiei<sup>10</sup>.

## **3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII**

### **3.1. Reformare (a întregului regulament)**

Cele patru regulamente SES au fuzionat într-unul singur, fapt care a impus o serie de modificări ale acestora. Noua normă este structurată în cinci capitole, în funcție de părțile implicate:

- Capitolul I: Dispoziții generale
- Capitolul II: Autoritățile naționale
- Capitolul III: Furnizarea de servicii
- Capitolul IV: Spațiul aerian
- Capitolul V: Dispoziții finale

În plus, partea care se suprapunea cu actualul Regulament (CE) nr. 216/2008 a fost îndepărtată din regulamentele SES și anumite mici detalii din aceste secțiuni eliminate au fost reproduse în Regulamentul (CE) nr. 216/2008, pentru a sublinia continuitatea abordării. Din

<sup>9</sup> Astfel cum s-a menționat mai sus, modificările aduse regulamentului de bază AESA vor fi de natură tehnică și, prin urmare, nu vor fi analizate în contextul evaluării impactului.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/governance/impact/planned\\_ia/roadmaps\\_2013\\_en.htm#MOVE](http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE).

Regulamentul (CE) nr. 552/2004 au fost eliminate majoritatea dispozițiilor, acest regulament fiind în prezent eliminat în întregime, cu excepția anumitor detalii referitoare la anexa I privind organismele notificate, care au fuzionat cu anexa privind entitățile calificate, precum și a unor paragrafe descriptive generale din anexa II, care sunt reproduse în anexa Vb la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 pentru a sublinia necesitatea menținerii politicilor existente.

În conformitate cu opinia conform căreia Comisia ar trebui să se concentreze pe reglementarea economică și în special pe sistemul de îmbunătățire a performanței și pe SESAR, în timp ce AESA (în prezent EAA, conform acordului privind standardizarea agențiilor) sprijină procesul prin coordonarea redactării tuturor normelor tehnice, s-a adăugat un nou articol 28 pentru a descrie modul în care se poate asigura coerența dintre politicile SESAR și noile norme tehnice.

În fine, noile norme privind actele de punere în aplicare și actele delegate care rezultă din Tratatul de la Lisabona au fost incluse în întregul regulament.

### **3.2. Autoritățile naționale (articolele 3, 4 și 5 și articolul 2, definiția 36)**

Una dintre nevoile importante de acțiune identificate în evaluarea impactului a fost necesitatea de a consolida autoritățile naționale, atât în ceea ce privește independența, cât și experiența și resursele necesare ale acestora. În acest scop, articolul 3 descrie nivelul de independență de care trebuie să dispună autoritățile față de furnizorii de servicii pe care trebuie să îi supravegheze. Datorită necesității semnalate de anumite state membre de a efectua o serie de reorganizări administrative, se prevede o perioadă de tranziție care să se extindă până în 2020. Mai mult, se stabilesc cerințe mai explicite privind competențele și independența personalului angajat, precum și privind consolidarea finanțării independente a autorităților prin intermediul sistemului de tarife de rută prevăzut la articolul 14.

Pentru a îmbunătăți expertiza autorităților, articolul 5 prevede o rețea a autorităților naționale, inclusiv posibilitatea reunirii experților astfel încât statele să poată beneficia de experți provenind din alte state membre.

În fine, a fost adăugată o definiție a termenului „autoritate națională de supervizare”, prin care se clarifică faptul că, în sensul prezentului regulament, autoritățile competente prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sunt considerate a fi autorități naționale de supervizare, nefiind necesar un al doilea nivel administrativ.

### **3.3. Performanță și schemele de tarificare (articolele 11, 12, 13 și 14)**

Articolul 11 privind sistemul de îmbunătățire a performanței a fost modificat în vederea raționalizării procesului de stabilire a obiectivelor, precum și pentru a permite axarea pe stabilirea de obiective la nivel local. Acest lucru permite o stabilire mai informată și mai adaptată a obiectivelor.

Articolele 12 și 13 privind tarificarea au suferit și ele mici modificări, iar textul a fost totodată actualizat astfel încât dispoziția referitoare la finanțarea sarcinilor autorității să acopere și extinderea competențelor AESA, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1108/2009, în scopul executării unora dintre aceste sarcini.

### **3.4. Blocuri funcționale de spațiu aerian (articolul 16)**

Articolul a fost deja modificat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1070/2009, astfel încât blocurile funcționale de spațiu aerian să se axeze mai mult pe performanță, iar acest proces este continuat în cadrul acestei revizuirii. Blocurile funcționale de spațiu aerian nu ar trebui privite ca niște blocuri statice de spațiu aerian, ci ca inițiative lansate de sector menite să

aducă îmbunătățiri în ceea ce privește prestarea de servicii în general. Pentru a face posibil acest lucru, este necesar ca industriei de profil să i se acorde mai multă flexibilitate pentru dezvoltarea blocurilor funcționale de spațiu aerian, inclusiv pentru conceperea unor tipuri de blocuri funcționale de spațiu aerian diferite, în funcție de domeniul în care se așteaptă să găsească cele mai multe sinergii. Prin urmare, articolul pune mai mult accentul pe „parteneriate industriale” flexibile, iar măsura succesului o va constitui nivelul de îmbunătățire a performanței.

### **3.5. Servicii de asistență (articolul 10 și articolul 2, definiția 37)**

Deoarece în urma unei analize s-a constatat că cel mai mare potențial de îmbunătățire îl au serviciile furnizate pentru a sprijini principalele servicii de trafic aerian și deoarece aceste servicii ar putea fi furnizate, prin natura lor, și în condiții de piață, fostul articol 9 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 a fost eliminat și înlocuit cu un articol privind furnizarea de servicii de asistență în contextul obișnuit al normelor privind achizițiile publice. Principalele servicii de trafic aerian, care sunt considerate a fi monopoluri naturale, trebuie în continuare desemnate, dar serviciile de asistență ar trebui să se poată dezvolta liber, utilizându-se întregul potențial al expertizei din alte sectoare. Pe baza modelului prevăzut la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, a fost inclusă o clauză de salvagardare, pentru a garanta că interesele vitale de securitate și economice nu sunt puse în pericol. Se prevede o perioadă de tranziție până în 2020.

În fine, la articolul 2 punctul 37, a fost inclusă o definiție a serviciilor de asistență, menită să explice care sunt serviciile vizate de această dispoziție.

### **3.6. Administrarea rețelei (articolul 17 și articolul 2, definițiile 7, 9 și 10)**

Articolul 17 privind managementul rețelei a fost actualizat în două moduri. În primul rând, articolul anterior incoerent a fost reorganizat pentru a muta în alineatul (2) lista tuturor serviciilor furnizate de administratorul de rețea, iar elementele care țineau de normele tehnice de punere în aplicare privind managementul fluxului de trafic aerian - și, prin urmare, nu de administratorul de rețea în sine - au fost mutate în anexa Vb la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, care includea deja dispozițiile relevante privind normele de gestionare a fluxului aerian. În acest sens, la alineatul (2) a fost adăugată o trimitere la portalul de informare aeronautică, dat fiind că acest serviciu face deja parte, într-o oarecare măsură, din atribuțiile administratorului de rețea, dar el nu a fost menționat în mod expres în regulament.

În al doilea rând, articolul a fost revizuit pentru a-l alinia la limbajul utilizat în Regulamentul (CE) nr. 1108/2009, „funcțiile” fiind redenumite ca „servicii”, administratorul de rețea fiind tratat, în mod sistematic, în mod similar celorlalți prestatori de servicii în ceea ce privește certificarea, supervizarea și cerințele de siguranță. Limbajul definițiilor relevante a fost, de asemenea, actualizat în consecință.

În fine, la articolul 17 a fost inclusă o dispoziție menită să acopere dezvoltarea în continuare a administratorului de rețea către un parteneriat industrial până în 2020.

### **3.7. Implicarea utilizatorilor spațiului aerian (articolul 19)**

În evaluarea impactului, necesitatea de a introduce o mai mare orientare spre client a prestatorilor de servicii de navigație aeriană a fost identificată drept una dintre ariile care au nevoie de îmbunătățire. A fost elaborat un nou articol 19 pentru a garanta că utilizatorii spațiului aerian sunt consultați și, totodată, implicați, în aprobarea planurilor de investiții.

#### **4. ELEMENTE OPȚIONALE**

A fost elaborată o expunere de motive separată, mai scurtă, care însoțește propunerile de modificare a regulamentului de bază privind EASA, și anume Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

Propunerea nu are implicații asupra bugetului UE, deoarece toate funcțiile abordate de aceasta există deja în prezent.

---

↓ 549/2004 (adaptat)

2013/0186 (COD)

Propunere de

## REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

~~de stabilire a cadrului pentru crearea~~ ☒ privind punerea în aplicare a ~~cerului unic~~ ☒  
European

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

---

↓ 549/2004 (adaptat)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul ☒ privind funcționarea Uniunii Europene ~~de instituire a~~  
~~Comunității Europene~~, în special articolul ~~80 alineatul (2)~~ ☒ 100 alineatul (2) ☒ ,

având în vedere propunerea Comisiei Europene<sup>11</sup>,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>12</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>13</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

---

↓ nou

(1) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru)<sup>14</sup>, Regulamentul (CE) nr. 550/2004 din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii)<sup>15</sup>, Regulamentul (CE) nr. 551/2004 din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulament privind spațiul aerian)<sup>16</sup> și Regulamentul (CE) nr. 552/2004 din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare

---

<sup>11</sup> JO C 103 E, 30.4.2002, p. 1.

<sup>12</sup> JO C 241, 7.10.2002, p. 24.

<sup>13</sup> JO C 278, 14.11.2002, p. 13.

<sup>14</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

<sup>15</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

<sup>16</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea)<sup>17</sup> au fost modificate substanțial. Întrucât urmează să fie făcute modificări suplimentare, ar trebui, din motive de claritate, să se procedeze la reformarea lor.

↓ 549/2004 considerentul 1

- (2) 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.

↓ 549/2004 considerentul 2  
(adaptat)

~~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.~~

↓ 1070/2009 considerentul 2

- (3) Prin adoptarea de către Parlamentul European și de către Consiliu a primului pachet din legislația privind cerul unic european, respectiv Regulamentul (CE) nr. 549/2004 ~~din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru)~~, Regulamentul (CE) nr. 550/2004 ~~din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind prestarea de servicii)~~, Regulamentul (CE) nr. 551/2004 ~~din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian)~~ și Regulamentul (CE) nr. 552/2004 ~~din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea)~~, s-a stabilit o bază legală solidă pentru un sistem de management al traficului aerian (ATM) uniform, interoperabil și sigur.

↓ nou

Prin adoptarea celui de al doilea pachet, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1070/2009, inițiativa privind cerul unic european a fost consolidată și mai mult, prin introducerea conceptelor de sistem de îmbunătățire a performanțelor și de administrator de rețea în vederea îmbunătățirii în continuare a performanței sistemului european de management al traficului aerian.

<sup>17</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

---

↓ 550/2004 considerentul 3  
(adaptat)

~~Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 (regulament-cadru)<sup>18</sup> stabilește cadrul pentru crearea cerului unic european.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 4  
(adaptat)

~~Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 (regulament-cadru)<sup>19</sup> stabilește cadrul pentru crearea cerului unic european.~~

---

↓ 551/2004 (adaptat)

- (4) 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~~ ☒ Uniunii ☒ , sub rezerva convențiilor internaționale în vigoare, își exercită competențele de autoritate publică în controlarea traficului aerian.
- 

↓ 552/2004 considerentul 3  
(adaptat)

~~Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 (regulament-cadru)<sup>20</sup> stabilește cadrul pentru crearea cerului unic european.~~

---

↓ 1070/2009 considerentul 1

- (5) Punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor necesită un sistem eficient de transport aerian care să permită operarea în condiții de siguranță, în mod regulat și durabil a serviciilor de transport aerian, optimizând capacitățile și facilitând libera circulație a mărfurilor, a persoanelor și a serviciilor.
- 

↓ 1070/2009 considerentul 37

- (6) Încercarea de a realiza simultan atât obiectivul de a spori standardele de siguranță a traficului aerian, cât și pe cel de a îmbunătăți performanța generală a ATM și ANS pentru traficul aerian general în Europa necesită luarea în calcul a factorului uman. Prin urmare, statele membre ar trebui să ia în considerare introducerea principiilor „culturii echității”.

---

<sup>18</sup> ~~A se vedea pagina 1 din acest Jurnal Oficial.~~

<sup>19</sup> ~~A se vedea pagina 1 din acest Jurnal Oficial.~~

<sup>20</sup> ~~A se vedea pagina 1 din acest Jurnal Oficial.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 6  
(adaptat)

- (7) Statele membre au adoptat o declarație de ansamblu referitoare la problemele militare legate de cerul unic european<sup>21</sup>. 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.

---

↓ 549/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 5  
(adaptat)

- (8) Deciziile privind conținutul, aria de cuprindere sau desfășurarea operațiunilor militare și pregătirea militară nu sunt de competența Comunității ☒ Uniunii în temeiul articolului 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ☒.

---

↓ 549/2004 considerentul 23  
(adaptat)

~~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.~~

---

<sup>21</sup> A se vedea pagina 9 din acest Jurnal Oficial.

---

↓ 550/2004 considerentul 1  
(adaptat)  
⇒ nou

- (9) Statele membre și-au restructurat, în proporții diferite, prestatorii naționali de servicii de navigație aeriană prin creșterea nivelului de autonomie și libertate a acestora de a furniza servicii. Este ~~din ce în ce mai~~ necesar să se asigure că ⇒ există o piață comună care funcționează bine pentru acele servicii ce pot fi prestate în condiții de piață și că ⇐ ~~în acest nou context~~ sunt îndeplinite cerințele minime de interes public ⇒ pentru acele servicii care sunt considerate a fi monopoluri naturale în condițiile tehnologice actuale ⇐ .

---

↓ 550/2004 considerentul 4

~~Pentru crearea cerului unic european, ar trebui adoptate măsuri care să asigure prestarea în condiții de siguranță și eficiență a serviciilor de navigație aeriană în consonanță cu organizarea și utilizarea spațiului aerian, conform Regulamentului (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian)<sup>22</sup>. Stabilirea unei organizări armonizate pentru prestarea acestor servicii este importantă pentru a răspunde în mod adecvat cererii utilizatorilor spațiului aerian și pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță și cu eficacitate a traficului aerian.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 1

~~Crearea cerului unic european necesită o abordare armonizată pentru reglementarea organizării și utilizării spațiului aerian.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 2  
(adaptat)

~~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.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 3  
(adaptat)

~~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.~~

---

<sup>22</sup> A se vedea pagina 20 din acest Jurnal Oficial.

↓ 551/2004 considerentul 6

~~Spațiul aerian reprezintă o resursă comună pentru toate categoriile de utilizatori, care trebuie utilizată flexibil de către toți aceștia, 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.~~

↓ 551/2004 considerentul 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.~~

↓ 552/2004 considerentul 1

~~Pentru a crea cerul unic european, ar trebui să se adopte măsuri referitoare la sistemele, componentele și procedurile aferente pentru asigurarea interoperabilității rețelei europene de gestionare a traficului aerian (REGTA) care să fie compatibile cu prestarea de servicii de navigație aeriană în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană pe cerul unic european (regulamentul privind prestarea de servicii)<sup>23</sup> și cu organizarea și utilizarea spațiului aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian pe cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian)<sup>24</sup>.~~

↓ 552/2004 considerentul 2  
(adaptat)

~~Raportul grupului la nivel înalt privind cerul unic european confirmă necesitatea stabilirii unui regulament tehnic, pe baza „noii abordări”, în conformitate cu rezoluția Consiliului din 7 mai 1985 privind o nouă abordare a armonizării tehnice și a standardizării<sup>25</sup> în care cerințele esențiale, normele și standardele sunt complementare și coerente.~~

↓ 552/2004 considerentul 4  
(adaptat)

~~Raportul grupului la nivel înalt a confirmat faptul că, deși s-a înregistrat un progres în ultimii ani în direcția funcționării fără întreruperi a rețelei europene de gestionare a traficului aerian, situația continuă să rămână nesatisfăcătoare datorită nivelului redus al integrării între sistemele naționale de gestionare a traficului aerian și a ritmului lent de introducere a noilor concepte de exploatare și a tehnologiilor necesare pentru furnizarea capacităților suplimentare necesare.~~

<sup>23</sup> A se vedea pagina 10 din acest Jurnal Oficial.

<sup>24</sup> A se vedea pagina 20 din acest Jurnal Oficial.

<sup>25</sup> JO C 136, 04.06.1985, p. 1.

---

↓ 552/2004 considerentul 5

~~Creșterea nivelului integrării comunitare ar avea drept rezultat o eficiență mai bună și costuri mai mici pentru achiziționarea și întreținerea sistemelor și o coordonare operațională mai bună.~~

---

↓ 552/2004 considerentul 6

~~Preponderența specificațiilor tehnice naționale utilizate în achiziții a condus la fragmentarea pieței de sisteme și nu facilitează cooperarea industrială la nivel comunitar; ca urmare, industria este afectată în mod deosebit, deoarece este nevoită să și adapteze considerabil produsele pentru fiecare piață națională în parte; aceste practici complică în mod inutil elaborarea și aplicarea noilor tehnologii și încetinesc introducerea noilor concepte de exploatare care sunt necesare pentru creșterea capacității.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 8)

~~Din aceste motive și în vederea extinderii cerului unice 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 unice european.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 24

~~Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume crearea cerului unice 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.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 1070/2009 considerentul 9

- (10) Pentru a asigura supravegherea coerentă și corespunzătoare a furnizării de servicii în Europa, ar trebui să se garanteze autorităților naționale de supervizare suficientă independență și suficiente resurse. Această independență nu ar trebui să împiedice autoritățile respective să își îndeplinească îndatoririle într-un cadru administrativ.
- 

↓ 1070/2009 considerentul 10

- (11) Autoritățile naționale de supervizare au un rol cheie în punerea în aplicare a cerului unic european și, prin urmare, Comisia ar trebui să înlesnească colaborarea dintre acestea, pentru a permite schimbul de bune practici și a dezvolta o abordare comună, inclusiv prin intensificarea cooperării la nivel regional. Această cooperare ar trebui să aibă un caracter regulat.
- 

↓ 550/2004 considerentul 6

~~Statele membre sunt responsabile pentru monitorizarea prestării sigure și eficiente a serviciilor de navigație aeriană și pentru verificarea respectării de către prestatorii de servicii de navigație aeriană a cerințelor comune stabilite la nivel comunitar.~~

---

↓ 550/2004 considerentul 7

~~Statelor membre ar trebui să li se permită să apeleze la organizații recunoscute, care dispun de experiență tehnică, pentru verificarea conformității prestatorilor de servicii de navigație aeriană cu cerințele comune stabilite la nivel comunitar.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 20

~~Sanețiunile 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.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 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<sup>26</sup>.~~

↓ 1070/2009 considerentul 11  
(adaptat)

- (12) Partenerii sociali ar trebui să fie mai bine informați și consultați cu privire la toate măsurile care au implicații sociale importante. La nivelul ~~comunitar~~ ☒ Uniunii ☒, ar trebui consultat, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, instituit prin Decizia 98/500/CE a Comisiei<sup>27</sup>.

↓ 550/2004 considerentul 11

~~Condițiile aferente certificării ar trebui să fie justificate în mod obiectiv și ar trebui să fie nediscriminatorii, proporționale, transparente și compatibile cu standardele internaționale relevante.~~

↓ 550/2004 considerentul 2  
(adaptat)

~~Raportul Grupului la nivel înalt pentru cerul unic european din noiembrie 2000 a confirmat necesitatea normelor la nivel comunitar care să facă distincția între reglementare și prestarea de servicii, a introducerii unui sistem de certificare destinat să păstreze cerințele de interes public, mai ales cu privire la siguranță, precum și a îmbunătățirii sistemului de tarificare.~~

↓ 550/2004 considerentul 10

~~Garantându-se în același timp continuitatea prestării de servicii, ar trebui înființat un sistem comun de certificare a prestatorilor de servicii de navigație aeriană, care să constituie un mijloc de definire a drepturilor și obligațiilor acestor prestatori și de monitorizare regulată a respectării acestor cerințe.~~

↓ 550/2004 considerentul 12

~~CertIFICATELE ar trebui recunoscute reciproc de către toate statele membre, pentru a permite prestatorilor de servicii de navigație aeriană să ofere servicii într-un stat membru altul decât țara în care au obținut certificatele, în limitele cerințelor legate de siguranță.~~

↓ 550/2004 considerentul 14

~~În interesul facilitării operării în condiții de siguranță a traficului aerian peste frontierele statelor membre în avantajul utilizatorilor spațiului aerian și al călătorilor, sistemul de certificare ar trebui să prevadă un cadru care să permită statelor membre să desemneze prestatorii de servicii de trafic aerian, indiferent de locul în care au fost certificați.~~

<sup>26</sup> JO L 225, 12.08.1998, p. 27.

<sup>27</sup> JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

---

↓ 550/2004 considerentul 5

~~Prestarea de servicii aeriene, așa cum este preconizată în prezentul regulament, este legată de exercitarea atribuțiilor unei autorități publice care nu prezintă un caracter economic ce justifică aplicarea normelor din tratat privind concurența.~~

---

↓ 550/2004 considerentul 13

⇒ nou

- (13) Prestarea de servicii de comunicare, navigație și supraveghere, precum și de servicii de informații ⇒ meteorologice și ⇐ aeronautice, ar trebui organizată în condiții de piață, luându-se în considerare caracteristicile speciale ale acestor servicii și păstrând un nivel înalt de siguranță.
- 

↓ 550/2004 considerentul 15

~~Pe baza analizei lor cu privire la considerentele legate de siguranță, statele membre ar trebui să desemneze unul sau mai mulți prestatori de servicii meteorologice cu privire la întreg spațiul aerian sau la o parte din acesta de care sunt responsabile, fără a fi nevoie să organizeze o licitație.~~

---

↓ 550/2004 considerentul 19

~~Condițiile de tarificare aplicate utilizatorilor spațiului aerian ar trebui să fie echitabile și transparente.~~

---

↓ 550/2004 considerentul 20

~~Taxele percepute utilizatorilor ar trebui să constituie remunerația pentru instalațiile și serviciile asigurate de prestatorii de servicii de navigație aeriană și statele membre. Nivelul acestor taxe trebuie să fie proporțional cu costul, luând în considerare obiectivele securității și eficienței economice.~~

---

↓ 550/2004 considerentul 21

- (14) Nu ar trebui să existe nici o discriminare între utilizatorii spațiului aerian cu privire la prestarea de servicii echivalente de navigație aeriană.
- 

↓ 550/2004 considerentul 22

~~Prestatorii de servicii de navigație aeriană oferă anumite infrastructuri și servicii direct legate de operarea aeronavelor, ale căror costuri ar trebui să le poată recupera pe baza principiului „utilizatorul plătește”, ceea ce înseamnă că utilizatorii spațiului aerian ar trebui să suporte costurile pe care le generează la locul utilizării sau cât mai aproape posibil de acesta.~~

↓ 550/2004 considerentul 23

~~Este important să se asigure transparența costurilor care decurg din aceste infrastructuri și servicii. În consecință, orice modificări aduse sistemului sau nivelului de taxare ar trebui explicate utilizatorilor spațiului aerian; aceste schimbări sau investiții propuse de prestatorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie explicate în cadrul unui schimb de informații între organismele lor de gestiune și utilizatorii spațiului aerian.~~

↓ 550/2004 considerentul 24

~~Ar trebui să existe o marjă pentru micșorarea tarifelor care contribuie la maximizarea capacității globale a sistemului. Stimulentele financiare ar putea constitui un mod util de accelerare a introducerii de echipamente la sol sau aeriene care să mărească capacitatea, de recompensare a unei înalte performanțe sau de compensare a inconvenientului alegerii unor rute mai puțin dezirabile.~~

↓ 550/2004 considerentul 25

~~În contextul acestor redevențe percepute pentru a genera un randament rezonabil al activelor și în directă legătură cu economiile realizate datorită creșterii eficienței, Comisia ar trebui să analizeze posibilitatea creării unei rezerve destinate să reducă impactul unei creșteri subite a taxelor percepute utilizatorilor spațiului aerian în momente când nivelul traficului este redus.~~

↓ 550/2004 considerentul 26

~~Comisia ar trebui să evalueze fezabilitatea organizării unui ajutor financiar temporar pentru măsurile de mărire a capacității întregului sistem european de control al traficului aerian.~~

↓ 1070/2009 considerentul 7  
(adaptat)

- (15) Conceptul proiectelor comune, menite să sprijine utilizatorii spațiului aerian și/sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în efortul de a îmbunătăți infrastructura colectivă de navigație aeriană, furnizarea de servicii de navigație aeriană și utilizarea spațiului aerian, în special al celor care ar putea fi necesare pentru punerea în aplicare a Planului general pentru ATM ☒ aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului<sup>28</sup>, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului ☒, nu ar trebui să aducă atingere proiectelor anterioare cu obiective similare derulate de către unul sau mai multe state membre. Dispozițiile privind finanțarea derulării proiectelor comune ar trebui să nu aducă atingere modalității de stabilire a acestor proiecte comune. Comisia poate propune ca finanțarea, cum ar fi finanțarea din partea Rețelei Transeuropene sau din partea Băncii Europene de Investiții, să poată fi utilizată pentru susținerea proiectelor comune, în special pentru accelerarea derulării programului SESAR, în cadrul financiar multianual. Fără a aduce

<sup>28</sup>

JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

atingere accesului la finanțarea respectivă, statele membre ar trebui să fie libere să decidă modul în care vor fi folosite veniturile generate din scoaterea la licitație a cotelor pentru aviație în cadrul sistemului de comercializare a cotelor de emisie și să hotărască în acest context dacă o parte a acestor venituri ar putea fi folosite pentru finanțarea proiectelor comune la nivelul blocurilor de spațiu aerian funcțional.

↓ 550/2004 considerentul 27

~~Stabilirea și perceperea de taxe pentru utilizatorii spațiului aerian ar trebui să fie revizuite de Comisie în mod regulat, în colaborare cu Eurocontrol, precum și cu autoritățile naționale de supraveghere și utilizatorii spațiului aerian.~~

↓ 551/2004 considerentul 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.~~

↓ 551/2004 considerentul 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.~~

↓ nou

- (16) Conceptul de entitate de tipul administratorului de rețea joacă un rol central în îmbunătățirea performanței managementului traficului aerian la nivel de rețea, prin centralizarea furnizării anumitor servicii care sunt furnizate cel mai bine la nivel de rețea. Pentru a facilita soluționarea unei crize aviatice, administratorul de rețea ar trebui să asigure coordonarea unei astfel de crize.
- (17) Fiind convinsă că o utilizare sigură și eficientă a spațiului aerian poate fi atinsă numai printr-o cooperare strânsă între utilizatorii spațiului aerian din domeniul civil și militar, în principal pe baza conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian și a unei coordonări civil-militare efective, conform celor stabilite de OACI, Comisia dorește să accentueze importanța sporirii acestei cooperări între utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian.
- (18) Acuratețea informațiilor privind statutul spațiului aerian și cazurile specifice de trafic aerian, precum și distribuirea la timp a acestor informații către controlorii civili și militari are un impact direct asupra siguranței și eficienței operațiunilor. Accesul la timp la informații actualizate privind spațiul aerian este esențial pentru toate părțile care doresc să beneficieze de structurile spațiului aerian puse la dispoziție atunci când completează sau modifică planurile lor de zbor.

---

↓ 550/2004 considerentul 16

~~Prestatorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să stabilească și să mențină o strânsă cooperare cu autoritățile militare responsabile de activități care ar putea afecta traficul aerian general, prin dispoziții corespunzătoare.~~

---

↓ 550/2004 considerentul 17

~~Conturile tuturor prestatorilor de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie caracterizate prin maximă transparență.~~

---

↓ 550/2004 considerentul 18

~~Introducerea principiilor și condițiilor armonizate pentru accesul la datele operaționale ar trebui să faciliteze prestarea de servicii de navigație aeriană și exploatarea utilizatorilor spațiului aerian și a aeroporturilor într-un nou context.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 1070/2009 considerentul 30  
(adaptat)

(19) Furnizarea de informații aeronautice moderne, complete, de înaltă calitate și prompte are un impact important asupra siguranței, facilitând accesul la spațiul aerian comunitar ☒ al Uniunii ☒ și libertatea de circulație în cadrul acestuia. Ținând cont de Planul general pentru ATM, Comunitatea ☒ Uniunea ☒ ar trebui să ia inițiativa de a moderniza acest sector în cooperare cu Eurocontrol ☒ administratorul de rețea ☒ și să se asigure că utilizatorii pot accesa datele respective printr-un punct unic de acces public, care să furnizeze informații integrate moderne, ușor de utilizat și validate.

---

↓ 551/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 15

~~Statele membre ar trebui să coopereze cu statele membre vecine pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian dincolo de frontierele naționale.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 17

~~Operațiunile și antrenamentele militare ar trebui salvgardate ori de câte ori aplicarea principiilor și criteriilor comune prejudiciază desfășurarea lor în condiții de siguranță și eficiență.~~

---

↓ 551/2004 considerentul 18

~~Ar trebui introduse măsuri adecvate pentru a spori eficiența gestionării fluxului de trafic aerian pentru a ajuta unitățile operaționale existente, inclusiv Unitatea centrală de gestionare a fluxurilor de trafic aerian a Eurocontrol, în vederea asigurării unor operațiuni de zbor eficiente.~~

---

↓ 552/2004 considerentul 10

~~Ar trebui să se stabilească norme pentru punerea în aplicare a interoperabilității sistemelor ori de câte ori este necesară completarea sau perfecționarea cerințelor esențiale; aceste norme ar trebui stabilite, de asemenea, în cazul în care trebuie să se faciliteze introducerea coordonată de concepte noi de exploatare, aprobate și validate, sau de~~

tehnologii noi; respectarea acestor norme ar trebui să fie asigurată în permanență; normele referitoare la interoperabilitate ar trebui să aibă la bază norme și standarde elaborate de organizații internaționale ca Eurocontrol sau OACI.

↓ 552/2004 considerentul 7

Prin urmare, este în interesul tuturor celor implicați în gestionarea traficului aerian să elaboreze o nouă abordare de parteneriat care să permită participarea echilibrată a tuturor părților și stimularea creativității, precum și împărtășirea cunoștințelor, experienței și riscurilor; scopul acestui parteneriat ar trebui să fie definirea, în cooperare cu industria, a unui set coerent de specificații comunitare capabile să respecte o gamă cât se poate de largă de necesități.

↓ 552/2004 considerentul 11

Elaborarea și adoptarea specificațiilor comunitare referitoare la REGTA, sistemele și componentele acestora și procedurile aferente constituie un mijloc adecvat de definire a condițiilor tehnice și de exploatare necesare pentru respectarea cerințelor esențiale și a normelor pentru punerea în aplicare a interoperabilității; respectarea specificațiilor comunitare publicate, care rămâne facultativă, creează prezumția de conformitate cu cerințele esențiale și cu normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității.

↓ 552/2004 considerentul 12

Specificatiile comunitare ar trebui să fie stabilite de organismele de standardizare europene în colaborare cu Organizația europeană pentru echipamente din aviația civilă (Eurocae) și Eurocontrol, conform procedurilor generale de standardizare ale Comunității.

↓ 552/2004 considerentul 13

Procedurile care reglementează evaluarea conformității sau a capacității de utilizare a componentelor ar trebui să se bazeze pe folosirea modulelor specificate în Decizia 93/465/CEE a Consiliului din 22 iulie 1993 privind modulele pentru diferitele faze ale procedurilor de evaluare a conformității și normele de aplicare și utilizare a marelui CE de conformitate, care urmează să se utilizeze în directivele de armonizare tehnică<sup>29</sup>; în măsura în care este necesar, aceste module ar trebui să fie extinse pentru a acoperi cerințele specifice ale industriilor interesate.

↓ 552/2004 considerentul 14

Piața în cauză este de dimensiuni mici și este formată din sisteme și componente utilizate aproape exclusiv la gestionarea traficului aerian, nefiind destinată publicului general; prin urmare, ar fi exagerat să se aplice marelui CE pe componente deoarece, pe baza evaluării conformității și a adecvării la utilizarea dată, declarația de conformitate a fabricantului este suficientă; aceasta nu ar trebui să afecteze obligația fabricantilor de a aplica marelui CE pe anumite componente pentru atestarea conformității cu legislația comunitară referitoare la aceste componente.

<sup>29</sup> JO L 220, 30.08.1993, p. 23.

↓ 552/2004 considerentul 15

~~La punerea în funcțiune a sistemelor de gestionare a traficului aerian se impune verificarea conformității cu cerințele esențiale și cu normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității; utilizarea specificațiilor comunitare creează o prezumție de conformitate cu cerințele esențiale și cu normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității.~~

↓ 552/2004 considerentul 16

~~Aplicarea deplină a prezentului regulament ar trebui să se realizeze printr-o strategie de tranziție, destinată să atingă obiectivele prezentului regulament, fără să creeze bariere nejustificate de tipul cost-beneficiu în calea conservării infrastructurilor existente.~~

↓ 549/2004 considerentul 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 regăsește în procesul general de elaborare, decizie și punere în practică a cerului unic european, inclusiv ale Comitetului pentru cerul unic.~~

↓ 549/2004 considerentul 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<sup>30</sup>.~~

↓ 549/2004 considerentul 26  
(adaptat)

~~Articolul 8 alineatul (2) din normele de procedură referitoare la comitete<sup>31</sup>, stabilite în temeiul articolului 7 alineatul (1) din 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.~~

↓ 549/2004 considerentul 18

~~Factorii interesați, de exemplu furnizorii serviciilor de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturile, industria aeronautică și organisme 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.~~

<sup>30</sup> JO L 184, 17.07.1999, p. 23.

<sup>31</sup> JO C 38, 06.02.2001, p. 3.

---

↓ 549/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 13

~~Aderarea Comunității la Eurocontrol reprezintă o componentă importantă în crearea unui spațiu aerian paneuropean.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 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.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 15  
(adaptat)

~~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.~~

---

↓ 549/2004 considerentul 16

~~Elaborarea măsurilor necesare pentru crearea cerului unic european necesită ample consultări cu factorii economici și sociali interesați.~~

---

↓ 550/2004 considerentul 8

~~Buna funcționare a sistemului de transport aerian necesită, de asemenea, standarde înalte și unitare de siguranță pentru prestatorii de servicii de navigație aeriană.~~

---

↓ 550/2004 considerentul 9

~~Ar trebui adoptate dispoziții pentru armonizarea sistemelor de licențiere pentru controlori, pentru a îmbunătăți disponibilitatea controlorilor și pentru a promova recunoașterea reciprocă a licențelor.~~

---

↓ 550/2004 considerentul 28

~~Datorită sensibilității deosebite a informațiilor privind prestatorii de servicii de navigație aeriană, autoritățile naționale de supraveghere nu ar trebui să divulge informațiile care~~

~~face obiectul secretului profesional, fără a aduce atingere organizării unui sistem pentru monitorizarea și publicarea randamentului acestor prestatori.~~

↓ 549/2004 considerentul 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.~~

↓ 549/2004 considerentul 21

~~Impactul măsurilor adoptate pentru aplicarea prezentului regulament ar trebui evaluat în lumina rapoartelor ce urmează să fie prezentate cu regularitate de către Comisie.~~

↓ 551/2004 considerentul 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,~~

↓ 549/2004 considerentul 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.~~

↓ 552/2004 considerentul 19  
(adaptat)

~~Din motive de siguranță juridică este important să se asigure că anumite dispoziții din legislația comunitară adoptate în temeiul Directivei 93/65/CEE să rămână în vigoare ea atare. Adoptarea în temeiul prezentului regulament a normelor pentru punerea în aplicare care să corespundă acestor dispoziții va necesita o anumită perioadă de timp,~~

↓ 552/2004 considerentul 18  
(adaptat)

~~Directiva 93/65/CEE a Consiliului din 19 iulie 1993 privind definirea și utilizarea de specificații tehnice compatibile pentru achiziționarea de echipamente și sisteme de gestionare a traficului aerian<sup>32</sup> se referă doar la obligațiile entităților de atribuire a contractelor; prezentul regulament este mai cuprinzător deoarece prevede obligațiile tuturor actorilor, inclusiv cele ale prestatorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale industriei și aeroporturilor și prevede atât măsuri~~

<sup>32</sup>

JO L 187, 29.07.1993, p. 52. Directivă modificată ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

~~aplicabile tuturor cât și adoptarea de specificații comunitare care, deși sunt facultative, creează o prezumție de conformitate cu cerințele esențiale. Prin urmare, Directiva 93/65/CEE, Directiva 97/15/CE a Comisiei din 25 martie 1977 de adoptare de norme Eurocontrol și de modificare a Directivei 93/65/CEE a Consiliului privind definirea și utilizarea de specificații tehnice compatibile pentru achiziționarea de echipamente și sisteme pentru gestionarea traficului aerian<sup>33</sup> și Regulamentul (CE) nr. 2082/2000 al Comisiei din 6 septembrie 2000 de adoptare de norme Eurocontrol și de modificare a Directivei 97/15/CE<sup>34</sup> și (CE) nr. 980/2002 din 4 iunie 2002 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2082/2000 ar trebui să fie abrogate după o perioadă de tranziție.~~

↓ 552/2004 considerentul 8

~~Piața internă reprezintă un obiectiv comunitar și, prin urmare, măsurile adoptate în temeiul prezentului regulament ar trebui să contribuie la dezvoltarea progresivă a acesteia în acest sector.~~

↓ 552/2004 considerentul 9

~~Prin urmare, este necesar să se definească cerințele esențiale pe care ar trebui să le îndeplinească rețeaua europeană de gestionare a traficului aerian, sistemele și componentele acesteia, precum și procedurile aferente.~~

↓ 552/2004 considerentul 17

~~În cadrul legislației comunitare relevante, ar trebui să se acorde atenția cuvenită necesității de a asigura:~~

~~— condiții armonizate cu privire la disponibilitatea și utilizarea eficientă a spectrului de frecvențe radio necesare pentru punerea în aplicare a cerului unice european, inclusiv aspectele de compatibilitate electromagnetică,~~

~~— protecția serviciilor în materie de siguranță a vieții împotriva interferențelor nocive,~~

~~— utilizarea eficientă și corespunzătoare a frecvențelor alocate aviației și gestionate exclusiv de aceasta.~~

↓ nou

(20) Pentru a ține seama de modificările introduse în Regulamentele (CE) nr. 1108/2009 și (CE) nr. 1070/2009, este necesar ca, în conformitate cu articolul 65a din Regulamentul (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

<sup>33</sup> ~~JO L 95, 10.04.1997, p. 16. Directivă modificată ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 2082/2000 (JO L 254, 9.10.2000, p. 1).~~

<sup>34</sup> ~~JO L 254, 09.10.2000, p. 1. Regulament modificat ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 980/2002 (JO L 150, 8.6.2002, p. 38).~~

Europene de Siguranță a Aviației<sup>35</sup>, să se alinieze conținutul prezentului regulament la cel al Regulamentului (CE) nr. 216/2008.

- (21) Mai mult, detaliile tehnice ale Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004, aprobate în 2004 și 2009, ar trebui actualizate și ar trebui făcute corecturi de ordin tehnic pentru a ține cont de progresele realizate.
- (22) Zona geografică din regiunea OACI NAT acoperită de prezentul regulament ar trebui modificată pentru a ține seama de regimurile de prestări de servicii existente și viitoare și de necesitatea de a asigura coerența aplicării normelor în cazul furnizorilor de servicii de navigație aeriană și al utilizatorilor spațiului aerian care operează în acea zonă.
- (23) În conformitate cu rolurile sale de organizație operațională și cu reforma continuă a Eurocontrol, funcția administratorului de rețea trebuie dezvoltată și mai mult în direcția unui parteneriat lansat de sector.
- (24) Conceptul blocurilor funcționale de spațiu aerian instituite pentru a îmbunătăți cooperarea dintre prestatorii de servicii de navigație aeriană, reprezintă un important instrument de îmbunătățire a performanței sistemului ATM european. Pentru a consolida și mai mult acest instrument, blocurile funcționale de spațiu aerian ar trebui să se concentreze mai mult pe performanță, pe baza parteneriatelor industriale, iar industriei ar trebui să i se acorde mai multă libertate de a le modifica pentru a atinge și, acolo unde este posibil, chiar pentru a depăși, obiectivele de performanță.
- (25) Blocurile funcționale de spațiu aerian ar trebui să opereze într-un mod flexibil, reunind prestatori de servicii din întreaga Europă care să își valorifice reciproc competențele. Această flexibilitate ar trebui să permită identificarea de sinergii între furnizori, indiferent de situarea geografică sau de naționalitatea acestora, precum și apariția unor formate variabile de prestări de servicii în încercarea de a îmbunătăți performanța.
- (26) Pentru a spori orientarea către client a prestatorilor de servicii de navigație aeriană și posibilitatea utilizatorilor spațiului aerian de a influența deciziile care îi afectează, consultarea și participarea părților interesate la luarea celor mai importante decizii operaționale de către furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie mai eficace.
- (27) Sistemul de îmbunătățire a performanței reprezintă un instrument esențial pentru reglementarea economică a ATM, iar calitatea și independența deciziilor sale ar trebui menținute și, acolo unde este posibil, îmbunătățite.
- (28) Pentru a lua în considerare evoluțiile de ordin tehnic sau operațional, în special prin modificarea anexelor sau prin suplimentarea dispozițiilor referitoare la administrarea rețelei și la sistemul de îmbunătățire a performanței, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Conținutul și scopul fiecărei delegări sunt stabilite în detaliu în articolele relevante. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

---

<sup>35</sup> JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

- (29) Atunci când adaugă funcții pe lista serviciilor de administrare a rețelei, Comisia ar trebui să întreprindă o consultare adecvată a părților interesate din industrie.
- (30) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentului regulament, în special în ceea ce privește exercitarea competențelor de către autoritățile naționale de supervizare, furnizarea de servicii de asistență exclusive de către un furnizor de servicii sau grupări de prestatori de servicii, măsurile corective necesare pentru asigurarea respectării obiectivelor de performanță de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local, examinarea respectării legislației referitoare la schema de tarificare, guvernanța și adoptarea de proiecte comune pentru funcțiile aferente rețelei, blocurile funcționale de spațiu aerian, modalitățile de participare a părților interesate la cele mai importante decizii ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, accesul la date și protecția lor, informațiile aeronautice electronice și dezvoltarea tehnologică și interoperabilitatea managementului traficului aerian, este necesar să se confere Comisiei competențe de executare. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>36</sup>.
- (31) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011, pentru actele de punere în aplicare adoptate în temeiul regulamentului respectiv, este necesar să se utilizeze procedura de examinare în scopul adoptării actelor de punere în aplicare cu caracter general.
- (32) Este necesar să se utilizeze procedura de consultare în scopul adoptării actelor de punere în aplicare cu caracter individual.

↓ 549/2004 considerentul 20  
(adaptat)

- (33) 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.

↓ nou

- (34) Achiziționarea de servicii de asistență trebuie să aibă loc, după caz, în conformitate cu Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii<sup>37</sup> și cu Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale<sup>38</sup>. De asemenea, trebuie să se țină seama de orientările stabilite în comunicarea interpretativă 2006/C179/02 a Comisiei privind legislația comunitară aplicabilă

<sup>36</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

<sup>37</sup> JO L 134, 30.4.2004, p. 114.

<sup>38</sup> JO L 134, 30.4.2004, p. 1.

atribuirilor de contracte care nu fac obiectul sau care nu fac decât parțial obiectul dispozițiilor directivelor privind achizițiile publice<sup>39</sup>, după caz.

↓ 1070/2009 considerentul 42

- (35) Declarația ministerială privind aeroportul Gibraltar, adoptată la Cordoba la 18 septembrie 2006 („declarația ministerială”) în cursul primei reuniuni ministeriale a Forumului de dialog privind Gibraltarul, va înlocui declarația comună privind aeroportul Gibraltar făcută la Londra la 2 decembrie 1987, iar deplina conformitate cu declarația respectivă va fi asimilată conformității cu declarația din 1987.

↓ 1070/2009 considerentul 43

- (36) Prezentul regulament se aplică pe deplin aeroportului Gibraltar în contextul și în temeiul declarației ministeriale. Fără a aduce atingere declarației ministeriale, aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar, precum și toate măsurile care decurg din aplicarea acestuia respectă pe deplin declarația respectivă și toate aranjamentele conținute în aceasta.

↓ 549/2004 considerentul 24  
(adaptat)

- (37) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume ~~crearea~~ ☒ punerea în aplicare a ☒ 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 nivelul ~~comunitar~~ ☒ Uniunii ☒, ~~fiind permise în același timp norme de aplicare detaliate care țin seama de condițiile locale specifice,~~ ~~Comunitatea~~ ☒ Uniunea ☒ 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.

<sup>39</sup> JO C 179, 1.8.2006, p. 2.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I

### DISPOZIȚII GENERALE

↓ 1070/2009 Articolul 1.1  
(adaptat)  
⇒ nou

#### Articolul 1

##### ~~Obiectivul~~ ☒ **Obiectul** ☒ și domeniul de aplicare

1. ⇒ Prezentul regulament stabilește regulile pentru crearea și funcționarea adecvată a ☒ ~~Inițiativa privind cerului unic european are drept obiectiv consolidarea~~ ☒, cu scopul de a asigura ☒ ~~normelor~~ normele 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, ⇒ un spațiu aerian operațional integrat, ☒ sisteme de gestionare a rețelei și de management al traficului aerian bazate exclusiv pe siguranță, eficiență și ~~criterii tehnice~~ ⇒ interoperabilitate ☒, în folosul utilizatorilor spațiului aerian. ~~Pentru a realiza acest obiectiv, prezentul regulament stabilește un cadru de reglementare armonizat pentru crearea cerului unic european.~~

↓ 1070/2009 Articolul 1.2  
(adaptat)

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 ~~35~~ 13. Prezentul regulament ~~și măsurile menționate la articolul 3 nu privesc~~ ☒ nu privește ☒ operațiunile militare și instruirea militară.

↓ 1070/2009 Articolul 1.3  
(adaptat)

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~~, ☒ își propune să sprijine, ☒ 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.

↓ 550/2004

## **CAPITOLUL I**

### **DISPOZIȚII GENERALE**

#### **Articolul 1**

##### **Domeniu de aplicare și obiective**

1. În domeniul de aplicare a regulamentului-cadru, prezentul regulament privește prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul european unic. Obiectivul prezentului regulament este acela de a stabili cerințe comune pentru prestarea în condiții de siguranță și eficiență a serviciilor de navigație aeriană în Comunitate.

2. Prezentul regulament se aplică prestării de servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general în conformitate cu regulamentul-cadru și în domeniul de aplicare a acestuia.

↓ 551/2004

## **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)<sup>40</sup>.

↓ 551/2004 (adaptat)

⇒ nou

43. Fără a aduce atingere articolului 10, prezentul regulament se aplică spațiului aerian din regiunile ICAO EUR, AFI și NAT în care statele membre sunt responsabile cu de furnizarea de servicii de trafic aerian în conformitate cu prezentul regulament.

<sup>40</sup>

A se vedea pagina 10 din acest Jurnal Oficial.

~~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.~~

↓ 551/2004

~~4. Regiunile de informații de zbor cuprinse în spațiul aerian cărora i se aplică prezentul regulament se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.~~

↓ 1070/2009 Articolul 1.1

54. 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 diferendul lor referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.

↓ 552/2004

#### ~~Articolul 1~~

#### **Obiect și domeniu de aplicare**

~~1. În cadrul domeniului de aplicare a regulamentului cadru, prezentul regulament se referă la interoperabilitatea REGTA.~~

~~2. Prezentul regulament se aplică sistemelor, componentelor acestora și procedurilor aferente, prevăzute în anexa I.~~

~~3. Prezentul regulament are ca obiectiv realizarea interoperabilității între diferitele sisteme, componente și proceduri aferente ale REGTA, ținând seama de normele internaționale în materie. De asemenea, prezentul regulament are rolul de a asigura introducerea coordonată și rapidă a noilor concepte de exploatare aprobate și validate sau a tehnologiilor noi în domeniul gestionării traficului aerian.~~

↓ 549/2004 (adaptat)

#### *Articolul 2*

#### **Definiții**

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

↓ 549/2004

⇒ nou

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) 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~~ ⇒ un serviciu ⇐ 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;

---

↓ 1070/2009 Articolul 1.2(a)

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

---

↓ 549/2004  
⇒ nou

9. „gestionarea fluxului de trafic aerian” înseamnă ~~o funcție~~ ⇒ un serviciu ⇐ stabilit 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 corespunzători;

---

↓ 1070/2009 Articolul 1.2(b)  
⇒ nou

10. „managementul traficului aerian (ATM)” înseamnă ansamblul ~~funcțiilor~~ ⇒ serviciilor ⇐ 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;

---

↓ 549/2004

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;

---

↓ 1070/2009 Articolul 1.2(c)

~~1.413a.~~ „Planul general pentru ATM” înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului<sup>41</sup>, 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)<sup>42</sup>;

---

↓ nou

15. „criză aviatică” înseamnă circumstanțele în care capacitatea spațiului aerian este redusă în mod anormal ca urmare a unor condiții meteorologice extrem de nefavorabile sau a indisponibilității unor mari părți ale spațiului aerian din motive naturale sau politice;

---

↓ 549/2004

~~1614.~~ „pachet de servicii” înseamnă două sau mai multe servicii de navigație aeriană;

---

↓ 1070/2009 Articolul 1.2(d)

~~1715.~~ „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;

---

↓ 549/2004

~~1816.~~ „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~~

---

<sup>41</sup> JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

<sup>42</sup> JO L 64, 2.3.2007, p. 1.

privind interoperabilitatea)<sup>43</sup> 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 rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN);

↓ nou

20. „declarație” înseamnă, în scopul ATM/ANS, orice declarație scrisă:

- privind conformitatea sau adecvarea pentru utilizare a sistemelor și componentelor, emisă de o organizație implicată în proiectarea, fabricarea și întreținerea sistemelor și componentelor ATM/ANS;
- privind respectarea cerințelor aplicabile unui serviciu sau sistem care urmează să intre în funcțiune, emisă de un furnizor de servicii;
- privind capacitatea și mijloacele de îndeplinire a responsabilităților aferente anumitor servicii de informare a zborurilor

↓ 549/2004 (adaptat)

~~20. „Eurocontrol” este Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene<sup>44</sup>;~~

↓ 1070/2009 Articolul 1.2(f)  
(adaptat)

~~2122.~~ „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 ☒ Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene ☒ (Eurocontrol) ☒<sup>45</sup> ☒ ;

↓ 549/2004

~~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;~~

<sup>43</sup> A se vedea pagina 33 din acest Jurnal Oficial.

<sup>44</sup> Convenție, astfel cum a fost modificată prin protocolul din 12 februarie 1981 și revizuită prin protocolul din 27 iunie 1997.

<sup>45</sup> ☒ Eurocontrol a fost instituit prin Convenția internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene, modificată prin protocolul din 12 februarie 1981 și revizuită prin protocolul din 27 iunie 1997. ☒

---

↓ 1070/2009 Articolul 1.2(g)

~~2223a.~~ „serviciu de informare a zborurilor” înseamnă un serviciu furnizat în scopul furnizării de consiliere și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor;

~~2323b.~~ „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;

---

↓ 549/2004

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

---

↓ 1070/2009 Articolul 1.2(h)

~~2425.~~ „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;

---

↓ 549/2004 (adaptat)

~~2526.~~ „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 ☒ Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), instituită prin Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională ☒ ~~OACI~~;

~~27. „OACI” înseamnă Organizația Aviației Civile Internaționale, înființată prin Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională;~~

~~2628.~~ „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;

~~2729.~~ „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;

~~2830.~~ „servicii de navigație” înseamnă acele infrastructuri și servicii care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare;

~~2931.~~ „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, operatorii de aeroporturi și ~~alte~~ alte 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;~~

~~3033. „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare operațională după instalarea inițială sau îmbunătățirea unui sistem;~~

~~3134. „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;~~

---

↓ 549/2004

~~3238. „servicii de supraveghere” înseamnă acele infrastructuri și servicii utilizate pentru a determina pozițiile fiecărei aeronave pentru separarea în condiții de siguranță;~~

~~3339. „sistem” înseamnă totalul componentelor aeriene și de sol, precum și echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor;~~

~~3440. „îmbunătățire” înseamnă orice transformare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem;~~

---

↓ 1070/2009 Articolul 1.2(j)

~~3541. „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.;~~

---

↓ nou

36. „autoritate națională de supervizare” înseamnă organismul sau organismele naționale cărora un stat membru le-a delegat sarcinile de supervizare în conformitate cu prezentul regulament, precum și autoritățile naționale competente cărora le-au fost delegate sarcinile prevăzute la articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

37. „servicii de asistență” înseamnă servicii de navigație aeriană altele decât serviciile de trafic aerian, precum și alte servicii și activități, care sunt asociate, și vin în sprijinul, furnizării de servicii de navigație aeriană;

38. „obiective de performanță locale” înseamnă obiective de performanță stabilite de statele membre la nivel local, și anume la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, la nivel național, la nivelul zonelor de tarifare sau la nivelul aeroporturilor.

### 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)<sup>46</sup>;~~

~~(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)<sup>47</sup> 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)<sup>48</sup>;~~

~~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.~~

↓ 1070/2009 Articolul 1.3  
(adaptat)  
⇒ nou

## **CAPITOLUL II**

### **⊠ AUTORITĂȚI NAȚIONALE ⊠**

#### *Articolul 34*

#### **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 ⇒ distincte din punct de vedere juridic și ⇨ independente ⇒ în special din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional, ⇨ față de ⇒ orice ⇨ furnizori de servicii de navigație aeriană ⇒ sau față de orice entitate publică sau privată interesată de activitățile unor astfel de furnizori ⇨. ~~Această independență se obține printr-o separare corespunzătoare, cel puțin la nivel funcțional, între autoritățile naționale de supervizare și respectivii furnizori.~~

<sup>46</sup> ~~A se vedea pagina 20 din acest Jurnal Oficial.~~

<sup>47</sup> ~~A se vedea pagina 10 din acest Jurnal Oficial.~~

<sup>48</sup> ~~A se vedea pagina 26 din acest Jurnal Oficial.~~

↓ nou

3. Fără a aduce atingere alineatului (2), autoritățile naționale de supervizare pot fi cuplate, din punct de vedere organizațional, cu alte organisme de reglementare și/sau autorități responsabile cu siguranța.

4. Autoritățile naționale de supervizare care nu sunt distincte, din punct de vedere juridic, de orice furnizor de servicii de navigație aeriană sau de orice entitate publică sau privată interesată de activitățile unor astfel de furnizori, conform articolului 2, la data intrării în vigoare a prezentului regulament, trebuie să îndeplinească această cerință până cel târziu la 1 ianuarie 2020.

↓ 1070/2009 Articolul 1.3

⇒ nou

~~35. 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.~~ ⇒ În mod concret, ele trebuie organizate, dotate cu angajați, gestionate și finanțate astfel încât să aibă posibilitatea de a-și exercita competențele în acest mod. ⇐ ~~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.~~

↓ nou

6. Personalul autorităților naționale de supervizare:

(a) este recrutat în conformitate cu norme clare și transparente care îi garantează independența și, în ceea ce privește persoanele responsabile cu luarea de decizii strategice, acestea sunt numite de guvernul național sau de consiliul de miniștri sau de o altă autoritate publică care nu controlează sau nu beneficiază direct de furnizorii de servicii de navigație aeriană;

(b) este selectat în urma unei proceduri transparente, pe baza competențelor specifice, inclusiv a competențelor adecvate și a experienței relevante, printre altele, în domeniul auditului și al serviciilor și sistemelor de navigație aeriană;

(c) acționează independent, în special față de orice interese legate de furnizorii de servicii de navigație aeriană și nu caută să obțină sau nu acceptă instrucțiuni din partea niciunui guvern sau niciunei entități publice sau private atunci când îndeplinește funcțiile autorității naționale de supervizare;

(d) în ceea ce privește persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice, acestea fac o declarație anuală de angajament și o declarație de interese indicând orice interes direct sau indirect care ar putea fi considerat ca aducând prejudicii independenței lor și care ar putea influența exercitarea funcțiilor lor; și

(e) în ceea ce privește persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice, cu auditul sau cu alte funcții direct legate de supervizarea obiectivelor de performanță ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, acestea nu dețin nicio poziție profesională sau responsabilitate în cadrul niciunui dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană după încheierea mandatului lor în cadrul autorității naționale de supervizare, timp de cel puțin un an.

↓ 1070/2009 Articolul 1.3  
⇒ nou

74. 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. ⇒ Autoritățile naționale de supervizare au autoritate deplină pentru recrutarea și managementul personalului lor, în baza creditelor proprii care provin, printre altele, din tarifele de rută ce urmează să fie stabilite în funcție de sarcinile pe care trebuie să le îndeplinească autoritatea în conformitate cu articolul 4. ⇐

85. 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 ⇒ prezentul articol ⇐ ~~alineatele (2), (3) și (4).~~

↓ nou

9. Comisia stabilește norme detaliate privind modalitățile de recrutare și procedurile de selecție pentru aplicarea alineatului (6) literele (a) și (b). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

↓ 1070/2009 Articolul 2.1  
(adaptat)

#### Articolul ~~42~~

#### Sarcinile autorităților naționale de supervizare

1. Autoritățile ~~lor~~ naționale de supervizare prevăzute la articolul ~~3~~ ~~4~~ din ~~regulamentul-cadru~~ ~~li se atribuie în special următoarele sarcini:~~ ⇐

(a) ~~asigură~~ ⇐ asigurarea ⇐ ~~supervizarea~~ ⇐ supervizării ⇐ ~~corespunzătoare~~ a aplicării prezentului regulament, în special cu privire la funcționarea sigură și eficientă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care oferă servicii legate de spațiul aerian de care este responsabil statul membru care a desemnat sau a înființat autoritatea în cauză.

↓ nou

(b) acordarea de certificate furnizorilor de servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și supravegherea aplicării condițiilor în care acestea au fost acordate;

(b) emiterea de licențe, calificări, mențiuni și certificate pentru controlorii de trafic aerian în conformitate cu articolul 8c din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și supravegherea aplicării condițiilor în care acestea au fost emise;

(d) întocmirea planurilor de performanță și monitorizarea punerii lor în aplicare în conformitate cu articolul 11;

(e) monitorizarea punerii în aplicare a schemei de tarifyare în conformitate cu articolele 12 și 13;

- (f) aprobarea condițiilor de acces la datele operaționale în conformitate cu articolul 22; și
- (g) supervizarea declarațiilor și punerea în funcțiune a sistemelor.

↓ 1070/2009 Articolul 2.1  
(adaptat)  
⇒ nou

2. ~~În acest scop, fiecare autoritate națională de supervizare organizează inspecții și evaluări corespunzătoare pentru a verifica respectarea cerințelor din prezentul regulament, inclusiv a cerințelor privind resursele umane necesare pentru furnizarea serviciilor de navigație aeriană. Furnizorul de servicii de navigație aeriană facilitează aceste acțiuni.~~

↓ nou

## Articolul 5

### Cooperarea dintre autoritățile naționale de supervizare

1. Autoritățile naționale de supervizare fac schimb de informații cu privire la activitatea lor și la principiile, practicile și procedurile decizionale, precum și cu privire la punerea în aplicare a legislației Uniunii. Ele cooperează cu scopul de a-și coordona activitatea decizională în întreaga Uniune. Autoritățile naționale de supervizare fac parte dintr-o rețea care se întrunește la intervale regulate și în cadrul căreia colaborează. Comisia și Agenția Uniunii Europene pentru Aviație (denumită în continuare „EAA”) sunt membre ale rețelei, coordonează și sprijină activitatea acesteia și îi adresează recomandări, atunci când este cazul. Comisia și EAA facilitează cooperarea activă a autorităților naționale de supervizare, precum și schimbul și utilizarea reciprocă de personal dintre autoritățile naționale de supervizare, pe baza unui grup de experți ce urmează să fie înființat de EAA în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (f) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

Sub rezerva normelor privind protecția datelor prevăzute la articolul 22 din prezentul regulament și în Regulamentul (CE) nr. 45/2001, Comisia sprijină schimbul de informații, menționat în prezentul alineat la primul și al doilea paragraf, între membrii rețelei, eventual cu ajutorul unor instrumente electronice, respectând totodată confidențialitatea secretelor comerciale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

2. Autoritățile naționale de supervizare cooperează îndeaproape, inclusiv prin intermediul unor acorduri de lucru, în scopul asistenței reciproce în ceea ce privește sarcinile lor de monitorizare și derularea inspecțiilor și a evaluărilor.

↓ 1070/2009 Articolul 2.1  
⇒ nou

3. În ceea ce privește blocurile funcționale de spațiu aerian care se extind asupra spațiului aerian aflat sub responsabilitatea a mai mult de un stat membru, statele membre în cauză încheie un acord privind supervizarea prevăzută în prezentul articol cu privire la furnizorii de servicii de navigație aeriană care furnizează servicii legate de aceste blocuri. ⇒ Autoritățile naționale de supervizare în cauză întocmesc un plan, precizând modalitățile de cooperare menite să contribuie la punerea în practică a acordului respectiv. ⇐

↓ 1070/2009 Articolul 2.1  
(adaptat)

4. Autoritățile naționale de supervizare cooperează strâns pentru a asigura supravegherea corespunzătoare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care dețin un certificat valabil de la un stat membru și care furnizează și servicii legate de spațiul aerian aflat sub responsabilitatea altui stat membru. Această cooperare include dispoziții pentru abordarea cazurilor de nerespectare ☒ a prezentului regulament și a ☒ cerințelor comune aplicabile ~~stabilite~~ ☒ adoptate în conformitate cu ☒ ~~la~~ articolul ☒ 8b alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 ☒ ~~6 sau a condițiilor stabilite în anexa II.~~

↓ 1070/2009 Articolul 2.1  
(adaptat)  
⇒ nou

5. În cazul furnizării ~~transfrontaliere~~ de servicii de navigație aeriană ⇒ într-un spațiu aerian aflat în responsabilitatea unui alt stat membru ⇐ , ~~aceste~~ dispozițiile ⇒ menționate la alineatele (2) și (4) ⇐ includ un acord privind recunoașterea reciprocă a sarcinilor de supervizare prevăzute la articolul 4 alineatele (1) și (2) și rezultatele acestor sarcini. Această recunoaștere reciprocă se aplică și în cazul în care există acorduri de recunoaștere între autoritățile naționale de supervizare în ceea ce privește certificarea furnizorilor de servicii.

6. În scopul cooperării regionale, autoritățile naționale de supervizare pot, de asemenea, încheia acorduri referitoare la împărțirea responsabilităților privind sarcinile de supervizare, în cazul în care acest lucru este permis de legea națională.

↓ 1070/2009 Articolul 2.1  
(adaptat)

#### *Articolul ~~63~~*

#### **Entități calificate**

1. Autoritățile naționale de supervizare pot decide să delege integral sau parțial inspecțiile și evaluările menționate la articolul 4 ~~2~~ alineatul (2) unor entități calificate care îndeplinesc cerințele stabilite în anexa I.

2. Astfel de delegări acordate de o autoritate națională de supervizare sunt valabile pe teritoriul ~~Comunității~~ ☒ Uniunii ☒ pe o perioadă de trei ani, perioadă ce poate fi prelungită. Autoritățile naționale de supervizare pot însărcina oricare dintre entitățile calificate situate în ☒ Uniune ☒ ~~Comunitate~~ cu efectuarea acestor inspecții și evaluări.

↓ 552/2004 (adaptat)  
⇒ nou

#### *~~Articolul 8~~*

#### **~~Organismele notificate~~**

4.3 Statele membre informează Comisia, ⇒ EAA ⇐ și celelalte state membre cu privire la ~~organismele~~ ☒ entitățile calificate cărora le-au delegat sarcini în conformitate cu alineatul

(1) ~~pe care le-au desemnat să îndeplinească atribuțiile referitoare la evaluarea conformității sau adevării la utilizarea dată menționată în articolul 5 și/sau de verificarea menționată în articolul 6, indicând domeniul de responsabilitate al fiecărui organism~~ ☒ fiecărei entități ☒ și , numărul de identificare al acestuia ☒ , precum și orice modificări efectuate în acest sens ☒ ~~obținut de la Comisie~~. Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* lista ☒ entităților calificate ☒ ~~organismelor~~, numerele lor de identificare și domeniile lor de competență și actualizează permanent lista.

~~2. Statele membre aplică criteriile prevăzute în anexa V pentru evaluarea organismelor ce urmează a fi notificate. Organismele care îndeplinesc criteriile de evaluare prevăzute în standardele europene relevante se consideră că îndeplinesc criteriile respective.~~

~~34. Statele membre retrag ☒ delegarea ☒ notificarea unui organism notificat ☒ unei entități calificate ☒ care nu mai îndeplinește ☒ cerințele stabilite ☒ criteriile prevăzute în anexa I V. Statul membru informează imediat Comisia, ☒ EAA ☒ și celelalte state membre cu privire la aceasta.~~

~~4. Fără a aduce atingere cerințelor menționate în alineatele (1), (2) și (3), statele membre pot decide desemnarea organizațiilor recunoscute ca organisme notificate, în conformitate cu articolul 3 din regulamentul privind prestarea de servicii.~~

↓ nou

5. Organismele desemnate înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament ca organisme notificate în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004 sunt considerate a fi entități calificate în sensul prezentului articol.

↓ 1070/2009 Articolul 1.5

⇒ nou

## Articolul ~~74~~ 740

### Consultarea părților interesate

1. ~~Statele membre~~ ☒ Autoritățile naționale de supraveghere ☒ , hotărând în conformitate cu legislația națională, stabilesc mecanisme consultative pentru implicarea corespunzătoare a părților interesate, inclusiv a organelor profesionale de reprezentare a personalului ☒ în ceea ce privește exercitarea atribuțiilor lor ☒ , în punerea în aplicare a cerului unic european.

↓ nou

2. Printre părțile interesate se pot număra:

- furnizorii de servicii de navigație aeriană,
- operatorii aeroportuari,
- utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante de reprezentare a utilizatorilor spațiului aerian,
- autoritățile militare,
- industria producătoare,
- organismele profesionale de reprezentare a personalului.

↓ 550/2004 (adaptat)

## CAPITOLUL III

### ~~NORME PENTRU FURNIZAREA SERVICIILOR~~

↓ 550/2004 (adaptat)

⇒ nou

#### ~~Articolul 6~~

#### ~~Cerințe comune~~

~~Cerințele comune pentru prestarea de servicii de navigație aeriană se stabilesc în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 5 alineatul (3) din regulamentul cadru. Cerințele comune includ următoarele:~~

- ~~competența și aptitudinea tehnică și operațională,~~
- ~~sisteme și procedee pentru gestionarea securității și calității,~~
- ~~sisteme de raportare,~~
- ~~calitatea serviciilor,~~
- ~~capacitatea financiară,~~
- ~~răspundere și acoperirea riscurilor,~~
- ~~structură de proprietate și organizatorică, inclusiv prevenirea conflictelor de interese,~~
- ~~resurse umane, inclusiv planuri de personal corespunzătoare,~~
- ~~siguranță.~~

#### ~~Articolul 87~~

#### ~~Certificarea prestatorilor de servicii de navigație aeriană~~

1. Prestarea tuturor serviciilor de navigație aeriană în interiorul ~~Comunitate~~ ☒ Uniunii ☒ se face sub rezerva certificării de către ~~statele membre~~ ☒ autoritățile naționale de supervizare sau de către EAA sau al unei declarații adresate acestora în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 ☒.

↓ 550/2004

~~2. Cererile pentru certificare se depun la autoritatea națională de supraveghere a statului membru în care solicitantul își are locul principal de operare și, dacă este cazul, sediul.~~

↓ nou

2. Procesul de certificare garantează totodată că solicitanții pot demonstra o capacitate financiară suficientă și că au obținut o asigurare pentru acoperirea răspunderii, în cazul în care acest lucru nu este garantat de statul membru în cauză.

↓ 550/2004 (adaptat)  
⇒ nou

~~3. Autoritățile naționale de supraveghere emit certificate pentru prestatorii de servicii de navigație aeriană dacă aceștia respectă cerințele comune menționate în articolul 6. Certificatele pot fi emise individual pentru fiecare tip de serviciu de navigație aeriană definit în articolul 2 din regulamentul cadru, sau pentru un pachet de asemenea servicii, inter alia, în cazul în care un prestator de servicii de trafic aerian, oricare ar fi statutul juridic al acestuia, operează și își întreține propriile sisteme de comunicare, navigație și supraveghere. Certificatele se verifică cu regularitate.~~

~~43. ⇒ Certificatele oferă ⇔ Certificatele specifică drepturile și obligațiile prestatorilor de servicii de navigație aeriană, inclusiv accesul fără discriminare la servicii pentru utilizatorii spațiului aerian, în special cu privire la siguranță. Certificarea poate fi supusă ☒ face ☒ numai obiectul condițiilor prevăzute în anexa II. Aceste condiții sunt justificate în mod obiectiv, sunt nediscriminatorii, proporționale și transparente.~~

~~5. Sub rezerva alineatului (1), statele membre pot permite prestarea de servicii de navigație aeriană în întreg spațiul aerian de care sunt direct responsabile sau într-un segment din acesta fără certificare, dacă prestatorul acestor servicii le oferă în primul rând mișcărilor de aeronave altele decât traficul aerian general. În aceste cazuri, statul membru în cauză informează Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia sa și la măsurile luate pentru a asigura conformitatea maximă cu cerințele comune.~~

↓ 1070/2009 Articolul 2.3  
(adaptat)  
⇒ nou

~~46. Fără a se aduce atingere articolelor 8 și 9, eEmiterea de certificate conferă furnizorilor de servicii de navigație aeriană posibilitatea de a-și oferi serviciile statelor membre, altor furnizori de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian și aeroporturilor din interiorul Comunității ☒ Uniunii ☒ . ⇒ În ceea ce privește serviciile de asistență, această posibilitate este condiționată de respectarea articolului 10 alineatului (2). ⇔~~

~~7. Autoritățile naționale de supervizare monitorizează respectarea cerințelor comune și a condițiilor aferente certificatelor. Detaliile acestei monitorizări sunt incluse în rapoartele anuale care urmează să fie prezentate de către statele membre conform articolului 12 alineatul (1) din regulamentul cadru. Dacă o autoritate națională de supervizare consideră că deținătorul unui certificat nu mai satisface aceste cerințe sau condiții, aceasta ia măsurile corespunzătoare, asigurând continuitatea serviciilor cu condiția ca siguranța să nu fie afectată. Aceste măsuri pot include revocarea certificatului.~~

↓ 550/2004

~~8. Un stat membru recunoaște orice certificat emis într-un alt stat membru în conformitate cu prezentul articol.~~

~~9. În circumstanțe excepționale, statele membre pot amâna respectarea prezentului articol timp de șase luni de la data care rezultă din articolul 19 alineatul (2). Statele membre notifică Comisiei această amânare, menționând motivele pentru aceasta.~~

↓ 1070/2009 Articolul 2.4  
(adaptat)  
⇒ nou

*Articolul 98*

**Desemnarea prestatorilor de servicii de trafic aerian**

1. Statele membre asigură furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul blocurilor specifice de spațiu aerian cu privire la spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele membre desemnează un furnizor de servicii de trafic aerian care deține un certificat ⇒ sau o declarație ⇐ valabilă în ~~Comunitate~~ ☒ Uniune ☒ .

2. În ceea ce privește furnizarea de servicii transfrontaliere, statele membre se asigură că respectarea prezentului articol și a articolului 18 ~~10~~ alineatul (3) nu este împiedicată de faptul că sistemul lor legislativ național impune furnizorilor de servicii de trafic aerian care furnizează servicii în spațiul aerian de care sunt responsabile statele membre respective ⇒ să îndeplinească una dintre următoarele condiții ⇐ :

(a) să fie deținuți în mod direct sau majoritar de către statele membre respective sau de către resortisanți ai acestora;

(b) să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul statelor membre respective;

(c) să utilizeze numai facilitățile din statele membre în cauză.

3. Statele membre definesc drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați. Obligațiile pot include condiții pentru furnizarea la timp a informațiilor pertinente care permit identificarea tuturor mișcărilor aeronavelor în spațiul aerian de care sunt responsabile.

↓ 1070/2009 Articolul 2.4  
⇒ nou

4. Statele membre dispun de competențe discreționare în alegerea unui furnizor de servicii de trafic aerian, cu condiția ca acesta din urmă să îndeplinească cerințele și condițiile stabilite la ~~articolele 6 și 7~~ ⇒ să facă obiectul unei certificări sau declarații în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 ⇐ .

↓ 1070/2009 Articolul 2.4

5. Cu privire la blocurile funcționale de spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 16 ~~9a~~, care se extind asupra spațiului aerian de care sunt responsabile mai multe state membre, statele membre în cauză desemnează împreună, în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian, cel puțin cu o lună înainte de stabilirea blocului de spațiu aerian.

6. Statele membre informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată în cadrul prezentului articol privind desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian în interiorul blocurilor de spațiu aerian specifice care au legătură cu spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor.

## Articolul 10

### Prestarea de servicii de asistență

1. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că, în conformitate cu prezentul articol, furnizorii de servicii de asistență sunt în măsură să concureze în cadrul Uniunii în condiții de echitate, nediscriminare și transparență, în scopul furnizării acestor servicii.

Cerința stabilită în prezentul articol trebuie respectată până cel târziu la 1 ianuarie 2020.

2. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că furnizarea de servicii de trafic aerian și furnizarea de servicii de asistență sunt două activități distincte. Această distincție implică și cerința ca serviciile de trafic aerian și serviciile de asistență să fie furnizate de întreprinderi diferite.

3. La alegerea furnizorului de servicii de asistență, entitatea care achiziționează respectivele servicii trebuie să țină seama, în special, de rentabilitate, de calitatea globală și de siguranța serviciilor.

4. Un furnizor de servicii de asistență poate fi ales să furnizeze servicii în spațiul aerian al unui stat membru numai dacă:

(a) este certificat în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;

(b) sediul principal unde își desfășoară activitatea se află pe teritoriul unui stat membru;

(c) statele membre și/sau resortisanți ai statelor membre dețin peste 50% din furnizorul de servicii și exercită un control efectiv asupra acestuia, în mod direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, cu excepția dispozițiilor unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte; și

(d) furnizorul de servicii îndeplinește cerințele naționale în materie de securitate și apărare.

5. Serviciile de asistență din domeniul operațiunilor EATMN pot fi furnizate în mod centralizat de către administratorul de rețea, prin adăugarea respectivelor servicii la serviciile menționate la articolul 17 alineatul (2), în conformitate cu articolul 17 alineatul (3). Aceste servicii pot fi totodată furnizate pe bază exclusivă de către un furnizor de servicii de navigație aeriană sau de grupuri de furnizori de servicii, în special serviciile legate de furnizarea de infrastructuri ATM. Comisia indică modalitățile de selectare a furnizorilor sau a grupurilor de furnizori de servicii, pe baza capacității profesionale și a abilității de a furniza servicii în mod imparțial și rentabil, și întocmește o evaluare globală a costurilor și beneficiilor estimate ale furnizării serviciilor de asistență în mod centralizat. Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3). Comisia desemnează furnizori sau grupări ale acestora în conformitate cu actele de punere în aplicare respective.

## Articolul 9

### **Desemnarea prestatorilor de servicii meteorologice**

~~1. Statele membre pot desemna în exclusivitate un prestator de servicii meteorologice care să furnizeze toate datele meteorologice sau o parte din acestea în tot spațiul aerian de care sunt responsabile, sau într-un segment din acesta, ținând seama de considerentele legate de siguranță.~~

~~2. Statele membre informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre în legătură cu orice decizie luată în cadrul prezentului articol cu privire la desemnarea prestatorilor de servicii meteorologice.~~

↓ 1070/2009 Articolul 1.5

(adaptat)

⇒ nou

## *Articolul 11*

### **Sistemul de îmbunătățire a performanțelor**

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

(a) obiective de performanță la nivelul ~~comunitar~~ ☒ Uniunii ☒ ⇒ și obiective de performanță conexe la nivel local ⇐ 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 ⇒ conformitatea ⇐ ~~coerența~~ cu obiectivele de performanță la nivelul ☒ Uniunii ☒ ~~comunitar~~ ⇒ și cu obiectivele de performanță conexe la nivel local ⇐ ; și

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

~~2. În conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3), Comisia ⇒ autorizează ⇐ ~~poate autoriza~~ Eurocontrol sau un alt ⇒ un ⇐ organism ⇒ independent, ⇐ 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). ⇒ Asistența tehnică în beneficiul organismului de evaluare a performanțelor poate fi acordată de EAA și Eurocontrol sau de o altă entitate competentă ⇐ . 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~~ ⇒ locale ⇐ 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.

~~4.(e)~~ ⇒ Conformitatea ⇐ ~~Coerența~~ ⇒ planurilor stabilite la nivel național sau la nivelul ⇐ ~~obiectivelor naționale sau ale~~ blocurilor funcționale de spațiu aerian ⇒ și obiectivele locale ⇐ cu obiectivele de performanță ☒ de ☒ la nivelul ☒ Uniunii ☒ ~~comunitar~~ ⇒ și cu obiectivele de la nivel local ⇐ este evaluată de Comisie ⇒ în colaborare cu organismul de evaluare a performanțelor ⇐ ~~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,~~ ⇒ planurile stabilite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau obiectivele locale nu corespund obiectivelor de la nivelul Uniunii, ⇐ aceasta poate decide, în conformitate cu procedura de consultare ~~menționată la articolul 5 alineatul (2),~~ ⇒ solicita statelor membre în cauză să ia măsurile corective necesare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 27 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).~~

~~5.(d)~~ Perioada de referință pentru sistemul de îmbunătățire a performanțelor ☒ , menționată la alineatul (1), ☒ este de cel puțin trei ani și, respectiv, de cel mult cinci ani. În această perioadă, în cazul în care nu sunt îndeplinite obiectivele ⇒ locale ⇐ ~~naționale sau ale blocurilor funcționale de spațiu aerian,~~ statele membre ⇒ în cauză ⇐ ~~și/sau autoritățile naționale de supervizare~~ ⇒ definesc și ⇐ pun în aplicare măsuri ~~corective~~ ⇒ menite să rectifice situația ⇐ ~~pe care le-au stabilit.~~ ⇒ În cazul în care Comisia consideră că aceste măsuri nu sunt suficiente pentru a rectifica situația, ea poate dispune luarea de către statele membre în cauză a măsurilor corective sau aplicarea sancțiunilor necesare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 27 alineatul (2). ⇐ ~~Prima perioadă de referință cuprinde primii trei ani de la adoptarea normelor de punere în aplicare menționate la alineatul (6).~~

~~6. (e)~~ Comisia evaluează periodic realizarea obiectivelor de performanță ⇒ de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local ⇐ și prezintă rezultatele Comitetului pentru cerul unic.

74. ~~Se aplică următoarele proceduri sistemului~~ de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1) ☒ se bazează pe ☒ :

- (a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale ⇒ serviciilor ⇐ 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 ⇒ și revizuirea ⇐ unor obiective de performanță la nivelul comunitar ☒ Uniunii ☒ ⇒ și a unor obiective de performanță conexe la nivel local ⇐ , care sunt definite ținându-se seama de contribuțiile identificate la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian;

↓ 1070/2009 Articolul 1.5  
(adaptat)  
⇒ nou

~~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:~~

- (d) 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 ⇒ locale ⇐ ~~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;
  - (ii) vizează toate elementele costului aferente bazei de cost naționale sau a blocului funcțional de spațiu aerian;
  - (iii) includ obiective de performanță ⇒ locale ⇐ obligatorii conforme cu obiectivele de performanță de la nivelul ☒ Uniunii ☒ ~~comunitar~~;

↓ 1070/2009 Articolul 1.5  
(adaptat)  
⇒ nou

- (~~cd~~) evaluarea obiectivelor de performanță ⇒ locale ⇐ ~~naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian~~ pe baza planului național sau ~~☒~~ al planului de la nivelul ~~☒~~ blocului funcțional de spațiu aerian; ~~și~~
- (~~fe~~) monitorizarea planurilor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian, incluzând mecanisme de alertă adecvate~~;~~

↓ 1070/2009 Articolul 1.5  
(adaptat)  
⇒ nou

- (~~gd~~) criterii ⇒ de impunere a unor sancțiuni pentru nerespectarea ⇐ ~~care să determine dacă obiectivele naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian sunt conforme cu obiectivele~~ ☒ obiectivelor ⇐ de performanță comunitare ⇒ de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local ⇐ pe durata perioadei de referință și ~~pentru a~~ ☒ de ☒ susținere a ~~mecanismele~~ ☒ mecanismelor ⇐ de alertă;
- (~~h~~)(~~e~~) principiile generale privind înființarea de către statele membre a sistemului de stimulente;
- (~~i~~)(~~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 ⇒ actului delegat menționat în prezentul alineat ⇐ ~~normelor de punere în aplicare~~;
- (~~j~~)(~~b~~) ~~perioada~~ perioadele de referință și intervalele ⇒ corespunzătoare ⇐ pentru evaluarea îndeplinirii obiectivelor de performanță și stabilirea de noi obiective;
- (~~k~~)(~~a~~) ~~conținutul și calendarul~~ calendarele ⇒ aferente necesare ⇐ ~~procedurilor menționate la alineatul (4)~~;

↓ 1070/2009 Articolul 1.5  
⇒ nou

Comisia ~~poate~~ ⇒ este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a stabili normele detaliate pentru funcționarea adecvată a sistemului de îmbunătățire a performanțelor ⇐ ~~adăuga proceduri pe lista procedurilor menționate la~~ ⇒ conform punctelor enumerate în ⇐ 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).~~

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

## ~~CAPITOLUL III~~

### ~~SCHEME DE TARIFARE~~

---

#### *Articolul ~~12~~<sup>14</sup>*

##### ~~Generalități~~ ☒ **Dispoziții generale pentru schema de tarifare** ☒

În conformitate cu cerințele de la articolele ~~13~~ <sup>15</sup> și ~~14~~ <sup>16</sup>, schema de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană contribuie la o mai mare transparență a stabilirii, aplicării și colectării tarifelor pentru utilizatorii spațiului aerian și contribuie la rentabilitatea furnizării de servicii de navigație aeriană și la eficiența operațiunilor de zbor, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță. Schema este conformă, de asemenea, cu articolul 15 din Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională și cu sistemul de tarifare Eurocontrol pentru tarifele de rută.

---

#### *Articolul ~~13~~<sup>15</sup>*

##### **Principii** ☒ **pentru schema de tarifare** ☒

1. Schema de tarifare se bazează pe contabilizarea costurilor serviciilor de navigație aeriană suportate de furnizorii de servicii pentru utilizatorii spațiului aerian. Schema distribuie aceste costuri între categoriile de utilizatori.
2. ~~Următoarele principii~~ ☒ stabilite la alineatele (3) – (8) ☒ se aplică la stabilirea bazei de calcul a tarifelor în funcție de costuri:

~~3(a)~~ costul care urmează să fie distribuit între utilizatorii spațiului aerian este costul stabilit al furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele corespunzătoare pentru dobânzile pentru investițiile de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare ⇒ , inclusiv costurile suportate de EAA pentru îndeplinirea sarcinilor în calitate de autoritate relevantă ⇐ . Costurile stabilite sunt costurile stabilite de statul membru la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, fie la începutul perioadei de referință pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință menționate la articolul ~~11~~ <sup>11</sup> alineatul (5) ~~din regulamentul-cadru~~, fie pe parcursul perioadei de referință, în urma adaptărilor corespunzătoare efectuate prin aplicarea mecanismelor de alertă prevăzute la articolul ~~11~~ <sup>11</sup> ~~din regulamentul-cadru~~;

~~4(b)~~ costurile care se iau în considerare în acest context sunt cele estimate în raport cu infrastructura și serviciile furnizate și aplicate în conformitate cu Planul regional

de navigație aeriană al OACI pentru regiunea europeană. Acestea ~~pot~~ include și costurile suportate de autoritățile naționale de supervizare și/sau de entitățile calificate, precum și alte costuri suportate de statul membru și furnizorul de servicii în cauză în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană. Costurile respective nu includ costurile penalităților impuse de statele membre ~~în conformitate cu~~ ~~articolul 339 din regulamentul-cadru~~ și nici costurile măsurilor corective ~~⇒ sau ale sancțiunilor ⇐ impuse de statele membre~~ ~~menționate la~~ ~~articolul 1144~~ ~~alineatul (5) din regulamentul-cadru.~~

~~5(e)~~ în ceea ce privește blocurile funcționale ale spațiului aerian și în calitate de părți la acordurile-cadru respective, statele membre depun eforturi rezonabile pentru a conveni asupra unor principii comune ale politicii tarifare.

~~6(d)~~ costul diferitelor servicii de navigație aeriană se identifică separat, conform articolului ~~2142~~ alineatul (3).

~~7(e)~~ nu sunt permise subvențiile încrucișate între serviciile de rută și cele de terminal. Costurile care corespund atât serviciilor de terminal, cât și celor de rută se repartizează în mod proporțional între serviciile de rută și serviciile de terminal pe baza unei metodologii transparente. Subvențiile încrucișate sunt permise numai între diferitele servicii de ~~⇒ trafic ⇐ navigație aeriană~~ din una dintre cele două categorii menționate, numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării clare; ~~⇒ Nu sunt autorizate subvențiile încrucișate între serviciile de trafic aerian și serviciile de asistență. ⇐~~

~~8(f)~~ ~~s~~Se asigură transparența bazei de calcul a tarifelor în funcție de costuri. Se adoptă norme de punere în aplicare pentru furnizarea de informații de către furnizorii de servicii care să permită evaluările prognozelor furnizorilor, costurilor reale și încasărilor. Autoritățile naționale de supervizare, furnizorii de servicii, utilizatorii spațiului aerian, Comisia și Eurocontrol fac un schimb constant de informații.

~~93.~~ Atunci când stabilesc tarifele în conformitate cu ~~alineatul~~ alineatele ~~(2)~~ (3) - (8) ~~(2)~~, statele membre respectă următoarele principii:

(a) tarifele pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se stabilesc în condiții nediscriminatorii. La aplicarea de tarife diferiților utilizatori ai spațiului aerian pentru utilizarea aceluiași serviciu, nu se face distincție cu privire la naționalitatea sau categoria utilizatorului;

(b) scutirea anumitor utilizatori, în special a operatorilor de aeronave ușoare și de aeronave de stat, poate fi permisă, cu condiția de a nu se transfera costul acestei scutiri asupra altor utilizatori;

(c) tarifele se stabilesc pe an calendaristic pe baza costurilor determinate ~~sau se pot stabili în conformitate cu condițiile prevăzute de statele membre pentru stabilirea nivelului maxim al ratei unitare sau al venitului anual pentru fiecare an pe parcursul unei perioade de cel mult cinci ani;~~

(d) serviciile de navigație aeriană pot aduce suficiente venituri pentru a asigura o rentabilitate rezonabilă a activelor astfel încât să contribuie la finanțarea îmbunătățirii necesare a mijloacelor fixe;

(e) tarifele reflectă costul serviciilor de navigație aeriană și al infrastructurilor puse la dispoziția utilizatorilor spațiului aerian, ~~⇒ inclusiv costurile suportate de EAA pentru~~

îndeplinirea sarcinilor în calitate de autoritate competentă, ⇐ luându-se în considerare capacitățile productive relative ale diferitelor tipuri de aeronavă în cauză;

(f) tarifele încurajează furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea realizării unui înalt nivel de siguranță și rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și stimulează furnizarea de servicii integrate, reducând impactul aviației asupra mediului. ~~În acest scop~~ ☒ În sensul literei (f) ☒ și în ceea ce privește planurile de performanță naționale sau ale blocurilor funcționale ale spațiului aerian, autoritățile naționale de supervizare pot institui mecanisme, inclusiv măsuri de stimulare constând în avantaje și dezavantaje financiare, prin care să încurajeze furnizorii de servicii de navigație aeriană și/sau utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirea furnizării de servicii de navigație aeriană precum creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță.

104. Comisia adoptă ⇨ măsurile care definesc detaliile procedurii de urmat pentru aplicarea alineatelor (1) – (9). ⇐ ⇨ Respectivele ⇐ ~~norme~~ ⇨ acte ⇐ ~~detaliile~~ de punere în aplicare a ~~prezentului articol~~, se adoptă în conformitate cu procedura de ⇨ examinare ⇐ ~~reglementare~~ menționată la articolul 27 ~~§~~ alineatul (3) ~~din regulamentul-cadru~~.

↓ 1070/2009 Articolul 2.11  
(adaptat)  
⇨ nou

#### Articolul ~~14~~16

#### Reexaminarea gradului de respectare ☒ a articolelor 12 și 13 ☒

1. Comisia monitorizează în permanență respectarea principiilor și măsurilor prevăzute la articolele ~~12~~14 și ~~13~~15, hotărând în cooperare cu statele membre. Comisia depune toate eforturile pentru instituirea mecanismelor necesare prin care să se beneficieze de expertiza Eurocontrol și face cunoscute rezultatele acestei monitorizări statelor membre, Eurocontrol și reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.

2. La cererea unuia sau mai multor state membre ~~care consideră că principiile și măsurile menționate la articolele 14 și 15 nu au fost aplicate corect sau din proprie inițiativă~~, Comisia ~~întreprinde o investigație cu privire la orice presupusă nerespectare sau neaplicare a principiilor și/sau măsurilor în cauză.~~ ⇨ examinează măsurile specifice adoptate de autoritățile naționale în legătură cu aplicarea articolelor 12 și 13, în ceea ce privește determinarea costurilor și a tarifelor ⇐ . Fără a aduce atingere articolului ~~32~~18 alineatul (1), Comisia face cunoscute rezultatele acestei investigații statelor membre, Eurocontrol și reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian. În termen de două luni de la primirea unei cereri, după audierea statului membru în cauză, ☒ Comisia decide dacă articolele 12 și 13 au fost respectate și dacă măsura respectivă poate fi aplicată în continuare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă ☒ ~~și după consultarea Comitetului pentru cerul unic~~ în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 27 ~~§~~ alineatul (2) ~~din regulamentul-cadru~~. ~~Comisia adoptă o decizie privind aplicarea articolelor 14 și 15 din prezentul regulament și stabilește dacă practica respectivă poate continua.~~

3. ~~Comisia notifică decizia statelor membre și informează furnizorul de servicii cu privire la aceasta, în măsura în care furnizorul este implicat legal. Orice stat membru poate înainta Consiliului, în termen de o lună, decizia Comisiei. Consiliul, hotărând cu o majoritate calificată, poate adopta o altă decizie în termen de o lună.~~

*Articolul ~~15~~<sup>5a</sup>*

**Proiecte comune**

1. ~~Pentru a pune în aplicare cu succes~~ ☒ Punerea în aplicare a ☒ Planului general pentru ATM, ~~se poate apela la~~ ☒ fi sprijinită de unele ☒ proiecte comune. ~~Astfel de~~ ☒ Aceste ☒ proiecte contribuie la realizarea obiectivelor prezentului regulament referitoare la îmbunătățirea performanței sistemului aviatic european în domenii de o importanță determinantă, precum capacitatea, eficiența operațiunilor de zbor, rentabilitatea și, de asemenea, durabilitatea din punct de vedere ecologic în cadrul obiectivelor prioritare referitoare la siguranță. ⇒ Proiectele comune vizează să pună în aplicare funcționalitățile ATM la timp, într-un mod coordonat și sincronizat, pentru a realiza modificările operaționale esențiale identificate în Planul general pentru ATM ⇐ .

2. Comisia poate ~~elabora~~ ⇒ adopta măsuri de stabilire a guvernancei proiectelor comune și de identificare a stimulentei pentru punerea lor în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă ⇐ în conformitate cu procedura de ⇒ examinare ⇐ ~~reglementare~~ menționată la articolul ~~27~~<sup>5</sup> alineatul (3) ~~din regulamentul-cadru,~~ ☒ Aceste măsuri ☒ ~~documente orientative privind modalitățile în care astfel de proiecte pot contribui la aplicarea Planului general pentru ATM. Aceste documente orientative~~ nu afectează mecanismele de punere în practică a ~~acestui tip de proiectelor~~ privind blocuri funcționale de spațiu aerian, astfel cum au fost convenite de părțile la blocurile respective.

3. ~~De asemenea,~~ Comisia poate ~~decide~~ ⇒ adopta proiecte comune pentru funcțiile aferente rețelei care sunt de o importanță deosebită pentru îmbunătățirea performanței globale a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană din Europa, identificând funcționalități ATM care au atins o maturitate suficientă pentru a fi puse în aplicare, precum și calendarul și zona geografică acoperită de punerea în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă ⇐ în conformitate cu procedura de ⇒ examinare ⇐ ~~reglementare~~ menționată la articolul ~~27~~<sup>5</sup> alineatul (3) ~~din regulamentul-cadru,~~ să elaboreze proiecte comune pentru funcțiile legate de rețele, care prezintă o importanță deosebită pentru îmbunătățirea performanței globale a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană din Europa. Astfel de pProiectele comune pot fi considerate eligibile în vederea acordării de finanțare din partea Comunității ☒ Uniunii ☒ în temeiul cadrului financiar multianual. În acest scop, fără a aduce atingere competenței statelor membre de a decide cu privire la utilizarea resurselor financiare proprii, Comisia efectuează o analiză independentă a raportului dintre costuri și profituri și poartă consultări corespunzătoare cu toți factorii implicați competenți, în conformitate cu articolul ~~28~~<sup>10</sup> ~~din regulamentul-cadru,~~ examinând toate modalitățile adecvate de finanțare a realizării proiectelor. Costurile eligibile ale realizării de proiecte comune se recuperează în conformitate cu principiile transparenței și nediscriminării.

↓ 1070/2009 Articolul 2.5  
(adaptat)  
⇒ nou

*Articolul ~~169a~~*

**Blocurile funcționale de spațiu aerian**

1. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a garanta ☒ stabilirea și ☒ punerea în aplicare a unor blocuri funcționale de spațiu aerian ~~până la 4 decembrie 2012~~ ⇒ pe baza furnizării integrate de servicii de trafic aerian ⇐ , cu scopul de a atinge capacitatea și eficiența necesare ale rețelei de management al traficului aerian în cadrul cerului unic european, de a menține un nivel înalt de siguranță și de a contribui la performanțele globale ale sistemului de transport aerian și la un impact redus asupra mediului.

↓ nou

2. Dacă este posibil, blocurile funcționale de spațiu aerian se stabilesc pe baza parteneriatelor industriale de cooperare dintre prestatorii de servicii de navigație aeriană, în special în ceea ce privește prestarea de servicii de asistență în conformitate cu articolul 10. Parteneriatele industriale pot sprijini unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian, sau o parte a acestora, pentru a maximiza performanța.

↓ 1070/2009 Articolul 2.5  
(adaptat)  
⇒ nou

3. Statele membre ⇒ , precum și furnizorii de servicii de trafic aerian, ⇐ ~~în special statele membre care înființează blocuri funcționale de spațiu aerian învecinate~~, cooperează cât mai mult posibil între ele pentru a garanta respectarea ~~prezentei dispoziții~~ ☒ prezentului articol ☒ . După caz, cooperarea poate include și ⇒ furnizori de servicii de trafic aerian din ⇐ țări terțe participante la blocurile funcționale de spațiu aerian.

24. În special, blocurile funcționale de spațiu aerian:

(a) sunt susținute printr-un studiu de siguranță;

↓ nou

(b) sunt configurate astfel încât să se obțină un maximum de sinergii ca urmare a parteneriatelor industriale, cu scopul de a îndeplini și, dacă este posibil, de a depăși obiectivele de performanță stabilite în conformitate cu articolul 11;

↓ 1070/2009 Articolul 2.5  
(adaptat)

(~~bc~~) permit utilizarea optimă a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile traficului aerian;

(~~ed~~) asigură coerența cu rețeaua de rute europene înființată în conformitate cu articolul 17 ~~6~~ ~~din regulamentul privind spațiul aerian~~;

(~~de~~) se justifică prin valoarea adăugată globală, incluzând utilizarea optimă a resurselor tehnice și umane, pe baza analizei cost-beneficiu;

↓ 1070/2009 Articolul 2.5

⇒ nou

(~~ef~~) ⇒ după caz, ⇐ asigură un transfer ușor și flexibil al responsabilității controlului traficului aerian între unitățile serviciilor de trafic aerian;

(~~fg~~) asigură compatibilitatea diferitelor configurații ale spațiului aerian, ~~optimizând, printre altele, actualul sistem al regiunilor de informare a zborurilor;~~

↓ 1070/2009 Articolul 2.5

(adaptat)

(~~gh~~) îndeplinesc condițiile care decurg din acordurile regionale încheiate în cadrul OACI;

(~~hi~~) respectă acordurile regionale existente la data intrării în vigoare a prezentului regulament, în special pe cele care privesc țări terțe europene; ~~și~~

↓ 1070/2009 Articolul 2.5

(~~i~~) facilitează coerența cu obiectivele de performanță stabilite la nivel comunitar.

↓ nou

Cerințele de la alineatul (4) literele (c), (d) și (g) sunt îndeplinite în conformitate cu optimizarea configurației spațiului aerian realizată de administratorul de rețea conform celor specificate la articolul 17.

5. Cerințele prevăzute de prezentul articol pot fi îndeplinite prin participarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană la unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian.

↓ 1070/2009 Articolul 2.5

(adaptat)

⇒ nou

~~36. Un bloc funcțional al de spațiului aerian~~ ⇒ care se extinde în spațiul aerian aflat în responsabilitatea mai multor state membre ⇐ se stabilește ~~crează numai de comun acord~~ ⇒ printr-o desemnare comună ⇐ de către toate statele membre ☒, precum ☒ și, după caz, ☒ de către ☒ țările terțe, care sunt responsabile de orice parte din spațiul aerian inclus în blocul funcțional de spațiu aerian. ⇒ Desemnarea comună prin care se stabilește blocul funcțional de spațiu aerian conține dispozițiile necesare referitoare la modul în care blocul poate fi modificat și modul în care un stat membru sau, după caz, o țară terță, se poate retrage din bloc, inclusiv aranjamentele tranzitorii. ⇐

⇒ 7. Statele membre informează Comisia în legătură cu stabilirea blocurilor funcționale de spațiu aerian. ⇐ Înainte de a notifica Comisia privind crearea unui bloc funcțional de spațiu aerian, statul membru sau statele membre în cauză furnizează Comisiei, celorlalte state membre și celorlalte părți interesate informațiile corespunzătoare pentru a le da posibilitatea acestora de a-și prezenta observațiile.

~~4. În cazul în care un bloc funcțional de spațiu aerian se referă la un spațiu aerian care se află integral sau parțial sub responsabilitatea a două sau mai multe state membre, acordul prin care se stabilește blocul funcțional de spațiu aerian conține dispozițiile necesare privind modalitățile de modificare a blocului și de retragere a unui stat membru din blocul respectiv, inclusiv aranjamentele tranzitorii.~~

~~58.~~ În cazul în care apar dificultăți între două sau mai multe state membre cu privire la un bloc funcțional transfrontalier de spațiu aerian care privește spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor, statele membre în cauză pot prezenta în comun respectiva problemă Comitetului pentru cerul unic, în vederea obținerii unui aviz. Avizul se adresează statelor membre în cauză. Fără a aduce atingere alineatului (63), statele membre țin seama de acest aviz pentru a găsi o soluție.

~~69.~~ După primirea notificărilor de la statele membre referitoare la acordurile și declarațiile menționate la alineatele (63) și (7) (4), Comisia evaluează în cazul fiecărui bloc funcțional de spațiu aerian îndeplinirea cerințelor stabilite la alineatul (42) și prezintă rezultatele statelor membre, spre examinare Comitetului pentru cerul unic. În cazul în care hotărăște că unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian nu îndeplinesc cerințele necesare, Comisia inițiază dialoguri cu statele membre în cauză în vederea obținerii unui consens în ceea ce privește măsurile necesare pentru a rectifica situația.

~~7. Fără a aduce atingere alineatului (6), acordurile și declarațiile menționate la alineatele (3) și (4) se notifică Comisiei în vederea publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Această publicare specifică data intrării în vigoare a deciziei pertinente.~~

↓ 1070/2009 Articolul 2.5  
(adaptat)  
⇒ nou

~~810.~~ ⇒ Comisia poate adopta Documentele orientative ⇒ măsurile detaliate referitoare la desemnarea comună a furnizorului (furnizorilor) de servicii de trafic aerian menționată la alineatul (6), precizând modalitățile de selecționare a furnizorului (furnizorilor) de servicii de navigație aeriană, perioada desemnării, aranjamentele în materie de supervizare, disponibilitatea serviciilor ce trebuie furnizate și regimurile de răspundere. ⇒ privind crearea și modificarea blocurilor funcționale de spațiu aerian se elaborează până la 4 decembrie 2010 ⇒ Actele de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare ⇒ examinare ⇒ menționată la articolul 275 alineatul (32) din regulamentul cadru.

~~911.~~ Comisia ⇒ poate ⇒ adoptă, până la 4 decembrie 2011 și ⊗ adopta măsurile referitoare la informațiile care trebuie furnizate de statul (statele) membru (membre) menționate la alineatul (6). ⊗ ⊗ Respectivul act de punere în aplicare se adoptă ⊗ în conformitate cu procedura de ⇒ examinare ⇒ reglementare menționată la articolul 275 alineatul (3) din regulamentul cadru, normele de punere în aplicare cu privire la informațiile care trebuie furnizate de statul sau statele membre în cauză înainte de crearea și modificarea unui bloc funcțional de spațiu aerian în conformitate cu alineatul (3) din prezentul articol.

↓ 1070/2009 Articolul 2.5

#### Articolul 9b

#### **Coordonatorul sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian**

~~1. Pentru a facilita crearea de blocuri funcționale de spațiu aerian, Comisia poate desemna o persoană fizică în calitate de coordonator al sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian („coordonatorul”). Comisia hotărăște în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul cadru.~~

~~2. Fără a aduce atingere articolului 9a alineatul (5), la cererea tuturor statelor membre în cauză și, după caz, a țărilor terțe care participă în cadrul aceluiași bloc funcțional de spațiu aerian, coordonatorul facilitează depășirea obstacolelor în procesul de negociere în vederea accelerării instituirii blocurilor funcționale de spațiu aerian. Coordonatorul își desfășoară activitatea în baza unui mandat din partea tuturor statelor membre în cauză și, după caz, a țărilor terțe participante la același bloc funcțional de spațiu aerian.~~

~~3. Coordonatorul acționează în mod imparțial față de statele membre, țările terțe, Comisie și părțile interesate.~~

~~4. Coordonatorul nu divulgă informațiile obținute în exercitarea mandatului său exceptând cazurile în care a fost autorizat în prealabil de către statul sau statele membre și, după caz, de către țările terțe în cauză.~~

~~5. Coordonatorul raportează Comisiei, Comitetului pentru cerul unic și Parlamentului European la fiecare trei luni după numirea sa. Raportul include rezumatul negocierilor și rezultatul acestora.~~

~~6. Mandatul coordonatorului expiră după semnarea ultimului acord de înființare a unui bloc funcțional de spațiu aerian, dar nu mai târziu de 4 decembrie 2012.~~

↓ 1070/2009 Articolul 3.6  
⇒ nou

## *Articolul 176*

### **Managementul și configurarea rețelelor**

1. ~~Funcțiile~~ ⇒ Serviciile ⇐ 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 același timp, accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană. Aceste ~~funcții~~ ⇒ servicii ⇐ 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~~ ⇒ servicii sub responsabilitatea unui administrator de rețea ⇐ :

(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=;

↓ nou

(c) îndeplinirea funcției centrale pentru managementul fluxului de trafic aerian;

(d) punerea la dispoziție a unui portal cu informații aeronautice în conformitate cu articolul 23;

(e) optimizarea configurației spațiului aerian în colaborare cu furnizorii de servicii de navigație aeriană și a blocurilor funcționale de spațiu aerian menționate la articolul 16;

(f) îndeplinirea funcției centrale pentru coordonarea în situații de criză aviatică.

↓ 1070/2009 Articolul 3.6

⇒ nou

~~Funcțiile~~ ⇒ Serviciile ⇐ menționate ~~la în primul paragraf~~ prezentul alineat 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.

↓ 1070/2009 Articolul 3.6

(adaptat)

⇒ nou

~~După consultarea Comitetului pentru cerul unic și~~ în conformitate cu normele de punere în aplicare menționate la alineatul (4), Comisia poate să ~~încredințeze~~ ☒ desemneze ☒ Eurocontrol sau unui alt organism imparțial și competent ⇒ cu scopul de a îndeplini ⇐ sarcinile necesare pentru executarea funcțiilor menționate la ~~primul paragraf~~ ⇒ administratorului de rețea ⇐. 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. ⇒ Până la 1 ianuarie 2020, Comisia numește administratorul de rețea în funcția de furnizor de servicii independent, acesta constituindu-se, dacă este posibil, sub forma unui parteneriat industrial. ⇐

↓ 1070/2009 Articolul 3.6

⇒ nou

3. ~~După o consultare adecvată a părților interesate din sectorul aerian,~~ Comisia ~~poate~~ ⇒ este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pe care să le ⇐ adauge funcții la lista funcțiilor ⇒ serviciilor stabilite ⇐ de la alineatul (2) ⇒ pentru a o adapta la progresul tehnic și operațional în ceea ce privește furnizarea de servicii în mod centralizat ⇐. ~~Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (4) din regulamentul cadru.~~

4. ⇒ Comisia adoptă ⇐ ~~N~~ norme 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~~ ⇒ referitoare ⇐ 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~~ ⇒ servicii ⇐ de rețea adiționale astfel cum sunt definite în planul general pentru ATM;
- (d) modalitățile 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);

↓ nou

(e) dispozițiile detaliate pentru governanța administratorului de rețea, care implică toate părțile operaționale în cauză;

↓ 1070/2009 Articolul 3.6

⇒ nou

(~~f~~) un sistem de consultare a părților interesate respective, în cadrul procesului decizional, atât la nivel național, cât și european; și

(~~g~~) 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~~ ⇒ serviciile ⇐ 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.

↓ nou

Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

↓ 1070/2009 Articolul 3.6

(adaptat)

⇒ nou

5. Alte aspecte ale configurării spațiului aerian decât cele menționate la alineatul (2) ⇒ și la alineatul (4) litera (c) ⇐ 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 ☒ naționale sau de la nivelul ☒ blocurilor funcționale de spațiu aerian și include consultarea deplină a utilizatorilor corespunzători ai spațiului aerian sau a grupurilor corespunzătoare reprezentând utilizatorii spațiului aerian și a autorităților 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.~~

↓ 1070/2009 Articolul 3.6

~~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.~~

↓ 550/2004 (adaptat)

⇒ nou

## Articolul 1840

### **Relațiile dintre prestatorii de servicii**

1. Prestatorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor prestatori de servicii care sunt certificați ⇒ sau declarați ⇐ în ~~Comunitate~~ ☒ Uniune ☒ .

2. Prestatorii de servicii de navigație aeriană își oficializează relațiile de lucru prin intermediul acordurilor scrise sau al unor aranjamente juridice echivalente, stabilind îndatoririle și funcțiile specifice asumate de fiecare prestator și permițând schimbul de date operaționale între toți prestatorii în ceea ce privește traficul aerian general. Aceste aranjamente se notifică autorității ~~sau autorităților~~ naționale de supraveghere în cauză.

3. În cazurile care implică prestarea de servicii de trafic aerian este necesară aprobarea statelor membre respective. ~~În cazurile care implică prestarea de servicii meteorologice este necesară aprobarea statelor membre respective dacă acestea au desemnat în exclusivitate un prestator în conformitate cu articolul 9 alineatul (1).~~

## Articolul 19

### Relațiile cu părțile interesate

Prestatorii de servicii de navigație aeriană stabilesc mecanisme consultative în vederea consultării cu grupurile relevante de utilizatori ai spațiului aerian și cu operatorii de aerodrom cu privire la toate aspectele de importanță majoră ale serviciilor prestate sau cu privire la modificările relevante ale configurațiilor spațiului aerian. Utilizatorii spațiului aerian sunt de asemenea implicați în procesul de aprobare a planurilor de investiții strategice. Comisia adoptă măsuri care descriu în detaliu modalitățile de consultare și de implicare a utilizatorilor spațiului aerian în aprobarea planurilor de investiții. Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

↓ 1070/2009 Articolul 2.6

## Articolul ~~20~~

### Relațiile cu autoritățile militare

În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura încheierea sau reînnoirea unor acorduri scrise între autoritățile competente civile și militare sau a altor acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice ale spațiului aerian.

↓ 550/2004 (adaptat)

## Articolul ~~21~~

### Transparența situației contabile

1. Prestatorii de servicii de navigație aeriană, indiferent de sistemul de proprietate sau de forma lor juridică, întocmesc, prezintă spre auditare și fac publică situația contabilă. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de ~~Comunitate~~ ☒ Uniune ☒ . În cazul în care, din cauza statutului juridic al prestatorului de servicii, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, prestatorul depune toate eforturile pentru a asigura un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde.
2. În toate cazurile, prestatorii de servicii de navigație aeriană publică un raport anual și sunt auditați cu regularitate de un auditor independent.

↓ 1070/2009 Articolul 2.7

3. În cazul în care furnizează un pachet de servicii, furnizorii de servicii de navigație aeriană identifică și prezintă costurile și veniturile care provin din serviciile de navigație aeriană, defalcate în conformitate cu schema de tarification pentru serviciile de navigație aeriană menționată la articolul ~~12~~ și, dacă este cazul, au conturi consolidate pentru alte servicii,

care nu au legătură cu navigația aeriană, la fel cum ar trebui să procedeze dacă serviciile respective ar fi furnizate de întreprinderi separate.

↓ 550/2004 (adaptat)  
⇒ nou

4. Statele membre desemnează autoritățile competente care au drept de acces la conturile prestatorilor de servicii care prestează servicii în spațiul aerian de care răspund.
5. Statele membre pot aplica dispozițiile tranzitorii din articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 1606/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 iulie 2002 privind aplicarea standardelor contabile internaționale<sup>49</sup> în cazul prestatorilor de servicii de navigație aeriană care fac obiectul acestui regulament.

#### *Articolul ~~2243~~*

#### **Accesarea și protecția datelor**

1. În ceea ce privește traficul aerian general, toți prestatorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile fac schimb de date operaționale pertinente, în timp real, pentru a răspunde necesităților operaționale ale acestora. Datele se utilizează numai în scopuri operaționale.
2. Accesul la datele operaționale pertinente se acordă autorităților competente, prestatorilor autorizați ⇒ sau declarați ⇐ de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian și aeroporturilor, fără discriminare.
3. Prestatorii certificați ⇒ sau declarați ⇐ de servicii, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile stabilesc condiții standard de acces la datele lor operaționale, altele decât cele menționate la alineatul (1). Autoritățile naționale de supraveghere aprobă aceste condiții standard. ⇒ Comisia poate prevedea ⇐ Normele detaliate ⇒ măsuri referitoare la procedurile care trebuie urmate în cazul schimbului de date și tipul de date avut în vedere în legătură cu aceste condiții de acces și aprobarea lor. ⇐ referitoare la astfel de condiții se stabilesc, după caz, ⇒ Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă ⇐ în conformitate cu procedura ⇒ de examinare ⇐ menționată la articolul ~~275~~ alineatul (3) ~~din regulamentul-cadru~~.

↓ 551/2004 (adaptat)

### **CAPITOLUL ~~II~~ IV**

### **~~ARHITECTURA~~ SPAȚIULUI AERIAN**

↓ 1070/2009 Articolul 3.2

#### *~~Articolul 3~~*

#### **~~Regiunea europeană superioară de informare a zborurilor (EUIR)~~**

<sup>49</sup> JO L 243, 11.9.2002, p. 1.

~~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 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.~~

↓ 1070/2009 Articolul 3.3  
(adaptat)  
⇒ nou

#### *Articolul 233a*

### **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 ⇒ administratorul de rețea ⇐ , 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~~ ☒ a Uniunii ☒ 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~~ ⇒ măsurile de stabilire și punere în aplicare a unui portal electronic de informare integrat. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă ⇐ a prezentului articol, în conformitate cu procedura de ⇒ examinare ⇐ ~~reglementare~~ menționată la articolul 275 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.~~

~~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.~~

↓ nou

## Articolul 24

### Dezvoltarea tehnologică și interoperabilitatea managementului traficului aerian

1. Comisia adoptă norme detaliate referitoare la promovarea dezvoltării tehnologice și a interoperabilității managementului traficului aerian legată de dezvoltarea și implementarea planului general pentru ATM. Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

2. În privința normelor menționate la alineatul (1), se aplică articolul 17 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. După caz, Comisia solicită EAA să includă aceste norme în programul de lucru anual menționat la articolul 56 din regulamentul respectiv.

↓ 552/2004

⇒ nou

~~3. Normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității trebuie, în special:~~

- ~~(a) să stabilească cerințele specifice care completează sau perfecționează cerințele esențiale, în special în ceea ce privește siguranța, exploatarea fără întreruperi și performanța; și/sau~~
- ~~(b) să descrie, dacă este cazul, orice cerințe specifice care completează sau perfecționează cerințele esențiale, în special cele referitoare la introducerea coordonată de noi concepte de exploatare, aprobate și validate, sau de tehnologii noi; și/sau~~
- ~~(c) să stabilească componentele în raport cu sistemele; și/sau~~
- ~~(d) să descrie procedurile specifice de evaluare a conformității care includ, dacă este cazul, organismele notificate menționate în articolul 8, pe baza modulelor definite în Decizia 93/465/CEE și care trebuie să se utilizeze pentru evaluarea fie a conformității fie a capacității pentru utilizare a componentelor, precum și verificarea sistemelor; și/sau~~
- ~~(e) să specifice condițiile de punere în aplicare, inclusiv, dacă este cazul, data până la care toate părțile interesate din domeniu trebuie să se conformeze acestora.~~

## **CAPITOLUL II**

### **CERINȚE ESENȚIALE, NORME PENTRU PUNEREA ÎN APLICARE A INTEROPERABILITĂȚII ȘI SPECIFICAȚII COMUNITARE**

#### **Articolul 2**

##### **Cerințe esențiale**

REGTA, sistemele acestora, componentele lor și procedurile aferente îndeplinesc cerințele esențiale. Cerințele esențiale sunt prevăzute în anexa II.

#### **Articolul 3**

##### **Norme pentru punerea în aplicare a interoperabilității**

1. Normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității se stabilesc în toate cazurile în care este necesară atingerea într-un mod coerent a obiectivelor prezentului regulament.

2. Sistemele, componentele și procedurile aferente respectă normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității pe toată durata ciclului de viață a acestora.

4. La elaborarea, adoptarea și revizuirea normelor pentru punerea în aplicare a interoperabilității se iau în considerare costurile și avantajele estimate ale soluțiilor tehnice care fac posibilă respectarea acestora, în vederea definirii celei mai viabile soluții, acordând atenția cuvenită menținerii unui nivel de siguranță aprobat. O evaluare a costurilor și avantajelor acestor soluții pentru toate părțile interesate se atașază la fiecare proiect de norme pentru punerea în aplicare a interoperabilității.

5. Normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității se stabilesc în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 8 din regulamentul cadru.

#### **Articolul 4**

##### **Specificații comunitare**

1. Pentru atingerea obiectivului prezentului regulament, se pot stabili specificații comunitare. Aceste specificații pot să fie:

(a) standarde europene pentru sisteme sau componente, împreună cu procedurile relevante, elaborate de organismele europene de standardizare în cooperare cu Eurocae, pe baza mandatului de la Comisie în conformitate cu articolul 6 alineatul (4) din Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri de informare în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice<sup>50</sup> și în conformitate cu orientările generale privind cooperarea între Comisie și organismele de standardizare, semnate la 13 noiembrie 1984,

sau

<sup>50</sup> JO L 204, 21.07.1998, p. 37. Directivă modificată ultima dată de Directiva 98/48/CE (JO L 217, 5.8.1998, p. 18).

~~(b) specificații elaborate de Eurocontrol pentru probleme de coordonare operațională între prestatorii de servicii de navigație aeriană, ca răspuns la solicitarea Comisiei în conformitate cu procedura specificată în articolul 5 alineatul (2) din regulamentul cadru.~~

~~2. Respectarea cerințelor esențiale și/sau a normelor pentru punerea în aplicare a interoperabilității se presupune pentru sisteme, împreună cu procedurile aferente, sau pentru componentele care respectă specificațiile comunitare relevante și ale căror numere de referință au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.~~

~~3. Comisia publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene trimerile la standardele europene menționate la alineatul (1) litera (a).~~

~~4. Comisia publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene trimerile la specificațiile Eurocontrol, menționate la alineatul 1 litera (b), conform procedurii stabilite în articolul 5 alineatul (2) din regulamentul cadru.~~

~~5. În cazul în care un stat membru sau Comisia consideră că situația de conformitate cu o specificație comunitară publicată nu asigură respectarea cerințelor esențiale și a normelor pentru punerea în aplicare a interoperabilității pe care specificația comunitară respectivă este prevăzută să le acopere, se aplică procedura menționată în articolul 5 alineatul (2) din regulamentul cadru.~~

~~6. În cazul unor deficiențe ale standardelor europene publicate, se poate hotărî retragerea parțială sau totală a standardelor în cauză din publicațiile care le conțin sau modificarea lor, în conformitate cu procedura stabilită în articolul 5 alineatul (2) din regulamentul cadru, după consultarea comitetului înființat în conformitate cu articolul 5 din Directiva 98/34/CE.~~

~~7. În cazul unor deficiențe ale specificațiilor Eurocontrol se poate hotărî retragerea parțială sau totală a specificațiilor în cauză din publicațiile care le conțin sau modificarea lor, în conformitate cu procedura menționată în articolul 5 alineatul (2) din regulamentul cadru.~~

### **CAPITOLUL III**

## **VERIFICAREA CONFORMITĂȚII**

### **Articolul 5**

#### **Declarația CE de conformitate sau de adevare la utilizarea dată a componentelor**

~~1. Componentele sunt însoțite de o declarație CE de conformitate sau de adevare la utilizarea dată. Elementele declarației respective sunt prevăzute în anexa III.~~

~~2. Fabricantul sau reprezentantul autorizat al acestuia stabilit în Comunitate asigură și declară, prin declarația CE de conformitate sau de adevare la utilizarea dată, că a aplicat dispozițiile prevăzute în cerințele esențiale și în normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității.~~

~~3. Se presupune că sunt conforme cu cerințele esențiale și cu normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității acele componente care sunt însoțite de declarația CE de conformitate sau de adevare la utilizarea dată.~~

~~4. Normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității precizează, dacă este cazul, sarcinile legate de verificarea de conformitate sau de adevare la utilizarea dată a componentelor care revin organismelor notificate menționate în articolul 8.~~

## ~~Articolul 6~~

### ~~Declarația CE de verificare a sistemelor~~

~~1. Prestatorul de servicii de navigație aeriană procedează la verificarea CE a sistemelor în conformitate cu normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității, pentru a garanta că acestea respectă cerințele esențiale ale prezentului regulament și normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității, atunci când sunt integrate în REGTA.~~

~~2. Înainte ca un sistem să fie dat în folosință, prestatorul de servicii de navigație aeriană în cauză stabilește o declarație CE de verificare, prin care atestă conformitatea, și o prezintă autorității naționale de supraveghere împreună cu un dosar tehnic. Elementele acestei declarații și ale dosarului tehnic sunt prevăzute în anexa IV. Autoritatea națională de supraveghere poate solicita orice informații suplimentare necesare pentru controlul acestei conformități.~~

~~3. Normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității precizează, dacă este cazul, atribuțiile de verificare a sistemelor care revin organismelor notificate menționate în articolul 8.~~

~~4. Declarația CE de verificare nu aduce atingere evaluărilor pe care autoritatea națională de supraveghere ar putea să fie solicitată să le realizeze din alte motive decât cel de interoperabilitate.~~

↓ 1070/2009 Articolul 4.1

## ~~Articolul 6a~~

### ~~Verificarea alternativă a conformității~~

~~Un certificat eliberat în conformitate cu Regulamentul (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<sup>51</sup>, atunci când se aplică componentelor sau sistemelor, este considerat, în sensul articolelor 5 și 6 din prezentul regulament, drept declarație CE de conformitate sau de adevărată la utilizarea dată sau drept declarație CE de verificare, dacă face dovada conformității cu cerințele esențiale din prezentul regulament și cu normele pertinente pentru punerea în aplicare a interoperabilității.~~

↓ 552/2004

## ~~Articolul 7~~

### ~~Salvgardări~~

~~1. În cazul în care autoritatea națională de supraveghere constată că:~~

~~(a) o componentă însoțită de o declarație CE de conformitate sau de adevărată la utilizarea dată, sau~~

~~(b) un sistem însoțit de o declarație CE de verificare~~

<sup>51</sup> JO L 79, 19.03.2008, p. 1.

~~nu respectă cerințele esențiale și/sau normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității, aceasta ia toate măsurile necesare, acordând atenția cuvenită garantării siguranței și continuității operațiilor, pentru restrângerea domeniului de aplicare a componentei sau a sistemului în cauză ori interzicerea utilizării acestora de către entitățile aflate în responsabilitatea sa.~~

~~2. Statul membru în cauză informează imediat Comisia cu privire la aceste măsuri, arătând motivele sale, în special în cazul în care, după părerea sa, nerespectarea cerințelor esențiale se datorează:~~

~~(a) incapacității de a fi îndeplinite cerințele esențiale;~~

~~(b) aplicării incorecte a normelor pentru punerea în aplicare a interoperabilității și a specificațiilor comunitare;~~

~~(c) lacunelor în normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității și din specificațiile comunitare.~~

~~3. În cel mai scurt timp Comisia consultă părțile implicate. După consultare, Comisia informează statul membru cu privire la concluziile sale și la avizul său dacă măsurile luate de autoritatea națională de supraveghere sunt justificate.~~

~~4. În cazul în care Comisia constată că măsurile adoptate de autoritatea națională de supraveghere nu sunt justificate, ea cere statului membru implicat să asigure retragerea acestora fără întârziere. Comisia îl informează imediat și pe fabricant sau pe reprezentantul autorizat al acestuia stabilit în Comunitate cu privire la aceasta.~~

~~5. În cazul în care Comisia constată că neconformitatea cu cerințele esențiale se datorează aplicării incorecte a normelor pentru punerea în aplicare a interoperabilității și a specificațiilor comunitare, statul membru în cauză adoptă măsurile corespunzătoare împotriva organului care a emis declarația de conformitate sau de adevărată la utilizarea dată sau declarația CE de verificare și informează Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.~~

~~6. În cazul în care Comisia constată că neconformitatea cu cerințele esențiale se datorează deficiențelor din specificațiile comunitare, se aplică procedurile menționate în articolul 4 alineatul (6) sau (7).~~

## CAPITOLUL ~~IV~~ V

### DISPOZIȚII FINALE

↓ 1070/2009 Articolul 2.11  
(adaptat)

#### *Articolul ~~25~~ 47*

#### **Revizuirea ☒ Adaptarea ☒ anexelor**

~~Măsurile, destinate să modifice elemente neesențiale ale anexelor pentru a lua în considerare progresul tehnic sau operațional, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (4) din regulamentul cadru.~~

~~Din motive imperative de urgență, Comisia poate utiliza procedura de urgență menționată la articolul 5 alineatul (5) din regulamentul cadru.~~

↓ nou

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a completa sau modifica cerințele aplicabile entităților calificate enumerate în anexa I și condițiile care trebuie să însoțească certificatele ce urmează să fie acordate prestatorilor de servicii de navigație aeriană enumerați în anexa II pentru a ține seama de experiența câștigată de autoritățile naționale de supervizare în ceea ce privește aplicarea acestor cerințe și condiții sau de evoluția sistemului de management al traficului aerian din punctul de vedere al interoperabilității și al prestării integrate de servicii de navigație aeriană.

↓ nou

## Articolul 26

### Exercitarea delegării

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute în prezentul articol.
2. Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (7), articolul 17 alineatul (3) și articolul 25 este conferită Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată.
3. Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (7), articolul 17 alineatul (3) și articolul 25 poate fi revocată de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competenței menționate în decizia respectivă. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizia respectivă. Ea nu afectează validitatea actelor delegate deja în vigoare.
4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în conformitate cu articolul 11 alineatul (7), articolul 17 alineatul (3) și articolul 25 intră în vigoare dacă nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au adus vreo obiecție în termen de 2 luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea perioadei respective, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia în legătură cu faptul că nu vor aduce nicio obiecție. Perioada respectivă se prelungește cu 2 luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

↓ 549/2004 (adaptat)  
⇒ nou

## Articolul 27 ~~5~~

### Procedura comitetului

1. Comisia este sprijinită de Comitetul pentru cerul unic, denumit în continuare „comitetul”, ~~alestit 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.~~ ⇒ Comitetul este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. ⇐

2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat se aplică ~~articolele 3 și 7~~ ☒ articolul ☒ ~~⇒ 4~~ ☒ din ~~Decizia 1999/468/CE~~ ☒ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 ☒ ~~, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.~~

3. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat se aplică ~~articolele~~ ☒ articolul ☒ ~~5 și 7~~ ☒ din ~~Decizia 1999/468/CE~~ ☒ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 ☒ ~~, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.~~

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

↓ 1070/2009 Articolul 1.4

~~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.~~

↓ 1070/2009 Articolul 1.5  
(adaptat)  
⇒ nou

#### Articolul 2840

#### ☒ Consultarea părților interesate de către Comisie ☒

12. Comisia instituie un mecanism consultativ la nivelul ~~comunitar~~ ☒ Uniunii ☒ ⇒ pentru a purta consultări privind aspecte referitoare la punerea în aplicare a regulamentului, după caz ☒ . Comitetul de dialog sectorial instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE ☒ a Comisiei ☒ este asociat la consultări.

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

2. Părțile interesate pot include:

- furnizorii 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.

↓ 1070/2009 Articolul 1.5  
(adaptat)

*Articolul ~~29~~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 ~~30~~7*

**Relațiile cu țările terțe ~~europene~~**

↓ 1070/2009 Articolul 1.5  
(adaptat)  
⇒ nou

~~Comunitatea~~ ☒ Uniunea ☒ 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~~ ⇒ desemnărilor comune ale blocurilor funcționale de spațiu aerian sau al acordurilor privind funcțiile rețelei pentru a extinde realizarea obiectivelor prezentului regulament ⇒ ~~și a măsurilor menționate la articolul 3, astfel încât să includă~~ ⇒ la ⇒ țările respective.

↓ 1070/2009 Articolul 1.5  
(adaptat)  
⇒ nou

*Articolul ~~31~~8*

☒ **Sprijin acordat de organisme externe** ☒ ~~Norme de punere în aplicare~~

1. ~~În scopul elaborării normelor de punere în aplicare, Comisia poate~~ ⇒ solicita sprijin din partea ⇒ ~~emite mandate pentru Eurocontrol sau, după caz, pentru un alt~~ ⇒ unui ⇒ ~~organism~~ ⇒ extern, în vederea îndeplinirii sarcinilor sale prevăzute în prezentul regulament ⇒ ~~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.~~

---

↓ 1070/2009 Articolul 2.1

~~Articolul 4~~

~~Cerințe legate de siguranță~~

~~Comisia, în conformitate cu procedura de reglementare stabilită la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul cadru, adoptă normele de punere în aplicare care includ dispozițiile pertinente referitoare la cerințele Eurocontrol de reglementare a siguranței (ESARRs) și modificările ulterioare ale acestor cerințe, care fac parte din domeniul de aplicare al prezentului regulament, însoțite, dacă este necesar, de adaptările adecvate.~~

↓ 550/2004 (adaptat)

~~CAPITOLUL IV~~

~~DISPOZIȚII FINALE~~

---

↓ 1070/2009 Articolul 4.2

~~Articolul 9~~

~~Revizuirea anexelor~~

~~Măsurile, destinate să modifice elemente neesențiale ale anexelor pentru a lua în considerare progresul tehnic sau operațional, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (4) din regulamentul cadru.~~

↓ 1070/2009 Articolul 2.11

~~Articolul 3248~~

~~Confidențialitate~~

- ~~1. Nici autoritățile naționale de supervizare, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, nici Comisia nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la furnizorii de servicii de navigație aeriană, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele costurilor lor.~~
- ~~2. Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supervizare sau al Comisiei de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea îndatoririlor acestora, situație în care dezvăluirea informațiilor este proporțională și are în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor și ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea secretelor lor de afaceri.~~
- ~~3. Informațiile și datele furnizate în conformitate cu sistemul de tarificare menționat la articolul 1244 sunt făcute publice.~~

↓ 1070/2009 Articolul 1.5  
(adaptat)  
⇒ nou

#### *Articolul ~~33~~<sup>9</sup>*

##### **Sanctiuni**

~~Sanctiunile pe care~~ Statele membre ~~le stabilesc~~ ☒ norme privind sanctiunile aplicabile ☒ ~~pentru încălcările~~ ☒ încălcărilor ☒ prezentului regulament ~~și ale măsurilor menționate la articolul 3~~, săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian și furnizorii de servicii ⇒ și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea lor în aplicare. Sanctiunile prevăzute ⇐ sunt eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare.

↓ 549/2004 (adaptat)

#### *Articolul ~~34~~<sup>12</sup>*

##### **~~Supraveghere, monitorizare~~ ☒ Revizuire ☒ 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.~~

↓ 1070/2009 Articolul 1.6(a)  
(adaptat)  
⇒ nou

~~12.~~ 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 (5) 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~~ ⇒ pertinente pentru aplicarea prezentului regulament ⇐.

↓ 549/2004

~~3. Pentru întocmirea rapoartelor menționate la alineatul (12), Comisia solicită avizul comitetului.~~

↓ 1070/2009 Articolul 1.6(b)

~~24.~~ 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.

---

|                                         |
|-----------------------------------------|
| ↓ 1070/2009 Articolul 2.12<br>(adaptat) |
|-----------------------------------------|

~~Articolul 18a~~

**Reexaminare**

~~Până la 4 decembrie 2012 Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un studiu de evaluare a impactului juridic, asupra siguranței, industrial, economic și social al aplicării principiilor de piață la furnizarea serviciilor de comunicații, navigație, supraveghere și informare aeronautică, comparativ cu principiile organizaționale existente sau alternative și ținând seama de evoluția blocurilor funcționale de spațiu aerian și a tehnologiei disponibile.~~

---

|                      |
|----------------------|
| ↓ 551/2004 (adaptat) |
|----------------------|

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

---

|            |
|------------|
| ↓ 549/2004 |
|------------|

~~Articolul 3513~~

**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:

- (a) 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 salvagardării 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;

- (c) în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război;
- (d) pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și securității internaționale;
- (e) pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.

↓ 1070/2009 Articolul 1.7  
(adaptat)  
⇒ nou

#### Articolul ~~36~~<sup>3a</sup>

Agencia ⇒ Uniunii Europene pentru Aviație (EAA) ⇐ ~~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<sup>52</sup>, 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 ⇒ EAA ⇐ ~~Agenciei Europene de Siguranță a Aviației pentru a asigura abordarea corespunzătoare a tuturor aspectelor referitoare la siguranță.~~

↓ 552/2004 (adaptat)

#### Articolul 10

##### Dispoziții tranzitorii

- ~~1. De la 20 octombrie 2005, cerințele esențiale se aplică la darea în folosință a sistemelor și componentelor REGTA, în cazul în care nu există dispoziții contrare în normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității.~~
- ~~2. Toate sistemele și componentele REGTA care sunt în prezent în exploatare trebuie să se conformeze cerințelor esențiale până la 20 aprilie 2011, în cazul în care nu există dispoziții contrare în normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității.~~

↓ 1070/2009 Articolul 4.3  
(adaptat)

~~2a. În sensul alineatului (2) din prezentul articol, statele membre pot confirma faptul că sistemele și părțile componente ale EATMN sunt conforme cu cerințele principale și sunt scutite de la aplicarea dispozițiilor articolelor 5 și 6.~~

<sup>52</sup>

JOL 79, 19.03.2008, p. 1.

---

↓ 552/2004 (adaptat)

~~3. În cazul în care sistemele din REGTA au fost comandate sau în cazul în care au fost semnate angajamente contractuale în acest scop~~

- ~~– înainte de data intrării în vigoare a prezentului regulament sau, dacă este cazul,~~
- ~~– înainte de data intrării în vigoare a uneia sau a mai multor norme pentru punerea în aplicare a interoperabilității,~~

~~astfel încât să nu fie posibilă garantarea respectării cerințelor esențiale și/sau a normelor pentru punerea în aplicare a interoperabilității în termenul menționat la alineatul (1), statul membru în cauză prezintă Comisiei informații detaliate privind cerințele esențiale și/sau normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității pentru care s-a constatat incertitudine în privința respectării.~~

~~Comisia se consultă cu părțile interesate, după care ia o decizie în conformitate cu procedura specificată în articolul 5 alineatul (3) din regulamentul cadru.~~

---

↓ 552/2004 (adaptat)

#### ~~Articolul 3744~~

##### **Abrogare**

~~Directivile 93/65/CEE și 97/15/CE și Regulamentele (CE) nr. 2082/2000 ☒ 549/2004, 550/2004, 551/2004 ☒ și 980/2002 ☒ 552/2004 ☒ se abrogă la 20 octombrie 2005.~~

☒ Trimiterile la regulamentele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa III. ☒

---

↓ 550/2004 (adaptat)

#### ~~Articolul 3849~~

##### **Intrarea în vigoare**

~~1 Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.~~

---

↓ 550/2004 (adaptat)

~~2. Cu toate acestea, articolele 7 și 8 intră în vigoare la un an de la publicarea cerințelor comune menționate la articolul 6, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.~~

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

Adoptat la Strasbourg,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*

↓ 550/2004  
→<sub>1</sub> 1070/2009 Articolul 2.13(a)  
→<sub>2</sub> 1070/2009 Articolul 2.13(b)

## ANEXA I

### →<sub>1</sub> CERINȚE APLICABILE ENTITĂȚILOR CALIFICATE ←

#### →<sub>2</sub> Entitățile calificate trebuie: ←

- să fie în măsură să prezinte documente care să ateste o vastă experiență în evaluarea entităților de drept public și privat din sectoarele transportului aerian, în special sectorul prestatorilor de servicii de navigație aeriană, precum și în alte sectoare similare din unul sau mai multe domenii la care se referă prezentul regulament;
- să dispună de norme și regulamente cuprinzătoare pentru inspectarea periodică a entităților susmenționate, publicate și îmbunătățite permanent prin programe de cercetare și dezvoltare;

↓ 1070/2009 Articolul 2.13(b)

- să nu fie controlate de prestatorii de servicii de navigație aeriană, de autoritățile de administrare a aeroporturilor sau de alți terți angajați din punct de vedere comercial în prestarea de servicii de navigație aeriană sau în serviciile de transport aerian,
- să dispună de un important personal tehnic, managerial, de suport și cercetare la nivelul atribuțiilor pe care urmează a le îndeplini;

↓ 552/2004

~~6. Organismul trebuie~~ să contracteze o asigurare de răspundere civilă, cu excepția cazului în care responsabilitatea acestuia este asumată de statul membru conform legislației interne sau statul membru însuși este direct responsabil pentru inspecții.

~~7. Personalul organismului trebuie să respecte secretul profesional cu privire la toate informațiile obținute în timpul îndeplinirii sarcinilor sale conform prezentului regulament.~~

↓ 552/2004 (adaptat)  
⇒ nou

## ANEXA V

### ORGANISME NOTIFICATE

~~1. Organismul~~ ⇒ Entitatea calificată ⇐, directorul ~~acestui~~ acesteia și personalul responsabil cu realizarea controalelor nu pot să fie implicați, nici direct și nici în calitate de reprezentanți autorizați, în proiectarea, fabricarea, comercializarea sau întreținerea componentelor sau sistemelor sau în utilizarea acestora. Aceasta nu exclude posibilitatea unui schimb de informații tehnice între fabricant sau constructor și organismul respectiv.

~~2. Organismul și personalul responsabil cu controalele~~ ⇒ Entitatea calificată ⇐ trebuie să realizeze aceste controale cu cea mai mare integritate profesională posibilă și cu cea mai mare competență tehnică posibilă și nu trebuie să facă obiectul nici unei presiuni sau măsuri de stimulare, în special de natură financiară, care ar putea să le ~~le~~ îi ~~afecteze~~ afecteze hotărârea sau

rezultatele inspecțiilor, în special din partea persoanelor sau grupurilor de persoane afectate de rezultatele controalelor.

~~3. Organismul trebuie să angajeze personalul necesar și să posede mijloacele necesare pentru îndeplinirea corespunzătoare a sarcinilor tehnice și administrative legate de controale; acesta trebuie de asemenea să aibă acces la echipamentele necesare pentru controale excepționale.~~

↓ 552/2004 (adaptat)  
⇒ nou

4. Personalul ⇒ entității calificate ⇐ responsabil cu inspecțiile trebuie să posede:

- o formare profesională și tehnică adecvată,
- cunoștințe satisfăcătoare cu privire la cerințele inspecțiilor pe care le efectuează și o experiență adecvată acestui tip de operații,
- capacitatea necesară pentru redactarea declarațiilor, înregistrărilor și rapoartelor care să demonstreze realizarea inspecțiilor.

- ~~5. Trebuie să fie imparțialitate~~ ⇒ garantată ⇐ ~~imparțialitatea personalului care realizează inspecțiile~~. Remunerarea ⇔ personalului ⇔ ~~acestui~~ nu trebuie să depindă de numărul de inspecții realizate sau de rezultatele acestor inspecții.

↓ 1070/2009 Articolul 2.13(b)  
⇒ nou

~~să fie gestionată și administrată în așa fel încât să asigure confidențialitatea informațiilor cerute de administrație;~~

~~să fie dispusă să furnizeze informații pertinente autorității naționale de supraveghere în cauză;~~

~~să și fi definit și documentat politica și obiectivele, precum și angajamentul de asigurare a calității și să se asigure că această politică este înțeleasă, pusă în aplicare și respectată la toate nivelurile organizației;~~

~~să fi elaborat, aplicat și menținut un sistem intern de calitate eficient, bazat pe elementele corespunzătoare din standardele de calitate recunoscute internațional și în conformitate cu EN 45004 (organele de inspecție) și cu EN 29001, conform interpretării date de Cerințele programului de certificare a sistemelor de calitate IACS;~~

- ~~să prezinte pentru certificare sistemul său de calitate unui organism independent de auditori recunoscut de autoritățile statului membru în care este stabilită organizația;~~

## ANEXA II

### CONDIȚII AFERENTE CERTIFICATELOR

#### 1. Certificatele specifică:

- (a) autoritatea națională de supraveghere care a emis certificatul;
- (b) solicitantul (numele și adresa);
- (c) serviciile autorizate;
- (d) o declarație privind respectarea de către solicitant a cerințelor comune, conform articolului 6 ⇒ 8b ⇐ din ~~prezentul~~ Regulamentul ⇒ (CE) nr. 216/2008 ⇐ ;
- (e) data emiterii și perioada de valabilitate a certificatului.

#### 2. Condițiile suplimentare aferente certificatelor pot, după caz, să vizeze:

- (a) accesul nediscriminatoriu la servicii pentru utilizatorii spațiului aerian și nivelul cerut de performanță al acestor servicii, inclusiv nivelele de siguranță și interoperabilitate;
- (b) specificațiile operaționale pentru fiecare serviciu în parte;
- (c) data până la care serviciile ar trebui prestate;
- (d) diferitele echipamente operaționale care urmează a fi utilizate în cadrul diferitelor servicii;
- (e) delimitarea sau restricționarea operării altor servicii decât cele legate de prestarea de servicii de navigație aeriană;
- (f) contracte, acorduri sau alte aranjamente între prestatorul de servicii și o parte terță și care privesc serviciul (serviciile);
- (g) prestarea de informații rezonabil necesare pentru verificarea conformității serviciilor cu cerințele comune, inclusiv planuri, date financiare și operaționale și schimbări majore în tipul și cuprinderea serviciilor de navigație aeriană furnizate;
- (h) orice alte condiții juridice care nu sunt specifice serviciilor de navigație aeriană, cum ar fi condițiile legate de suspendarea sau retragerea certificatului.

**ANEXA I**

**LISTA SISTEMELOR PENTRU SERVICIILE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ**

~~În sensul prezentului regulament, rețeaua europeană de gestionare a traficului aerian se subdivide în opt sisteme:~~

- ~~1. Sisteme și proceduri pentru gestionarea spațiului aerian.~~
- ~~2. Sisteme și proceduri pentru gestionarea fluxului de trafic aerian.~~
- ~~3. Sisteme și proceduri pentru serviciile de trafic aerian, în special sistemele de prelucrare a datelor de zbor, sistemele de prelucrare a datelor de supraveghere și sistemele interfetei om-mașină.~~
- ~~4. Sisteme și proceduri de comunicații pentru comunicațiile sol-sol, aer-sol și aer-aer.~~
- ~~5. Sisteme și proceduri de navigație.~~
- ~~6. Sisteme și proceduri de navigație.~~
- ~~7. Sisteme și proceduri pentru serviciile de informare aeronautică.~~
- ~~8. Sisteme și proceduri pentru utilizarea informațiilor meteorologice.~~

## **ANEXA II**

### **CERINȚE ESENȚIALE**

#### **PARTEA A: CERINȚE GENERALE**

Ac acestea sunt cerințe referitoare la ansamblul rețelei și se aplică, în general, fiecăruia din sistemele specificate în anexa I.

#### **1. Exploatare fără întreruperi**

Proiectarea, construirea, întreținerea și exploatarea sistemelor de gestionare a traficului aerian și a componentelor acestora se realizează în conformitate cu procedurile corespunzătoare și validate, astfel încât să se asigure exploatarea fără întreruperi a REGTA în permanență și în toate fazele de zbor. Exploatarea fără întreruperi include, în special, schimbul de informații, inclusiv informații relevante privind starea operațională, interpretarea comună a informațiilor, performanțe comparabile de prelucrare a datelor și procedurile aferente care să permită performanțe de funcționare comune, aprobate pentru ansamblul sau pentru anumite părți ale rețelei europene de gestionare a traficului aerian.

#### **2. Susținerea noilor concepte de exploatare**

↓ 1070/2009 Articolul 4.4(a)

EATMN, sistemele acestea și componentele lor susțin, într-un mod coordonat, noile concepte de exploatare aprobate și validate care sporesc calitatea, durabilitatea și eficiența serviciilor de navigație aeriană, în special în privința siguranței și capacității.

↓ 552/2004

Potențialul noilor concepte, cum ar fi luarea în colaborare a deciziilor, creșterea automatizării și metode alternative de delegare a responsabilității privind separarea, se examinează luând în considerare progresul tehnic și aplicarea în siguranță a acestor noi concepte, după validarea lor.

#### **3. Siguranță**

Sistemele și exploatarea REGTA trebuie să atingă niveluri ridicate de siguranță aprobate. În acest scop, se stabilesc metodologii aprobate de gestionare a siguranței și de prezentare a rapoartelor.

În ce privește sistemele corespunzătoare cu baza la sol sau părțile componente ale acestora, aceste niveluri ridicate de siguranță sunt consolidate cu rețele de siguranță care trebuie să posede caracteristici comune de performanță aprobate.

Se impune stabilirea unui set armonizat de cerințe de siguranță pentru proiectarea, realizarea, întreținerea și exploatarea sistemelor și a componentelor acestora, atât pentru moduri normale cât și pentru moduri degradate de exploatare, în vederea obținerii unor niveluri de siguranță aprobate pentru toate fazele de zbor și pentru întreaga rețea de gestionare a traficului aerian.

La proiectarea, construirea, întreținerea și exploatarea sistemelor se utilizează proceduri corespunzătoare și validate, astfel încât sarcinile trasate personalului de control să fie compatibile cu capacitățile umane, atât pentru modurile normale, cât și pentru cele degradate de exploatare, precum și cu nivelurile de siguranță necesare.

La proiectarea, construirea, întreținerea și exploatarea sistemelor se utilizează proceduri corespunzătoare și validate, astfel încât să fie protejate contra interferențelor nocive în condiții normale de exploatare.

#### **4. Coordonare civilo-militară**

REGTA, sistemele acesteia și componentele lor permit punerea progresivă în aplicare a unei coordonări civilo-militare, în măsura necesară pentru o gestionare eficientă a spațiului aerian și a fluxului de trafic aerian, precum și pentru o utilizare sigură și eficientă a spațiului aerian de către toți utilizatorii, prin aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian.

Pentru atingerea obiectivelor menționate, REGTA, sistemele acesteia și componentele lor permit schimbul în timp util între părțile civile și militare, de informații exacte și coerente referitoare la toate fazele de zbor.

Trebuie să se țină seama de exigențele naționale în materie de siguranță.

#### **5. Constrângeri de mediu**

Sistemele și exploatarea REGTA iau în considerare necesitatea de a reduce la maxim impactul asupra mediului în conformitate cu legislația comunitară.

#### **6. Principii ce reglementează arhitectura logică a sistemelor**

Sistemele se proiectează și se integrează progresiv în REGTA în vederea realizării unei arhitecturi logice validate care să fie coerentă și tot mai armonizată și evolutivă.

#### **7. Principii ce reglementează construcția sistemelor**

Proiectarea, construirea și întreținerea sistemelor se realizează pe baza unor principii ingineresti solide, în special cele referitoare la modularitate, care permit înlocuirea reciprocă a componentelor, un grad mare de disponibilitate, redundanță și toleranță la erori în cazul componentelor principale.

### **PARTEA B: CERINȚE SPECIFICE**

Acestea sunt cerințe specifice fiecărui sistem în parte și care completează sau perfecționează cerințele generale.

#### **1. Sisteme și proceduri pentru gestionarea spațiului aerian**

##### **1.1. Exploatare fără întreruperi**

Informațiile referitoare la aspectele pre-tactice și tactice ale disponibilității spațiului aerian se furnizează tuturor părților interesate, în mod corect și în timp util, astfel încât să se asigure o alocare și o utilizare eficientă a spațiului aerian de către toți utilizatorii spațiului aerian. În acest sens, trebuie să se țină seama de cerințele de siguranță națională.

#### **2. Sisteme și proceduri pentru gestionarea fluxului de trafic aerian**

##### **2.1. Exploatare fără întreruperi**

Sistemele și procedurile pentru gestionarea fluxului de trafic aerian permit schimbul de informații de zbor strategice, pre-tactice și tactice, după cum este cazul, care să fie corecte, coerente și utile și să acopere toate fazele de zbor și să ofere posibilități de dialog în vederea utilizării optime a spațiului aerian.

### **3. Sisteme și proceduri pentru serviciile de trafic aerian**

#### **3.1. Sisteme de prelucrare a datelor de zbor**

##### **3.1.1. Exploatare fără întreruperi**

Sistemele de prelucrare a datelor de zbor sunt interoperabile, permițând schimbul în timp util de informații exacte și coerente precum și interpretarea operațională comună a informațiilor respective, pentru a asigura un proces de planificare coerent și compatibil și o coordonare tactică eficientă în planul resurselor în toată rețeaua europeană de gestionare a traficului aerian în timpul tuturor fazelor de zbor.

Pentru a asigura o prelucrare sigură, fluentă și promptă a datelor în toată REGTA, se impune ca performanțele de prelucrare a datelor de zbor să fie echivalente și să corespundă unui mediu dat [sol, regiune terminală de control (TMA), rută], având caracteristici de trafic cunoscute și fiind exploatat conform unui concept de exploatare aprobat și validat, în special în ce privește precizia și toleranța la erori a rezultatelor obținute din prelucrarea datelor.

##### **3.1.2. Susținerea noilor concepte de exploatare**

↓ 1070/2009 Articolul 4.4(b)

Sistemele de prelucrare a datelor de zbor permit punerea treptată în aplicare a conceptelor de exploatare avansate, aprobate și validate pentru toate fazele de zbor, în special după cum se prevede în Planul general pentru ATM.

↓ 552/2004

Instrumentele de înaltă automatizare trebuie să aibă caracteristici care să permită o prelucrare pre-tactică și tactică coerentă și eficientă a informațiilor de zbor din diferitele părți ale REGTA.

La proiectarea, construirea, întreținerea și exploatarea sistemelor aeropurtate și de la sol și a componentelor acestora care corespund noilor concepte de exploatare aprobate și validate se impune utilizarea de proceduri corespunzătoare și validate, astfel încât să fie interoperabile pentru a permite schimbul în timp util de informații corecte și exacte și o interpretare comună a situației operaționale actuale și prognozate.

#### **3.2. Sisteme de prelucrare a datelor de zbor**

##### **3.2.1. Exploatare fără întreruperi**

La proiectarea, construirea, întreținerea și exploatarea sistemelor de prelucrare a datelor de supraveghere se impune utilizarea unor proceduri corespunzătoare și validate, astfel încât să se asigure nivelul necesar de performanță și de calitate al serviciilor într-un mediu dat (sol, TMA, rută), având caracteristici de trafic cunoscute, în special în ce privește precizia și fiabilitatea rezultatelor calculate, corectitudinea, integritatea, disponibilitatea, continuitatea și oferirea în timp util a informațiilor la poziția de control.

Sistemele de prelucrare a datelor de supraveghere permit schimbul în timp util de informații pertinente, precise, compatibile și coerente între ele pentru a asigura o exploatare optimă între diferitele părți ale REGTA.

---

↓ 1070/2009 Articolul 4.4(b)

### ~~3.2.2. Susținerea noilor concepte de exploatare~~

~~Sistemele de prelucrare a datelor de supraveghere permit punerea treptată la dispoziție de noi surse de informații de supraveghere, astfel încât să îmbunătățească calitatea globală a serviciilor, în special după cum se prevede în Planul general pentru ATM.~~

---

↓ 552/2004

### ~~3.3. Sistemele interfeței om-mașină~~

#### ~~3.3.1. Exploatare fără întreruperi~~

~~La proiectarea, construirea, întreținerea și exploatarea interfețelor om-mașină pentru sistemele terestre de gestionare a traficului aerian se impune utilizarea unor proceduri corespunzătoare și validate, astfel încât să se ofere, în mod treptat, întregului personal de control un mediu de lucru armonizat în mod progresiv, inclusiv funcții și ergonomic, care să îndeplinească performanțele cerute pentru un mediu dat (sol, TMA, rută), având caracteristici de trafic eunoseute.~~

#### ~~3.3.2. Susținerea noilor concepte de exploatare~~

~~Sistemele interfeței om-mașină permit punerea treptată în aplicare de concepte noi de exploatare, aprobate și validate precum și a unei automatizări avansate, astfel încât să asigure ea sarcinile atribuite personalului de control să rămână compatibile cu posibilitățile umane, atât în mod de exploatare normal cât și în mod de exploatare degradat.~~

### ~~4. Sisteme și proceduri de comunicații pentru comunicațiile sol-sol, aer-sol și aer-aer~~

#### ~~4.1. Exploatare fără întreruperi~~

~~La proiectarea, construirea, întreținerea și exploatarea sistemelor de comunicații se impune utilizarea unor proceduri corespunzătoare și validate, astfel încât să se atingă performanțele cerute într-un volum de spațiu aerian dat sau pentru o aplicație specifică, în special în ceea ce privește durata de prelucrare a comunicațiilor, integritatea, disponibilitatea și continuitatea funcției.~~

~~Rețeaua de comunicații din cadrul REGTA este concepută astfel încât să respecte cerințele privind calitatea serviciului, acoperirea și redundanța.~~

---

↓ 1070/2009 Articolul 4.4(b)

#### ~~4.2. Susținerea noilor concepte de exploatare~~

~~Sistemele de comunicații susțin punerea în aplicare de concepte de exploatare avansate, aprobate și validate pentru toate fazele de zbor, în special după cum se prevede în Planul general pentru ATM.~~

## **5. Sisteme și proceduri de navigație**

### **5.1. Exploatare fără întreruperi**

~~La proiectarea, construirea, întreținerea și exploatarea sistemelor de navigație se impune utilizarea unor proceduri corespunzătoare și validate, astfel încât să se atingă performanțele de navigație pe orizontală și verticală cerute, în special în ce privește precizia și capacitatea funcțională, pentru un mediu dat (sol, TMA, rută), având caracteristici de trafic cunoscute și fiind exploatat conform unui concept de exploatare aprobat și validat.~~

## **6. Sisteme și proceduri de navigație**

### **6.1. Exploatare fără întreruperi**

~~La proiectarea, construirea, întreținerea și exploatarea sistemelor de supraveghere se impune utilizarea unor proceduri corespunzătoare și validate, astfel încât să se asigure nivelul cerut de performanță aplicabil într-un mediu dat (sol, TMA, rută), având caracteristici de trafic cunoscute și fiind exploatat conform unui concept de exploatare aprobat și validat, în special în ce privește precizia, acoperirea, raza de acțiune și calitatea serviciului.~~

~~Rețeaua de supraveghere din cadrul REGTA este concepută astfel încât să respecte cerințele de precizie, promptitudine, acoperire și redundanță. Rețeaua de supraveghere permite schimbul de date de supraveghere pentru o mai bună exploatare în întreaga rețea europeană de gestionare a traficului aerian.~~

## **7. Sisteme și proceduri pentru serviciile de informare aeronautică**

### **7.1. Exploatare fără întreruperi**

~~Informații aeronautice precise, disponibile în timp util și coerente se furnizează în mod progresiv în formă electronică, pe baza unui ansamblu de date standardizate și aprobate de comun acord.~~

~~Informații aeronautice precise și coerente, în special în ce privește componentele sau sistemele aeropurtate și de la sol, se pun la dispoziție în timp util.~~

### **7.2. Susținerea noilor concepte de exploatare**

~~Informații aeronautice din ce în ce mai precise, complete și la zi se pun la dispoziție și se folosesc în timp util în vederea ameliorării constante a eficacității de utilizare a spațiului aerian și a aeroporturilor.~~

## **8. Sisteme și proceduri pentru utilizarea informațiilor meteorologice.**

### **8.1. Exploatare fără întreruperi**

~~Sistemele și procedurile pentru utilizarea informațiilor meteorologice contribuie la îmbunătățirea coerenței și rapidității cu care sunt furnizate informațiile, precum și a calității prezentării lor, prin utilizarea un ansamblu de date aprobat.~~

### **8.2. Susținerea noilor concepte de exploatare**

~~Sistemele și procedurile pentru utilizarea informațiilor meteorologice contribuie la îmbunătățirea duratei în care aceste date devin disponibile și a vitezei de folosire a acestora, în vederea ameliorării constante a eficacității de utilizare a spațiului aerian și a aeroporturilor.~~

## **ANEXA III**

### **COMPONENTE**

~~Declarația CE~~

~~de conformitate~~

~~de adeevare la utilizarea dată~~

#### **1. COMPONENTE**

~~Componentele se vor identifica în normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității în conformitate cu dispozițiile de la articolul 3 din prezentul regulament.~~

#### **2. DOMENIU DE APLICARE**

~~Declarația CE acoperă:~~

~~fie evaluarea conformității intrinsece a unei componente, privită în mod izolat, în raport cu specificațiile comunitare pe care trebuie să le respecte, fie~~

~~evaluarea/aprecierea adeevării la utilizarea dată a unei componente, privită în contextul său de gestionare a traficului aerian.~~

~~Procedurile de evaluare aplicate de organismele notificate în fazele de proiectare și producție vor utiliza modulele definite în Decizia 93/465/CEE, în conformitate cu condițiile stabilite în normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității.~~

#### **3. CONȚINUTUL DECLARAȚIEI CE**

~~Declarația CE de conformitate sau de adeevare la utilizarea dată și documentele însoțitoare trebuie să fie date și semnate.~~

~~Declarația se redactează în aceeași limbă cu a instrucțiunilor și trebuie să conțină următoarele:~~

~~trimiterile la regulament,~~

~~numele și adresa fabricantului sau a reprezentantului autorizat al acestuia stabilit în Comunitate (se indică denumirea comercială și adresa completă și, pentru reprezentantul autorizat, se indică de asemenea denumirea comercială a fabricantului),~~

~~descrierea componentei,~~

~~descrierea procedurii utilizate pentru declararea conformității sau a adeevării la utilizarea dată (articolul 5 din prezentul regulament),~~

~~toate dispozițiile în materie pe care le îndeplinește componenta, în special condițiile de utilizare a acesteia,~~

~~dacă este cazul, numele și adresa organismului notificat sau ale organismelor notificate implicate în procedura aplicată în ce privește conformitatea sau aptitudinea pentru utilizare precum și data certificatului de examinare, împreună, dacă este cazul, cu durata și condițiile de valabilitate a certificatului,~~

~~dacă este cazul, o trimitere la specificațiile comunitare respectate,~~

~~identificarea semnatarului abilitat să intre în angajamente în numele fabricantului sau al reprezentantului autorizat al fabricantului, stabilit în Comunitate.~~

## **ANEXA IV**

### **SISTEME**

~~Declarația CE de verificare a sistemelor~~

~~Procedura de verificare a sistemelor~~

#### **1. CONȚINUTUL DECLARAȚIEI CE DE VERIFICARE A SISTEMELOR**

~~Declarația CE de verificare și documentele însoțitoare trebuie să fie datate și semnate. Declarația trebuie să fie redactată în aceeași limbă ca și dosarul tehnic și trebuie să conțină următoarele:~~

- ~~— trimiterea la regulament,~~
- ~~— numele și adresa prestatorului de servicii de navigație aeriană (denumirea comercială și adresa completă),~~
- ~~— o scurtă descriere a sistemului,~~
- ~~— descrierea procedurii utilizate pentru declararea conformității sistemului (articolul 6 din prezentul regulament),~~
- ~~— numele și adresa organismului notificat care a îndeplinit sarcini legate de procedura de verificare, dacă este cazul,~~
- ~~— trimiterea la documentele conținute în dosarul tehnic,~~
- ~~— dacă este cazul, trimitere la specificațiile comunitare,~~
- ~~— toate dispozițiile provizorii sau definitive pe care trebuie să le respecte sistemele, în special, dacă este cazul, toate restricțiile sau condițiile de exploatare,~~
- ~~— în cazul unei declarații provizorii: perioada de valabilitate a declarației CE,~~
- ~~— identificarea semnatarului.~~

#### **2. PROCEDURA DE VERIFICARE A SISTEMELOR**

~~Verificarea sistemelor este procedura prin care un prestator de servicii de navigație aeriană verifică și atestă că un sistem respectă prezentul regulament și se poate da în exploatare în temeiul prezentului regulament.~~

~~Sistemul se verifică pentru fiecare din următoarele aspecte:~~

- ~~— concepția generală,~~
- ~~— dezvoltarea și integrarea sistemului, în special împreună cu montajul componentelor și corecțiile generale,~~
- ~~— integrarea sistemului operațional,~~
- ~~— dispozițiile specifice pentru întreținerea sistemului, dacă este cazul.~~

~~În cazul în care o măsură de execuție pertinentă în materie de interoperabilitate necesită participarea unui organism notificat, acesta, după ce a îndeplinit sarcinile care i-au fost încredințate conform măsurii, elaborează un certificat de conformitate referitor la sarcinile pe care le a îndeplinit. Certificatul menționat este destinat prestatorului de servicii de navigație aeriană. Prestatorul respectiv elaborează apoi declarația CE de verificare, destinată autorității naționale de supraveghere.~~

### **3. DOSARUL TEHNIC**

~~Dosarul tehnic ce însoțește declarația CE de verificare trebuie să conțină toate documentele necesare referitoare la caracteristicile sistemului, inclusiv condițiile și limitele de utilizare, precum și documentele care atestă conformitatea componentelor, dacă este cazul.~~

~~Dosarul tehnic trebuie să conțină cel puțin următoarele documente:~~

~~— indicarea părților din specificațiile tehnice utilizate la achiziționare, care asigură respectarea măsurilor de execuție aplicabile în materie de interoperabilitate și, dacă este cazul, specificațiile comunitare;~~

~~— lista componentelor, menționată în articolul 3 din prezentul regulament;~~

~~— exemplare ale declarației CE de conformitate sau de adevărată la utilizarea dată care trebuie să însoțească, în conformitate cu articolul 5 din prezentul regulament, componentele menționate anterior și, dacă este cazul, un exemplar al raportului de încercări și de examinări realizate de organisme notificate;~~

~~— în cazul în care la verificarea sistemului (sistemelor) a intervenit un organism notificat, un certificat contrasemnat de acesta, care să precizeze că sistemul respectă prezentul regulament și să semnaleze orice rezerve înregistrate în timpul desfășurării activităților și care nu au fost retrase;~~

~~— în cazul în care nu a intervenit un organism notificat, un raport al încercărilor și al configurațiilor de instalare realizate pentru a asigura respectarea cerințelor esențiale și a oricăror cerințe speciale prevăzute în normele pentru punerea în aplicare a interoperabilității.~~

### **4. PREZENTARE**

~~Dosarul tehnic se anexează la declarația CE de verificare pe care prestatorul de servicii de navigație aeriană o prezintă autorității naționale de supraveghere.~~

~~Prestatorul păstrează un exemplar al dosarului tehnic pe toată durata de funcționare a sistemului. Dosarul tehnic se trimite oricărui alt stat membru care solicită acest lucru.~~

**ANEXA III**  
**TABEL DE CORESPONDENȚĂ**

| Regulamentul<br>549/2004                                 | Regulamentul<br>550/2004 | Regulamentul<br>551/2004                     | Regulamentul<br>552/2004 | Prezentul<br>regulament                 |
|----------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|
| Articolul 1<br>alineatele (1) –<br>(3)                   |                          |                                              |                          | Articolul 1<br>alineatele (1) –<br>(3)  |
|                                                          |                          | Articolul 1<br>alineatul (3)                 |                          | Articolul 1<br>alineatul (4)            |
| Articolul 1<br>alineatul (4)                             |                          |                                              |                          | Articolul 1<br>alineatul (5)            |
|                                                          | Articolul 1              |                                              |                          | -----                                   |
|                                                          |                          | Articolul 1<br>alineatele (1),<br>(2) și (4) |                          | -----                                   |
|                                                          |                          |                                              | Articolul 1              | -----                                   |
| Articolul 2<br>numerele 1 – 35                           |                          |                                              |                          | Articolul 2<br>numerele 1 – 35          |
|                                                          |                          |                                              |                          | Articolul 2<br>numerele 36 –<br>38      |
| Articolul 2<br>numerele 17, 18,<br>23, 24, 32, 35,<br>36 |                          |                                              |                          | -----                                   |
| Articolul 3                                              |                          |                                              |                          | -----                                   |
| Articolul 4<br>alineatele (1) și<br>(2)                  |                          |                                              |                          | Articolul 3<br>alineatele (1) și<br>(2) |
|                                                          |                          |                                              |                          | Articolul 3                             |

|                                      |                                      |  |                                      |                                       |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--|--------------------------------------|---------------------------------------|
|                                      |                                      |  |                                      | alineatele (3) și (4)                 |
| Articolul 4<br>alineatul (3)         |                                      |  |                                      | Articolul 3<br>alineatul (5)          |
|                                      |                                      |  |                                      | Articolul 3<br>alineatul (6)          |
| Articolul 3<br>alineatele (4) și (5) |                                      |  |                                      | Articolul 3<br>alineatele (7) și (8)  |
|                                      |                                      |  |                                      | Articolul 3<br>alineatul (9)          |
|                                      | Articolul 2<br>alineatul (1)         |  |                                      | Articolul 4<br>alineatul (1a)         |
|                                      |                                      |  |                                      | Articolul 4<br>alineatele (1b) – (1g) |
|                                      | Articolul 2<br>alineatul (2)         |  |                                      | Articolul 4<br>alineatul (2)          |
|                                      |                                      |  |                                      | Articolul 5<br>alineatele (1) și (2)  |
|                                      | Articolul 2<br>alineatele (3) – (6)  |  |                                      | Articolul 5<br>alineatele (3) – (6)   |
|                                      | Articolul 3<br>alineatele (1) și (2) |  |                                      | Articolul 6<br>alineatele (1) și (2)  |
|                                      |                                      |  | Articolul 8<br>alineatele (1) și (3) | Articolul 6<br>alineatele (3) și (4)  |

|                               |                                                       |  |                                         |                                         |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------|--|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
|                               |                                                       |  |                                         | Articolul 6<br>alineatul (5)            |
|                               |                                                       |  | Articolul 8<br>alineatele (2) și<br>(4) | -----                                   |
|                               | Articolul 6                                           |  |                                         | -----                                   |
| Articolul 10<br>alineatul (1) |                                                       |  |                                         | Articolul 7<br>alineatul (1)            |
|                               |                                                       |  |                                         | Articolul 7<br>alineatul (2)            |
|                               | Articolul 7<br>alineatul (1)                          |  |                                         | Articolul 8<br>alineatul (1)            |
|                               |                                                       |  |                                         | Articolul 8<br>alineatul (2)            |
|                               | Articolul 7<br>alineatele (4) și<br>(6)               |  |                                         | Articolul 8<br>alineatele (3) și<br>(4) |
|                               | Articolul 7<br>alineatele (2),<br>(3), (5), (7) - (9) |  |                                         | -----                                   |
|                               | Articolul 8                                           |  |                                         | Articolul 9                             |
|                               |                                                       |  |                                         | Articolul 10                            |
|                               | Articolul 9                                           |  |                                         | -----                                   |
| Articolul 11                  |                                                       |  |                                         | Articolul 11                            |
|                               | Articolul 14                                          |  |                                         | Articolul 12                            |
|                               | Articolul 15                                          |  |                                         | Articolul 13                            |
|                               | Articolul 16                                          |  |                                         | Articolul 14                            |

|  |                                              |                                         |  |                                           |
|--|----------------------------------------------|-----------------------------------------|--|-------------------------------------------|
|  | Articolul 15a                                |                                         |  | Articolul 15                              |
|  | Articolul 9a<br>alineatul (1)                |                                         |  | Articolul 16<br>alineatele (1) și<br>(3)  |
|  |                                              |                                         |  | Articolul 16<br>alineatul (2)             |
|  | Articolul 9a<br>alineatul (2)<br>punctul (i) |                                         |  | -----                                     |
|  | Articolul 9a<br>alineatul (2)                |                                         |  | Articolul 16<br>alineatul (4)             |
|  |                                              |                                         |  | Articolul 16<br>alineatul (5)             |
|  | Articolul 9a<br>alineatele (3) –<br>(9)      |                                         |  | Articolul 16<br>alineatele (6) –<br>(12)  |
|  | Articolul 9b                                 |                                         |  | -----                                     |
|  |                                              | Articolul 6<br>alineatele (1) –<br>(2b) |  | Articolul 17<br>alineatele (1) și<br>(2b) |
|  |                                              |                                         |  | Articolul 17<br>alineatele (2c) –<br>(2e) |
|  |                                              | Articolul 6<br>alineatele (3) –<br>(4d) |  | Articolul 17<br>alineatele (3) –<br>(4d)  |
|  |                                              |                                         |  | Articolul 17<br>alineatul (4e)            |
|  |                                              | Articolul 6<br>alineatele (4e) și       |  | Articolul 17<br>alineatele (4f) și        |

|  |              |                                         |                                   |                                          |
|--|--------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------|
|  |              | (4f)                                    |                                   | (4g)                                     |
|  |              | Articolul 6<br>alineatele (5) și<br>(7) |                                   | Articolul 17<br>alineatele (5) și<br>(6) |
|  |              | Articolul 6<br>alineatele (8) și<br>(9) |                                   | -----                                    |
|  | Articolul 10 |                                         |                                   | Articolul 18                             |
|  |              |                                         |                                   | Articolul 19                             |
|  | Articolul 11 |                                         |                                   | Articolul 20                             |
|  | Articolul 12 |                                         |                                   | Articolul 21                             |
|  | Articolul 13 |                                         |                                   | Articolul 22                             |
|  |              | Articolul 3                             |                                   | -----                                    |
|  |              | Articolul 3a                            |                                   | Articolul 23                             |
|  |              | Articolul 4                             |                                   | -----                                    |
|  |              | Articolul 7                             |                                   | -----                                    |
|  |              | Articolul 8                             |                                   | -----                                    |
|  |              |                                         |                                   | Articolul 24<br>alineatele (1) și<br>(2) |
|  |              |                                         | Articolul 3<br>alineatul (3)      | -----                                    |
|  |              |                                         | Articolele 2 – 3<br>alineatul (2) | -----                                    |
|  |              |                                         | Articolele 3<br>alineatul (4) – 7 | -----                                    |

|                                          |                               |              |             |                                          |
|------------------------------------------|-------------------------------|--------------|-------------|------------------------------------------|
|                                          | Articolul 17<br>alineatul (1) |              |             | Articolul 25                             |
|                                          |                               |              |             | Articolul 26                             |
| Articolul 5<br>alineatele (1) –<br>(3)   |                               |              |             | Articolul 27<br>alineatele (1) –<br>(3)  |
| Articolul 5<br>alineatele (4) și<br>(5)  |                               |              |             | -----                                    |
| Articolul 10<br>alineatele (2) și<br>(3) |                               |              |             | Articolul 28<br>alineatele (1) și<br>(2) |
| Articolul 6                              |                               |              |             | Articolul 29                             |
| Articolul 7                              |                               |              |             | Articolul 30                             |
| Articolul 8                              |                               |              |             | Articolul 31                             |
|                                          | Articolul 4                   |              |             | -----                                    |
|                                          |                               |              | Articolul 9 | -----                                    |
|                                          | Articolul 18                  |              |             | Articolul 32                             |
| Articolul 9                              |                               |              |             | Articolul 33                             |
| Articolul 12<br>alineatele (2) –<br>(4)  |                               |              |             | Articolul 34<br>alineatele (1) –<br>(3)  |
| Articolul 12<br>alineatul (1)            |                               |              |             | -----                                    |
|                                          | Articolul 18a                 |              |             | -----                                    |
|                                          |                               | Articolul 10 |             | -----                                    |

|               |                               |  |              |              |
|---------------|-------------------------------|--|--------------|--------------|
| Articolul 13  |                               |  |              | Articolul 35 |
| Articolul 13a |                               |  |              | Articolul 36 |
|               |                               |  | Articolul 10 | -----        |
|               |                               |  | Articolul 11 | Articolul 37 |
|               | Articolul 19<br>alineatul (1) |  |              | Articolul 38 |
|               | Articolul 19<br>alineatul (2) |  |              | -----        |
|               | Anexa I                       |  | Anexa V      | Anexa I      |
|               |                               |  | Anexa I      | -----        |
|               | Anexa II                      |  |              | Anexa II     |
|               |                               |  | Anexa II     | -----        |
|               |                               |  |              | Anexa III    |
|               |                               |  | Anexa III    | -----        |
|               |                               |  | Anexa IV     | -----        |

