

**REGULAMENTUL (CE) NR. 1070/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
din 21 octombrie 2009**

de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European (1),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor (2),

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat (3),

întrucât:

- (1) 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.
- (2) 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) (4), 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) (5), Regulamentul (CE) nr. 551/2004 din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian) (6) și Regulamentul (CE) nr. 552/2004 din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea) (7), s-a stabilit o bază legală solidă pentru un sistem de management al traficului aerian (ATM) uniform, interoperabil și sigur.

(3) Ca răspuns la cererea puternică din partea sectorului în cauză, a statelor membre și a altor părți interesate de a simplifica și de a spori eficacitatea cadrului de reglementare pentru aviația din Europa, a fost instituit, în noiembrie 2006, un Grup la nivel înalt pentru viitorul cadrului de reglementare al aviației europene („Grupul la nivel înalt”). Grupul la nivel înalt, alcătuit din reprezentanți ai majorității părților interesate, a prezentat, în iulie 2007, un raport cuprinzând recomandări privind modalitățile de îmbunătățire a performanței și a guvernării sistemului aviatic european. Grupul la nivel înalt a recomandat să se acorde mediului aceeași importanță ca și siguranței și eficienței în cadrul sistemului aviatic și a insistat asupra necesității colaborării dintre acest sector și autoritățile de reglementare pentru a garanta o contribuție cât mai importantă a ATM la durabilitate.

(4) La reuniunea sa din 7 aprilie 2008, Consiliul a invitat Comisia să elaboreze, conform recomandărilor Grupului la nivel înalt, o abordare sistemică globală în concordanță cu conceptul „gate-to-gate” pentru a spori siguranța, a îmbunătăți ATM și a crește rentabilitatea.

(5) Cu scopul de a finaliza crearea cerului unic european, este necesară adoptarea unor măsuri suplimentare la nivel comunitar, în special îmbunătățirea performanței sistemului aviatic european în domeniile-cheie, precum mediul, capacitatea și rentabilitatea, toate acestea ținând seama de obiectivele prioritare în materie de siguranță. Este, de asemenea, necesară adaptarea legislației privind cerul unic european la progresul tehnic.

(6) 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) (8) impune dezvoltarea și punerea în aplicare a unui Plan general pentru ATM. Punerea în aplicare a Planului general pentru ATM necesită măsuri de reglementare pentru sprijinirea dezvoltării, a introducerii și finanțării de noi concepte și tehnologii. Acest plan ar trebui să aibă drept rezultat un sistem alcătuit din elemente complet armonizate și interoperabile, care să garanteze activități de transport aerian europene de înaltă performanță. Calendarul punerii în aplicare a cerului unic european ar trebui să țină cont de intervalul de timp prevăzut pentru fazele de proiect și de punere în practică a programului SESAR, ca parte a cerului unic european. Ambele procese ar trebui coordonate îndeaproape.

(1) JO C 182, 4.8.2009, p. 50.

(2) JO C 120, 28.5.2009, p. 52.

(3) Avizul Parlamentului European din 25 martie 2009 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 7 septembrie 2009.

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

(5) JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

(6) JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

(7) JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

(8) JO L 64, 2.3.2007, p. 1.

- (7) 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, 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 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.
- (8) Ar trebui să se ia măsurile necesare, în special atunci când se desfășoară proiecte comune, pentru a se garanta că utilizatorii spațiului aerian nu sunt supuși unor tarife suplimentare, printre altele prin aplicarea unei contabilități detaliate și transparente. Proiectele comune ar trebui să se deruleze în beneficiul tuturor părților interesate și să asigure egalitate de tratament pentru acestea.
- (9) 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.
- (10) 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.
- (11) Partenerii sociali ar trebui să fie mai bine informați și consultați cu privire la toate măsurile care au implicații sociale importante. La nivel comunitar, ar trebui consultat, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, instituit prin Decizia 98/500/CE⁽¹⁾.
- (12) Pentru realizarea unei performanțe superioare a ATM și a serviciilor de navigație aeriană (ANS), este necesară stabilirea unui cadru pentru definirea, punerea în aplicare și asigurarea respectării unor obiective obligatorii de performanță în domenii-cheie, în concordanță cu politicile Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI). Este indispensabil ca acest cadru să prevadă un mecanism adecvat de raportare, examinare, evaluare și diseminare a datelor privind performanța ATM și ANS, coroborat cu un mecanism de stimulare adecvat, cu scopul de a încuraja atingerea obiectivelor.
- (13) Autoritățile naționale de supervizare ar trebui să beneficieze de flexibilitatea care să permită reflectarea circumstanțelor naționale sau regionale specifice în procesul de elaborare a planurilor lor naționale și regionale. Atunci când aprobă sau adoptă planuri naționale, statele membre ar trebui să aibă dreptul să efectueze modificările corespunzătoare.
- (14) Atunci când stabilesc tarifele pentru serviciile de navigație aeriană, Comisia și statele membre ar trebui să încerce să folosească previziuni comune. Ar trebui permisă o oarecare flexibilitate în cazurile în care traficul diferă în mod semnificativ de previziuni, în special prin utilizarea unor mecanisme de alertă adecvate.
- (15) Costurile stabilite de statele membre la nivel național sau la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian, care urmează să fie împărțite între utilizatorii spațiului aerian, ar trebui să țină seama de obiectivele de performanță.
- (16) În ceea ce privește furnizarea de servicii transfrontaliere, statele membre ar trebui să se asigure că numirea unui furnizor de servicii de trafic aerian nu este interzisă de niciun sistem juridic național pe motiv că acesta este stabilit în alt stat membru sau că este proprietatea unor resortisanți ai statului membru respectiv.
- (17) Autoritățile naționale de supervizare ar trebui să ia măsurile adecvate pentru a asigura un nivel ridicat de siguranță, inclusiv posibilitatea de emiteră a unui certificat individual pentru fiecare tip de serviciu de navigație aeriană, respectând totodată nevoia de rentabilitate și coerență și evitând duplicarea.
- (18) Blocurile funcționale de spațiu aerian sunt elemente-cheie care permit intensificarea cooperării între furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu scopul de a îmbunătăți performanța și de a crea sinergii. Statele membre ar trebui să creeze blocuri funcționale de spațiu aerian într-un termen rezonabil. În acest scop și pentru a optimiza interfața blocurilor funcționale de spațiu aerian în cadrul cerului unic european, statele membre în cauză ar trebui să coopereze între ele și, după caz, și cu țări terțe.
- (19) Atunci când anumite state membre creează un bloc funcțional de spațiu aerian, alte state membre, Comisia și alte părți interesate au ocazia de a-și transmite observațiile în scopul facilitării unui schimb de opinii. Observațiile respective ar trebui să aibă doar un caracter consultativ pentru statul membru (statele membre) în cauză.

(1) Decizia 98/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european (JO L 225, 12.8.1998, p. 27).

- (20) În cazul în care există dificultăți în cadrul procesului de negociere cu privire la crearea blocurilor funcționale de spațiu aerian, Comisia poate numi un coordonator al sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian („coordonatorul”). Sarcinile coordonatorului ar trebui să vizeze oferirea de asistență pentru depășirea acestor dificultăți fără a interveni în suveranitatea statului membru (statelor membre) în cauză și, după caz, a țărilor terțe care iau parte la același bloc funcțional de spațiu aerian. Costurile aferente activităților coordonatorului nu ar trebui să afecteze în niciun fel bugetele naționale ale statelor membre.
- (21) Rapoartele Comisiei Eurocontrol de evaluare a performanțelor și raportul final al Grupului la nivel înalt confirmă că rețeaua de rute și structura spațiului aerian nu pot fi dezvoltate separat, întrucât fiecare stat membru este parte integrantă din rețeaua europeană de management al traficului aerian (EATMN), atât în interiorul, cât și în afara Comunității. Prin urmare, ar trebui creat un spațiu aerian operațional din ce în ce mai integrat pentru traficul aerian general.
- (22) În vederea creării blocurilor funcționale de spațiu aerian și a stabilirii sistemului de îmbunătățire a performanțelor, Comisia ar trebui să determine și să țină seama de condițiile necesare pentru crearea de către Comunitate a unei regiuni unice europene de informare a zborurilor (SEFIR), care urmează să fie solicitată de statele membre în cadrul OACI, în conformitate atât cu procedurile stabilite ale acestei organizații, cât și cu drepturile, obligațiile și responsabilitățile statelor membre în temeiul Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 („Convenția de la Chicago”). Cuprinzând spațiul aerian aflat sub responsabilitatea statelor membre, SEFIR ar trebui să faciliteze planificarea comună și operațiunile integrate, cu scopul eliminării blocajelor la nivel regional. O astfel de regiune SEFIR ar trebui să beneficieze de flexibilitatea necesară pentru a reflecta nevoile specifice, cum ar fi densitatea traficului și nivelul de complexitate.
- (23) Utilizatorii spațiului aerian se confruntă cu condiții inegale de acces la spațiul aerian comunitar și de libertate de circulație în acest spațiu. Acest fapt este un rezultat al lipsei de norme comunitare armonizate în ceea ce privește spațiul aerian, în special al lipsei unei clasificări armonizate a spațiului aerian. În consecință, Comisia ar trebui să armonizeze aceste norme pe baza standardelor OACI.
- (24) EATMN ar trebui concepută și pusă în aplicare în vederea realizării siguranței întregii rețele de transport aerian, a durabilității acesteia din punct de vedere al mediului, a creșterii capacității și a unei mai mari rentabilități. Cel mai bun mod de a garanta acest lucru este un management coordonat al rețelei de transport aerian la nivel comunitar, astfel cum s-a subliniat în raportul Comisiei Eurocontrol de evaluare a performanțelor din 31 octombrie 2008 intitulat „Evaluarea inițiativelor referitoare la blocul funcțional de spațiu aerian și a contribuției acestora la îmbunătățirea performanței”.
- (25) În conformitate cu Declarația statelor membre referitoare la aspectele militare legate de cerul unic european, care însoțește Regulamentul (CE) nr. 549/2004, cooperarea și coordonarea civil-militară ar trebui să joace un rol fundamental în punerea în aplicare a cerului unic european, în vederea evoluției către o utilizare flexibilă sporită a spațiului aerian, pentru îndeplinirea obiectivelor de performanță ale spațiului unic european, acordând atenția cuvenită eficienței misiunilor militare.
- (26) Sunt esențiale stabilirea unei structuri comune și armonizate a spațiului aerian în ceea ce privește rutele, întemeierea organizării actuale și viitoare a spațiului aerian pe principii comune, garantarea punerii în aplicare progresive a Planului general pentru ATM, optimizarea utilizării resurselor limitate cu scopul de a evita costurile inutile de echipare, precum și configurarea și managementul spațiului aerian în conformitate cu norme armonizate. În acest scop, Comisia ar trebui să fie responsabilă de adoptarea normelor necesare și a deciziilor de punere în aplicare cu valoare juridică obligatorie.
- (27) Lista funcțiilor de management și configurare a rețelei ar trebui modificată pentru a integra, dacă este necesar, viitoarele funcții de rețea definite de Planul general pentru ATM. Atunci când face acest lucru, Comisia ar trebui să valorifice la maximum cunoștințele specifice ale Eurocontrol.
- (28) Grupul la nivel înalt a recomandat crearea unor funcții noi sau consolidate pe bazele existente și sporirea rolului Eurocontrol, desemnând în același timp Comunitatea ca unică autoritate de reglementare, precum și respectarea principiului separării funcțiilor de reglementare și de furnizare de servicii. În consecință, Comisia ar trebui să încredințeze organizației Eurocontrol reformate, care dispune de noi principii de guvernare, îndeplinirea sarcinilor legate de diferite funcții care nu includ nici adoptarea unor măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general, nici exercitarea unei puteri politice discreționare. Eurocontrol ar trebui să îndeplinească aceste sarcini într-un mod imparțial și rentabil și prin implicarea deplină a utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană.
- (29) Ar trebui introduse măsuri adecvate pentru a spori eficiența managementului fluxurilor de trafic aerian cu scopul de a sprijini unitățile operaționale existente, inclusiv Unitatea centrală de management al fluxurilor de trafic aerian a Eurocontrol, în vederea garantării unor operațiuni de zbor eficiente. Mai mult, Comunicarea Comisiei privind un plan de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa subliniază necesitatea de a asigura coerența din punct de vedere operațional între planurile de zbor și sloturile de aeroport. În plus, Observatorul comunitar pentru capacitatea aeroporturilor și-ar putea aduce sprijinul pentru a furniza statelor membre informații obiective în vederea alinierii capacității aeroporturilor la capacitatea ATM, fără a aduce atingere competențelor lor în acest domeniu.

- (30) Furnizarea de informații aeronautice moderne, complete, de înaltă calitate și prompte are un impact important asupra siguranței, facilitând accesul la spațiul aerian comunitar și libertatea de circulație în cadrul acestuia. Ținând cont de Planul general pentru ATM, Comunitatea ar trebui să ia inițiativa de a moderniza acest sector în cooperare cu Eurocontrol 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.
- (31) Pentru portalul electronic de informații meteorologice, Comisia ar trebui să ia în considerare mai multe surse de informare, inclusiv furnizorii de servicii desemnați, dacă este cazul.
- (32) Pentru a evita sarcinile administrative redundante și suprapunerea procedurilor de verificare, certificatele emise 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⁽¹⁾ ar trebui acceptate în sensul prezentului regulament, atunci când acestea se aplică părților componente sau sistemelor.
- (33) Un certificat eliberat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și utilizat pentru a demonstra o modalitate alternativă de respectare a cerințelor esențiale ale Regulamentului (CE) nr. 552/2004 ar trebui să fie însoțit de un dosar tehnic, astfel cum este necesar pentru obținerea certificării din partea Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA).
- (34) Anumite cerințe din Regulamentul (CE) nr. 552/2004 nu ar trebui să se aplice în cazul sistemelor puse în funcțiune înainte de 20 octombrie 2005. Autoritățile naționale de supervizare și furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să aibă libertatea de a ajunge la un acord, la nivel național, cu privire la procedurile și documentația necesare pentru a demonstra gradul în care sistemele ATM puse în funcțiune înainte de 20 octombrie 2005 respectă cerințele esențiale ale Regulamentului (CE) nr. 552/2004. Normele de punere în aplicare și specificațiile comunitare adoptate după adoptarea prezentului regulament ar trebui să țină seama de acest acord, fără a avea ca rezultat cerințe cu efect retroactiv pentru documentele justificative.
- (35) În raportul său final adresat Comisiei, Grupul la nivel înalt a recomandat ca programul SESAR să abordeze în mod special definirea procedurilor și a sistemelor interoperabile, precum și a schimburilor de informații în Europa și cu restul lumii. Acest lucru ar trebui de asemenea să includă elaborarea unor standarde pertinente și identificarea unor norme noi de punere în aplicare sau a unor specificații comunitare, în contextul cerului unic european.
- (36) La adoptarea măsurilor de punere în aplicare, inclusiv a standardelor stabilite de Eurocontrol, Comisia ar trebui să se asigure că măsurile includ toate îmbunătățirile necesare aduse standardelor originale și să aibă în vedere pe deplin necesitatea de a evita dubla reglementare.
- (37) 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”.
- (38) Având în vedere propunerea de extindere a competențelor AESA în ceea ce privește siguranța în domeniul managementului traficului aerian, ar trebui să se asigure coerența între Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004, (CE) nr. 216/2008.
- (39) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei⁽²⁾. Măsurile respective ar trebui adoptate într-un termen adecvat astfel încât să respecte termenele stabilite în cadrul prezentului regulament și al Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004, (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008.
- (40) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să actualizeze măsurile ca urmare a evoluțiilor tehnice și operaționale, precum și să stabilească criteriile și procedurile de bază pentru exercitarea anumitor funcții de management de rețea. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale din Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004, prin completarea acestora cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (41) Atunci când, din motive imperative de urgență, termenele care se aplică în mod normal în cadrul procedurii de reglementare cu control nu pot fi respectate, Comisia ar trebui să poată utiliza procedura de urgență prevăzută la articolul 5a alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE.
- (42) 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.

(1) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

(2) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

- (43) 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.
- (44) Prin urmare, Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 549/2004 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Obiectivul și domeniul de aplicare

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

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

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

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

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

- (a) punctul 8 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (b) punctul 10 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (c) se introduce următorul punct:

„13a. «Planul general pentru ATM» înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului (*), 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) (**);

(*) JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

(**) JO L 64, 2.3.2007, p. 1.”;

- (d) punctul 15 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (e) punctul 21 se elimină;

- (f) punctul 22 se înlocuiește cu următorul text:

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

(g) se introduc următoarele puncte:

„23a. «serviciu de informare a zborurilor» înseamnă un serviciu furnizat în scopul furnizării de consiliere și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor;

23b. «serviciu de alarmare» înseamnă un serviciu furnizat pentru notificarea organizațiilor corespunzătoare cu privire la aeronavele care necesită asistență de căutare și salvare și pentru sprijinirea respectivelor organizații conform dispozițiilor;”;

(h) punctul 25 se înlocuiește cu următorul text:

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

(i) punctul 37 se elimină;

(j) se introduce următorul punct:

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

3. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Autoritățile naționale de supervizare

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

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

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

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

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

4. La articolul 5, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.”

5. Articolele 6-11 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 6

Organismul consultativ sectorial

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

Articolul 7

Relațiile cu țările terțe europene

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

Articolul 8

Norme de punere în aplicare

(1) În scopul elaborării normelor de punere în aplicare, Comisia poate emite mandate pentru Eurocontrol sau, după caz, pentru un alt organ, stabilind sarcinile care trebuie îndeplinite și calendarul executării acestora și luând în considerare termenele-limită aplicabile prevăzute de prezentul regulament. Comisia ia măsuri în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 5 alineatul (2).

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

Articolul 9

Sancțiuni

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

Articolul 10

Consultarea părților interesate

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

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

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

Părțile interesate pot include:

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

Articolul 11

Sistemul de îmbunătățire a performanțelor

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

- (a) obiective de performanță la nivel comunitar referitoare la domeniile esențiale de performanță, cum ar fi siguranța, mediul, capacitatea și rentabilitatea;

(b) planuri la nivel național sau planuri pentru blocurile funcționale de spațiu aerian, incluzând obiectivele de performanță, care să asigure coerența cu obiectivele de performanță la nivel comunitar; precum și

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

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

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

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

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

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

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

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

- (d) Perioada de referință pentru sistemul de îmbunătățire a performanțelor este de cel puțin trei ani și, respectiv, de cel mult cinci ani. În această perioadă, în cazul în care nu sunt îndeplinite obiectivele naționale sau ale blocurilor funcționale de spațiu aerian, statele membre și/sau autoritățile naționale de supervizare pun în aplicare măsurile corective pe care le-au stabilit. Prima perioadă de referință cuprinde primii trei ani de la adoptarea normelor de punere în aplicare menționate la alineatul (6).
- (e) Comisia evaluează periodic realizarea obiectivelor de performanță și prezintă rezultatele Comitetului pentru cerul unic.
- (4) Se aplică următoarele proceduri sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1):
- (a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea, furnizate de toate părțile interesate, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi, de autoritățile naționale de supervizare, de statele membre și de Eurocontrol;
- (b) selectarea domeniilor-cheie de performanță adecvate, pe baza documentului OACI nr. 9854 «Global Air Traffic Management Operational Concept» (Conceptul operațional global de management al traficului aerian), armonizate cu cele identificate în cadrul de performanță al Planului general pentru ATM, care să includă domeniile siguranței, mediului, capacității și rentabilității, adaptate, în cazul în care este necesar, astfel încât să țină seama de nevoile specifice ale cerului unic european și de obiectivele relevante pentru domeniile respective, și definirea unui număr limitat de indicatori-cheie ai performanței pentru măsurarea performanțelor;
- (c) stabilirea unor obiective de performanță la nivel comunitar, care sunt definite ținându-se seama de contribuțiile identificate la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian;
- (d) evaluarea obiectivelor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian pe baza planului național sau al blocului funcțional de spațiu aerian; și

- (e) monitorizarea planurilor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian, incluzând mecanisme de alertă adecvate.

Comisia poate adăuga proceduri pe lista procedurilor menționate la prezentul alineat. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (4).

- (5) Stabilirea sistemului de îmbunătățire a performanțelor ține seama de faptul că serviciile de rută, serviciile de terminal și funcțiile de rețea sunt diferite și ar trebui tratate ca atare, având în vedere și scopul măsurării performanțelor, dacă este necesar.
- (6) Pentru funcționarea detaliată a sistemului de îmbunătățire a performanțelor, Comisia adoptă norme de punere în aplicare în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3), până la 4 decembrie 2011 și într-un interval convenabil, compatibil cu respectarea termenelor relevante stabilite de prezentul regulament. Aceste norme de punere în aplicare vizează:
- (a) conținutul și calendarul procedurilor menționate la alineatul (4);
- (b) perioada de referință și intervale pentru evaluarea îndeplinirii obiectivelor de performanță și stabilirea de noi obiective;
- (c) criteriile pentru instituirea de către autoritățile naționale de supervizare a planurilor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian, cuprinzând obiectivele de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian și sistemul de stimulente. Planurile de performanță:
- (i) se bazează pe planurile de afaceri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană;
- (ii) vizează toate elementele costului aferente bazei de cost naționale sau a blocului funcțional de spațiu aerian;
- (iii) includ obiective de performanță obligatorii conforme cu obiectivele de performanță comunitare;
- (d) criteriile care să determine dacă obiectivele naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian sunt conforme cu obiectivele de performanță comunitare pe durata perioadei de referință și pentru a susține mecanismele de alertă;
- (e) principiile generale privind înființarea de către statele membre a sistemului de stimulente;
- (f) principiile privind aplicarea unui mecanism tranzitoriu necesar pentru adaptarea la funcționarea sistemului de îmbunătățire a performanțelor, a cărei durată nu trebuie să depășească 12 luni de la adoptarea normelor de punere în aplicare.”

6. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

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

(b) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

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

7. Se introduce următorul articol:

„Articolul 13a

Agenția Europeană de Siguranță a Aviației

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

(*) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.”

Articolul 2

Regulamentul (CE) nr. 550/2004 se modifică după cum urmează:

1. Articolele 2-4 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 2

Sarcinile autorităților naționale de supervizare

(1) Autoritățile naționale de supervizare prevăzute la articolul 4 din regulamentul-cadru asigură supervizarea 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.

(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.

(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.

(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 cerințelor comune aplicabile stabilite la articolul 6 sau a condițiilor stabilite în anexa II.

(5) În cazul furnizării transfrontaliere de servicii de navigație aeriană, aceste dispoziții includ un acord privind recunoașterea reciprocă a sarcinilor de supervizare prevăzute la 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.

Articolul 3

Entități calificate

(1) Autoritățile naționale de supervizare pot decide să delege integral sau parțial inspecțiile și evaluările menționate la articolul 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 pe o perioadă de trei ani, perioadă ce poate fi prelungită. Autoritățile naționale de supervizare pot însărcina oricare dintre entitățile calificate situate în Comunitate cu efectuarea acestor inspecții și evaluări.

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.”

2. Articolul 5 se elimină.

3. La articolul 7, alineatele (6) și (7) se înlocuiesc cu următorul text:

„(6) Fără a se aduce atingere articolelor 8 și 9, emiterea 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.

(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.”

4. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Desemnarea furnizorilor 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 valabil în Comunitate.

(2) În ceea ce privește furnizarea de servicii transfrontaliere, statele membre se asigură că respectarea prezentului articol și a articolului 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:

- (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; sau

(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.

(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.

(5) Cu privire la blocurile funcționale de spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 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.”

5. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 9a

Blocurile funcționale de spațiu aerian

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a garanta punerea în aplicare a unor blocuri funcționale de spațiu aerian până la 4 decembrie 2012, 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. Statele membre, 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. După caz, cooperarea poate include și țări terțe participante la blocurile funcționale de spațiu aerian.

(2) În special, blocurile funcționale de spațiu aerian:

- (a) sunt susținute printr-un studiu de siguranță;
- (b) permit utilizarea optimă a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile traficului aerian;
- (c) asigură coerența cu rețeaua de rute europene înființată în conformitate cu articolul 6 din regulamentul privind spațiul aerian;

- (d) se justifică prin valoarea adăugată globală, incluzând utilizarea optimă a resurselor tehnice și umane, pe baza analizei cost-beneficiu;
- (e) asigură un transfer ușor și flexibil al responsabilității controlului traficului aerian între unitățile serviciilor de trafic aerian;
- (f) asigură compatibilitatea diferitelor configurații ale spațiului aerian, optimizând, printre altele, actualul sistem al regiunilor de informare a zborurilor;
- (g) îndeplinesc condițiile care decurg din acordurile regionale încheiate în cadrul OACI;
- (h) respectă acordurile regionale existente la data intrării în vigoare a prezentului regulament, în special pe cele care privesc țări terțe europene; și
- (i) facilitează coerența cu obiectivele de performanță stabilite la nivel comunitar.

(3) Un bloc funcțional al spațiului aerian se creează numai de comun acord de către toate statele membre și, după caz, țări terțe, care sunt responsabile de orice parte din spațiul aerian inclus în blocul funcțional 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.

(5) 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 (3), statele membre țin seama de acest aviz pentru a găsi o soluție.

(6) După primirea notificărilor de la statele membre referitoare la acordurile și declarațiile menționate la alineatele (3) și (4), Comisia evaluează în cazul fiecărui bloc funcțional de spațiu aerian îndeplinirea cerințelor stabilite la alineatul (2) și prezintă rezultatele 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.

(8) Documentele orientative privind crearea și modificarea blocurilor funcționale de spațiu aerian se elaborează până la 4 decembrie 2010 în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 5 alineatul (2) din regulamentul-cadru.

(9) Comisia adoptă, până la 4 decembrie 2011 și în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 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.

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.”

6. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

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.”

7. La articolul 12, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(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 tarifyare pentru serviciile de navigație aeriană menționată la articolul 14 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.”

8. Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

Generalități

În conformitate cu cerințele de la articolele 15 și 16, schema de tarifyare 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 tarifyare Eurocontrol pentru tarifyarele de rută.”

9. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Principii

(1) Schema de tarifyare 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 se aplică la stabilirea bazei de calcul a tarifelor în funcție de costuri:

(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. 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 din regulamentul-cadru, fie pe parcursul perioadei de referință, în urma adaptărilor corespunzătoare efectuate prin aplicarea mecanismelor de alertă prevăzute la articolul 11 din regulamentul-cadru;

- (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 9 din regulamentul-cadru și nici costurile măsurilor corective impuse de statele membre în conformitate cu articolul 11 din regulamentul-cadru;
- (c) 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 tarifyare;
- (d) costul diferitelor servicii de navigație aeriană se identifică separat, conform articolului 12 alineatul (3);
- (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 navigație aeriană din una dintre cele două categorii menționate, numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării clare;
- (f) 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.
- (3) Atunci când stabilesc tarifyarele în conformitate cu alineatul (2), statele membre respectă următoarele principii:
- (a) tarifyarele pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se stabilesc în condiții nediscriminatorii. La aplicarea de tarifyare 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, 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 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.

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

10. Se introduce următorul articol:

„Articolul 15a

Proiecte comune

(1) Pentru a pune în aplicare cu succes Planul general pentru ATM, se poate apela la proiecte comune. Astfel de 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.

(2) Comisia poate elabora, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru, 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 proiecte privind blocuri funcționale de spațiu aerian, astfel cum au fost convenite de părțile la blocurile respective.

(3) De asemenea, Comisia poate decide, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 5 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 proiecte comune pot fi considerate eligibile în vederea acordării de finanțare din partea Comunității 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 10 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.”

11. Articolele 16-18 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 16

Reexaminarea gradului de respectare

(1) Comisia monitorizează în permanență respectarea principiilor și măsurilor prevăzute la articolele 14 și 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. Fără a aduce atingere articolului 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 și după consultarea Comitetului pentru cerul unic în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 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 17

Revizuirea anexelor

Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale anexelor pentru a ține seama de 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.

Articolul 18

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 tarifare menționat la articolul 14 sunt făcute publice.”

12. Se introduce următorul articol:

„Articolul 18a

Reexaminarea

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.”

13. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu textul următor:

„CERINȚE APLICABILE ENTITĂȚILOR CALIFICATE”;

(b) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Entitățile calificate trebuie:”.

Articolul 3

Regulamentul (CE) nr. 551/2004 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se elimină.
2. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Regiunea europeană superioară de informare a zborurilor (EUIR)

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

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

3. Se introduce următorul articol:

„Articolul 3a

Informații aeronautice în formă electronică

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

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

(a) asigură dezvoltarea unei infrastructuri comunitare de informare aeronautică sub forma unui portal electronic de informații integrate cu acces public fără restricții părților interesate. Infrastructura respectivă permite accesarea și furnizarea unor date necesare, cum ar fi, dar fără a se limita la, informare aeronautică, informații privind biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian (ARO), informații meteorologice și informații privind managementul fluxului de trafic aerian;

(b) sprijină modernizarea și armonizarea furnizării de informații aeronautice în sensul cel mai larg, în strânsă cooperare cu Eurocontrol și OACI.

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

4. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„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.”

5. Articolul 5 se elimină.

6. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Managementul și configurarea rețelelor

(1) Funcțiile rețelei de management al traficului aerian (ATM) permit utilizarea optimă a spațiului aerian și asigură faptul că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă, permițând, în același timp, accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană. Aceste funcții ale rețelei au ca obiectiv sprijinirea inițiativelor la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și se execută într-un mod care respectă separarea sarcinilor operaționale și de reglementare.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— normele prioritare privind accesul la spațiul aerian pentru traficul aerian general, în special în perioadele de aglomerație și criză.

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

7. Articolul 9 se elimină.

Articolul 4

Regulamentul (CE) nr. 552/2004 se modifică după cum urmează:

1. Se introduce următorul articol:

„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 (*), 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 adecvare 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.

(*) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.”

2. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„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.”

3. La articolul 10 se introduce următorul alineat:

„(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.”

4. Anexa II se modifică după cum urmează:

- (a) în partea A, la punctul 2, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„EATMN, sistemele acesteia 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.”;

- (b) partea B se modifică după cum urmează:

- (i) la punctul 3.1.2 primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„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.”;

- (ii) punctul 3.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„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.”;

- (iii) punctul 4.2 se înlocuiește cu următorul text:

„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.”

Articolul 5

Intrarea în vigoare

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

Articolul 6 alineatele (2) și (6) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 astfel cum este modificat prin prezentul regulament se aplică de la data menționată în normele de punere în aplicare aferente, dar nu mai târziu de 4 decembrie 2012.

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

Adoptat la Strasbourg, 21 octombrie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
J. BUZEK

Pentru Consiliu
Președintele
C. MALMSTRÖM