

**REGULAMENTUL (CE) NR. 549/2004 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**  
**din 10 martie 2004**  
**de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European**  
**(regulament-cadru)**  
**(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(2)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(3)</sup>,

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

întrucât:

- (1) Punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor necesită un sistem eficient de transport aerian care să permită funcționarea constantă și în condiții de siguranță a serviciilor de transport aerian, facilitând astfel libera circulație a mărfurilor, persoanelor și serviciilor.
- (2) La reuniunea sa extraordinară de la Lisabona din 23 și 24 martie 2000, Consiliul European a făcut apel la Comisie să prezinte propuneri privind gestionarea spațiului

aerian, controlul traficului aerian și gestionarea fluxului de trafic aerian pe baza activității Grupului la nivel înalt pentru cerul unic european înființat de Comisie. Acest grup, format în mare parte din autorități civile și militare din navigația aeriană a statelor membre, și-a prezentat raportul în noiembrie 2000.

- (3) Buna funcționare a sistemului de transport aerian impune existența unui nivel înalt și consecvent de siguranță în serviciile de navigație aeriană, care să permită utilizarea optimă a spațiului aerian european și un nivel înalt și consecvent de siguranță al călătoriilor aeriene, pentru îndeplinirea obligațiilor de interes general ale serviciilor de navigație aeriană, inclusiv a obligațiilor privind serviciile publice. Prin urmare, sistemul ar trebui să funcționeze la cele mai înalte standarde de responsabilitate și competență.
- (4) Inițiativa cerului unic european ar trebui dezvoltată în coroborare cu obligațiile care decurg din apartenența Comunității și statelor membre la Eurocontrol și cu principiile stabilite prin Convenția de la Chicago din 1944 privind Aviația Civilă Internațională.
- (5) Deciziile privind conținutul, aria de cuprindere sau desfășurarea operațiunilor militare și pregătirea militară nu sunt de competența Comunității.
- (6) Statele membre au adoptat o declarație de ansamblu referitoare la problemele militare legate de cerul unic european <sup>(5)</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

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

<sup>(2)</sup> JO C 241, 7.10.2002, p. 24.

<sup>(3)</sup> JO C 278, 14.11.2002, p. 13.

<sup>(4)</sup> Avizul Parlamentului European din 3 septembrie 2002 (JO C 272 E, 13.11.2003, p. 296), Poziția comună a Consiliului din 18 martie 2003 (JO C 129 E, 3.6.2003, p. 1) și Poziția Parlamentului European din 3 iulie 2003 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Rezoluția legislativă a Parlamentului European de la 29 ianuarie 2004 și Decizia Consiliului din 2 februarie 2004.

<sup>(5)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 9.

- interesate consi deră necesar acest lucru, să promoveze cooperarea dintre forțele lor armate cu privire la toate aspectele privind gestionarea traficului aerian.
- (7) Spațiul aerian constituie o resursă limitată, a cărei utilizare optimă și eficientă va fi posibilă numai dacă se ține seama de cerințele tuturor utilizatorilor și, dacă este cazul, se regăsesc în procesul general de elaborare, decizie și punere în practică a cerului unic european, inclusiv ale Comitetului pentru cerul unic.
- (8) Din aceste motive și în vederea extinderii cerului unic european astfel încât să includă un număr mai mare de state europene, Comunitatea ar trebui să stabilească, având în vedere evoluțiile la nivelul Eurocontrol, obiective comune și un program de acțiune pentru mobilizarea eforturilor Comunității, ale statelor membre și diferiților factori economici, în vederea creării unui spațiu aerian operațional mai integrat: cerul unic european.
- (9) Atunci când statele membre iau măsuri pentru a asigura respectarea cerințelor comunitare, autoritățile care verifică respectarea acestora ar trebui să fie suficient de independente față de furnizorii serviciilor de navigație aeriană.
- (10) Serviciile de navigație aeriană, în special serviciile de trafic aerian care sunt comparabile cu autoritățile publice, trebuie separate funcțional sau structural, fiind organizate în forme juridice foarte diverse în diferitele state membre.
- (11) Atunci când este necesară auditarea independentă a furnizorilor serviciilor de navigație aeriană, inspecțiile realizate de către autoritățile oficiale de audit ale statelor membre, în cazul în care aceste servicii sunt furnizate de către administrație, ori de către un organism public monitorizat de către autoritățile susmenționate, ar trebui recunoscute ca audit independent, indiferent dacă rapoartele auditorilor sunt date publicității sau nu.
- (12) Este de dorit să se extindă cerul unic european la țările terțe europene, fie în cadrul participării Comunității la lucrările Eurocontrol, după aderarea Comunității la Eurocontrol, fie pe baza acordurilor încheiate de Comunitate cu aceste țări.
- (13) Aderarea Comunității la Eurocontrol reprezintă o componentă importantă în crearea unui spațiu aerian paneuropean.
- (14) În procesul de realizare a cerului unic european, Comunitatea ar trebui, dacă este cazul, să stabilească cel mai înalt nivel de cooperare cu Eurocontrol, pentru a asigura sinergia reglementărilor și abordări coerente, precum și pentru a evita orice suprapunere a acțiunilor celor două părți.
- (15) În conformitate cu concluziile Grupului la nivel înalt, Eurocontrol reprezintă organismul cu expertiza necesară de a susține Comunitatea în rolul său de autoritate de reglementare. În consecință, ar trebui elaborate norme de punere în aplicare în legătură cu chestiunile care sunt de competența Eurocontrol și decurg din mandatele primite de acesta, sub rezerva condițiilor care urmează să fie incluse într-un cadru de cooperare între Comisie și Eurocontrol.
- (16) Elaborarea măsurilor necesare pentru crearea cerului unic european necesită ample consultări cu factorii economici și sociali interesați.
- (17) Partenerii sociali ar trebui informați și consultați corespunzător cu privire la toate măsurile cu implicații sociale semnificative. Ar trebui consultat, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, înființat prin Decizia 1998/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind înființarea comitetelor de dialog sectorial cu rolul de a promova dialogul între partenerii sociali la nivel european <sup>(1)</sup>.
- (18) Factorii interesați, de exemplu furnizorii serviciilor de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturile, industria aeronautică și organismele profesionale de reprezentare a personalului, ar trebui să aibă posibilitatea de a consilia Comisia cu privire la aspectele tehnice ale punerii în practică a cerului unic european.
- (19) Funcționarea în ansamblu a sistemului de servicii de navigație aeriană la nivel european ar trebui evaluată cu regularitate, acordându-se atenția cuvenită menținerii unui

<sup>(1)</sup> JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

nivel înalt de siguranță, astfel încât să se verifice eficacitatea măsurilor adoptate și să se propună măsuri suplimentare.

- (20) Sancțiunile prevăzute în legătură cu încălcarea prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3 trebuie să fie eficiente, proporționale și descurajante, fără să diminueze siguranța.
- (21) Impactul măsurilor adoptate pentru aplicarea prezentului regulament ar trebui evaluat în lumina rapoartelor ce urmează să fie prezentate cu regularitate de către Comisie.
- (22) Prezentul regulament nu aduce atingere competenței statelor membre de a adopta dispoziții cu privire la organizarea forțelor lor armate. În temeiul acestei competențe, statele membre pot decide adoptarea unor măsuri care să asigure că forțele lor armate au spațiu aerian suficient pentru formare și instruire. În consecință, ar trebui prevăzută o clauză de salvagardare pentru a permite exercitarea acestei competențe.
- (23) Măsurile pentru o mai bună cooperare privind utilizarea aeroportului Gibraltar au fost convenite la Londra, la 2 decembrie 1987, de către Regatul Spaniei și Regatul Unit, într-o declarație comună a miniștrilor afacerilor externe din cele două țări. Aceste măsuri nu au intrat încă în vigoare.
- (24) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume crearea cerului unic european, nu poate fi atins într-o măsură suficientă de către statele membre din cauza anvergurii acestei acțiuni la nivel transnațional și, prin urmare, poate fi mai bine atins la nivel comunitar, fiind permise în același timp norme de aplicare detaliate care țin seama de condițiile locale specifice, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut de articolul 5 din tratat. Conform principiului proporționalității prevăzut în acest articol, prezentul regulament nu dispune mai mult decât este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (25) Măsurile necesare pentru aplicarea prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor executive conferite Comisiei <sup>(1)</sup>.
- (26) Articolul 8 alineatul (2) din normele de procedură referitoare la comitete <sup>(2)</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,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

#### Obiectiv și domeniu de aplicare

(1) Inițiativa privind cerul unic european are drept obiectiv consolidarea normelor actuale de siguranță și eficiența globală a traficului aerian general în Europa, optimizarea capacității, prin conformarea cu cerințele tuturor utilizatorilor spațiului aerian, precum și reducerea la maxim a întârzierilor. Pentru a realiza acest obiectiv, prezentul regulament urmărește să stabilească un cadru de reglementare armonizat pentru crearea cerului unic european până la 31 decembrie 2004.

(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 de articolul 13. Prezentul regulament și măsurile menționate nu privesc operațiunile 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.

(4) Se consideră că aplicarea prezentului regulament și a măsurilor prevăzute în articolul 3 la aeroportul din Gibraltar nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei și, respectiv, a Regatului Unit cu privire la disputa privind suveranitatea asupra teritoriului în care este situat aeroportul.

(5) Aplicarea prezentului regulament și a măsurilor prevăzute în articolul 3 la aeroportul din Gibraltar se suspendă până la intrarea în vigoare a măsurilor din Declarația comună a miniștrilor de externe ai Regatului Spaniei și Regatului Unit din 2 decembrie 1987. Guvernele Spaniei și Regatului Unit vor informa Consiliul cu privire la data intrării în vigoare a măsurilor.

<sup>(1)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> JO C 38, 6.2.2001, p. 3.

## Articolul 2

**Definiții**

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

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

ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii serviciilor de trafic aerian corespunzător;

10. „managementul traficului aerian” înseamnă cumulumul funcțiilor aeriene și de sol (servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și gestionarea fluxului de trafic aerian) necesare pentru a asigura deplasarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate etapele exploatarea lor;
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;
14. „pachet de servicii” înseamnă două sau mai multe servicii de navigație aeriană;
15. „certificat” înseamnă un document emis de un stat membru în orice formă, în conformitate cu dreptul intern, care atestă că un furnizor de servicii de navigație aeriană îndeplinește cerințele privind prestarea unui anumit serviciu;
16. „servicii de comunicare” înseamnă servicii aeronautice fixe și mobile care permit comunicarea sol-sol, aer-sol și aer-aer, în scopuri legate de ATC;
17. „rețeaua europeană de management al traficului aerian” (EATMN) înseamnă ansamblul de sisteme enumerate în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea) <sup>(1)</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 EATMN;

<sup>(1)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 33.

20. „Eurocontrol” este Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene <sup>(1)</sup>;
21. „Principiile Eurocontrol pentru stabilirea bazei de costuri pentru tarifele aferente infrastructurii aeriene și calcularea ratelor unitare” înseamnă principiile specificate în documentul nr. 99.60.01/01 din 1 august 1999 emis de Eurocontrol;
22. „utilizarea flexibilă a spațiului aerian” înseamnă un concept de management al spațiului aerian aplicat în zona Conferinței Europene a Aviației Civile, astfel cum se prevede în prima ediție din 5 februarie 1996 a „Manualului de management al spațiului aerian pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian”, emis de Eurocontrol;
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;
24. „plafon de zbor” înseamnă o suprafață cu presiunea atmosferică constantă raportată la presiunea specifică de 1013,2 hectopascali și care este separată de alte asemenea suprafețe prin intervale de presiune specifice;
25. „bloc funcțional de spațiu aerian” înseamnă un bloc de spațiu aerian care se bazează pe cerințe operaționale, reflectând cerința de a asigura un management mai integrat al spațiului aerian, indiferent de frontierele existente;
26. „trafic aerian general” înseamnă toate deplasările aeronavelor civile, precum și toate deplasările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor militare, vamale și de poliție) atunci când aceste deplasări sunt realizate în conformitate cu procedurile OACI;
27. „OACI” înseamnă Organizația Aviației Civile Internaționale, înființată prin Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională;
28. „interoperabilitate” înseamnă o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acestuia, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficace a EATMN. Interoperabilitatea se realizează asigurând conformitatea sistemelor și componentelor cu cerințele esențiale;
29. „servicii meteorologice” înseamnă acele infrastructuri și servicii care furnizează aeronavelor prognoze, buletine și observații meteorologice, precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană;
30. „servicii de navigație” înseamnă acele infrastructuri și servicii care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare;
31. „date operaționale” înseamnă informații care privesc toate etapele de zbor și sunt necesare pentru luarea deciziilor operaționale de către furnizorii de servicii de navigație, utilizatorii spațiului aerian, operatorilor de aeroporturi și altor factori implicați;
32. „procedură”, astfel cum este utilizat în contextul regulamentului privind interoperabilitatea, înseamnă o metodă standard pentru utilizarea tehnică sau operațională a sistemelor, în contextul conceptelor de operare aprobate și validate care impun aplicarea unitară în întreaga EATMN;
33. „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare operațională după instalarea inițială sau îmbunătățirea unui sistem;
34. „rețea de rute” înseamnă o rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general, necesară pentru prestarea de servicii ATC;
35. „rută” înseamnă itinerarul ales pentru a fi urmat de o aeronavă pe parcursul operării acesteia;
36. „funcționare continuă” înseamnă operarea EATMN în așa fel încât, din perspectiva utilizatorului, funcționează ca și cum ar fi o singură entitate;
37. „sector” înseamnă un segment dintr-o zonă de control și/sau regiune/regiune superioară de informare cu privire la zbor;
38. „servicii de supraveghere” înseamnă acele infrastructuri și servicii utilizate pentru a determina pozițiile fiecărei aeronave pentru separarea în condiții de siguranță;
39. „sistem” înseamnă totalul componentelor aeriene și de sol, precum și echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor;
40. „îmbunătățire” înseamnă orice transformare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem.

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

### 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>(1)</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>(2)</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>(3)</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.

### Articolul 4

#### Autoritățile naționale de supraveghere

(1) Statele membre numesc sau stabilesc unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supraveghere care să-și asume atribuțiile primite în temeiul prezentului regulament și al măsurilor prevăzute în articolul 3.

(2) Autoritățile naționale de supraveghere sunt independente față de furnizorii de servicii de navigație aeriană. Independența se asigură prin separarea corespunzătoare, cel puțin la nivel funcțional, între autoritățile naționale de supraveghere și acești furnizori. Statele membre se asigură că autoritățile naționale de supraveghere își exercită competențele în mod imparțial și transparent.

<sup>(1)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

<sup>(2)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

<sup>(3)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

(3) Statele membre notifică Comisiei numele și adresele autorităților naționale de supraveghere, precum și orice modificări aduse acestora, împreună cu măsurile luate pentru a garanta conformitatea cu alineatul (2).

### Articolul 5

#### Procedura comitetului

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

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

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

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

(4) Comitetul adoptă propriul regulament de procedură.

### Articolul 6

#### Organul consultativ sectorial

Fără a aduce atingere rolului comitetului și al Eurocontrol, Comisia înființează un „organ consultativ sectorial” de care să aparțină furnizorii de servicii de navigație aeriană, asociațiile de utilizatori ai spațiului aerian, aeroporturile, industria aeronautică și organismele profesionale de reprezentare a personalului. Rolul acestui organ este exclusiv de a consilia Comisia cu privire la aspectele tehnice ale punerii în practică a cerului unic european.

### Articolul 7

#### Relațiile cu țări terțe europene

Comunitatea urmărește și susține extinderea cerului unic european către țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene. În acest scop, Comunitatea depune toate eforturile, fie în cadrul acordurilor încheiate cu țările terțe vecine, fie în cadrul Eurocontrol, pentru a extinde domeniul de aplicare a prezentului regulament și a măsurilor prevăzute în articolul 3, astfel încât să includă statele respective.

## Articolul 8

**Norme de punere în aplicare**

(1) Pentru elaborarea normelor de punere în aplicare în conformitate cu articolul 3, care sunt de competența Eurocontrol, Comisia emite mandate pentru Eurocontrol, în care se stabilesc acțiunile care trebuie îndeplinite și calendarul acestora. În acest sens, Comisia depune toate eforturile pentru a da o utilizare optimă sistemului Eurocontrol privind atragerea și consultarea tuturor părților interesate, în cazul în care acest sistem corespunde practicilor Comisiei cu privire la transparență și proceduri consultative și nu vin în conflict cu obligațiile sale instituționale. Comisia hotărăște în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 5 alineatul (2).

(2) Pe baza activității desfășurate în temeiul alineatului (1), deciziile privind aplicarea rezultatelor acestei activități în interiorul Comunității și termenul pentru punerea lor în aplicare se iau în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 5 alineatul (3). Deciziile se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(3) Fără a se aduce atingere alineatului (2), în cazul în care Eurocontrol nu poate accepta un mandat pe care l-a primit în temeiul alineatului (1) sau în cazul în care Comisia, în urma consultării comitetului, consideră că

(a) activitățile desfășurate pe baza mandatului nu înregistrează un progres din perspectiva termenului stabilit sau

(b) rezultatele activităților desfășurate nu sunt corespunzătoare,

Comisia, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 5 alineatul (3), poate adopta măsuri alternative pentru a atinge obiectivele mandatului în cauză.

(4) Pentru elaborarea normelor de punere în aplicare în temeiul articolului 3, norme care nu sunt de competența Eurocontrol, Comisia hotărăște în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 5 alineatul (3).

## Articolul 9

**Sancțiuni**

Sancțiunile pe care statele membre le stabilesc pentru încălcarea prezentului regulament și a măsurile menționate la articolul 3 de către utilizatorii spațiului aerian și furnizorii de servicii trebuie să fie eficiente, proporționale și descurajante.

## Articolul 10

**Consultarea factorilor interesați**

Statele membre, hotărând în conformitate cu dreptul intern, și Comisia, stabilesc mecanisme consultative pentru implicarea corespunzătoare a factorilor interesați în realizarea cerului unic european.

Factorii interesați pot include:

- furnizori de servicii de navigație aeriană;
- utilizatori ai spațiului aerian;
- aeroporturi;
- industria aeronautică și
- organismele profesionale de reprezentare a personalului.

Consultarea factorilor interesați vizează, în special, dezvoltarea și introducerea de noi concepte și tehnologii în EATMN.

## Articolul 11

**Analiza performanțelor**

(1) Comisia asigură analiza și evaluarea performanțelor navigației aeriene, pe baza experienței Eurocontrol.

(2) Analiza informațiilor colectate în sensul alineatului (1) are drept scop:

- (a) să permită compararea și îmbunătățirea furnizării serviciilor de navigație aeriană;
- (b) să ajute furnizorii de servicii să presteze serviciile solicitate;
- (c) să îmbunătățească procesul consultativ între utilizatorii spațiului aerian, furnizorii de servicii de navigație aeriană și aeroporturi;
- (d) să permită identificarea și promovarea celor mai bune practici, inclusiv în ceea ce privește creșterea siguranței, a eficienței și capacității.

(3) Fără a aduce atingere dreptului public de acces la documentele Comisiei conform Regulamentului (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale

Consiliului și ale Comisiei <sup>(1)</sup>, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 5 alineatul (3), Comisia adoptă măsuri pentru distribuirea către părțile interesate a informațiilor menționate la alineatul (2).

#### Articolul 12

##### Supraveghere, monitorizare și metode de evaluare a impactului

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

(2) Comisia analizează periodic aplicarea prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3 și raportează Parlamentului European și Consiliului, prima dată până la 20 aprilie 2007, iar apoi din trei în trei ani. În acest scop, Comisia poate solicita din partea statelor membre informații suplimentare față de informațiile cuprinse în rapoartele prezentate de acestea în temeiul alienatului (1).

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

(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 și tehnologice, la ocuparea forței de muncă, precum și cu privire la calitatea serviciului, din perspectiva obiectivelor inițiale și a cerințelor viitoare.

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

Adoptat la Strasburg, 10 martie 2004.

Pentru Parlamentul European

Președintele

P. COX

#### Articolul 13

##### Măsuri de salvagardare

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

- pentru supravegherea spațiului aerian aflat în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile OACI privind navigația aeriană regională, inclusiv capacitatea de a detecta, identifica și evalua toate aeronavele care utilizează acest spațiu aerian, în vederea salvagădării siguranței zborurilor și luării de măsuri pentru a asigura cerințele privind securitatea și apărarea;
- în cazul unor grave tulburări interne care afectează menținerea legii și ordinii;
- în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război;
- pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și securității internaționale;
- pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.

#### Articolul 14

##### Intrare în vigoare

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

Pentru Consiliu

Președintele

D. ROCHE

<sup>(1)</sup> JO L 145, 31.5.2001, p. 43.