

Bruxelles, 4 iunie 2021
(OR. en)

9490/21

Dosare interinstituționale:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 148
CODEC 832
IA 110

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	ST 9162/21 + ADD1-4 + AD1CO1
Nr. doc. Csie:	ST 10840/20 + ADD1, ST 10841/20 + COR1, ST 11020/20
Subiect:	Propunere modificată de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare) Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1139 în ceea ce privește capacitatea Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației de a acționa în calitate de organism de evaluare a performanței în cadrul Cerului unic european – Abordare generală (3 iunie 2021)

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor abordarea generală a Consiliului referitoare la propunerile sus-menționate, adoptată de Consiliu în cadrul celei de a 3798-a reuniuni a sale organizate la 3 iunie 2021.

↓ 549/2004 (adaptat)

2013/0186 (COD)

Propunere modificată de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind punerea în aplicare a Cerului unic european

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

¹ ~~JO C 241, 7.10.2002, p. 24.~~ JO C [...], [...], p. [...].

² ~~JO C 278, 14.11.2002, p. 13.~~ JO C [...], [...], p. [...].

↓ nou

- (1) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului¹, Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului² și Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului³ au fost modificate în mod substanțial. Întrucât se impun noi modificări, este necesar, din motive de claritate, să se procedeze la reformarea respectivelor regulamente.
-

↓ 549/2004 considerentul 1 (adaptat)

~~Punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor necesită un sistem eficient de transport aerian care să permită funcționarea constantă și în condiții de siguranță a serviciilor de transport aerian, facilitând astfel libera circulație a mărfurilor, persoanelor și serviciilor.~~

↓ 549/2004 considerentul 2 (adaptat)

~~La reuniunea sa extraordinară de la Lisabona din 23 și 24 martie 2000, Consiliul European a făcut apel la Comisie să prezinte propuneri privind gestionarea spațiului aerian, controlul traficului aerian și gestionarea fluxului de trafic aerian pe baza activității Grupului la nivel înalt pentru cerul unic european înființat de Comisie. Acest grup, format în mare parte din autorități civile și militare din navigația aeriană a statelor membre, și a prezentat raportul în noiembrie 2000.~~

¹ 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) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

² Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

³ 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) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

↓ 1070/2009 considerentul 2 (adaptat)

⇒ nou

- (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)~~, Regulamentul (CE) nr. 550/2004 ~~din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind prestarea de servicii)~~, Regulamentul (CE) nr. 551/2004 ~~din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian)~~ și Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului¹ ~~din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea)~~, s-a stabilit o bază legală solidă pentru un sistem de management al traficului aerian (ATM) uniform, interoperabil și sigur. ⇒ Prin adoptarea celui de al doilea pachet, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului², inițiativa privind Cerul unic european a fost consolidată și mai mult, prin introducerea conceptelor de sistem de performanță și de administrator de rețea în vederea îmbunătățirii în continuare a performanței rețelei europene de management al traficului aerian. Regulamentul (CE) nr. 552/2004 a fost abrogat prin Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului³, deoarece normele necesare pentru interoperabilitatea sistemelor, componentelor și procedurilor ATM au fost încorporate în acest din urmă regulament. ⇐

¹ Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea) (JO L 96, 31.3.2004, p. 26).

² 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 (JO L 300, 14.11.2009, p. 34).

³ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

↴ nou

➡ Consiliul

- (3) Pentru a se ține seama de modificările introduse în Regulamentul (UE) 2018/1139, este necesar să se alinieze conținutul prezentului regulament la cel al Regulamentului (UE) 2018/1139 ➡ și, în paralel, să se modifice acesta din urmă. Ⓒ
-

↓ 550/2004 considerentul 3 (adaptat)

~~Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 (regulamentul cadru)¹ stabilește cadrul pentru crearea cerului unic european.~~

↓ 551/2004 considerentul 4 (adaptat)

~~Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 (regulamentul cadru)² stabilește cadrul pentru crearea cerului unic european.~~

↓ 551/2004 considerentul 5 (adaptat)

➡ Consiliul

- (4) ~~În~~La articolul 1 din Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă, statele contractante recunosc că „fiecare stat deține suveranitatea totală și exclusivă asupra spațiului aerian aflat deasupra teritoriului său”. În contextul acestei suveranități, statele membre ale ~~Comunității~~ ☒ Uniunii ☒, sub rezerva convențiilor internaționale în vigoare, își exercită competențele de autoritate publică în controlarea traficului aerian.

- ➡ (4a) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere drepturilor și responsabilităților statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago. Ⓒ

¹ ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 1.~~

² ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 1.~~

↓ 1070/2009 considerentul 1

⇒ Consiliul

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

↓ 1070/2009 considerentul 37 (adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

- (6) Încercarea de a realiza simultan atât obiectivul de a spori standardele de siguranță a traficului aerian, cât și pe cel de a îmbunătăți performanța generală a ATM și ☒ a serviciilor de navigație aeriană ☒ (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~~ ⇒ respecte ☐ ~~principiile~~ „culturii echității ☒ juste ☒”. ⇒ Ar trebui avute în vedere și luate în considerare avizele și recomandările Grupului de experți pentru dimensiunea umană ⇒ ¹ ☹ a Cerului unic european. ☐

↓ nou

⇒ Consiliul

- (7) Îmbunătățirile la nivelul performanței de mediu a ATM contribuie, de asemenea, ⇒ [...] ☹ la realizarea obiectivelor Acordului de la Paris, ⇒ [...] ☹ ⇒ ale Comunicării Comisiei privind Pactul ☹ verde european, ⇒ [...] ☹ ⇒ ale Concluziilor Consiliului privind Strategia Comisiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă și ale Agendei digitale pentru Europa, ☹ îndeosebi prin reducerea emisiilor generate de sectorul aviației.

¹ ⇒ A se vedea JO L 96, 31.3.2004, p. 9. ☹

➡ (7a) Spațiul aerian este o resursă comună pentru toate categoriile de utilizatori, care trebuie utilizată în mod flexibil de către toți, asigurând echitatea și transparența și luând în considerare, totodată, nevoile în materie de securitate și de apărare ale statelor membre și angajamentele acestora în cadrul organizațiilor internaționale. Ⓢ

↓ 549/2004 considerentul 6 (adaptat)

➡ Consiliul

(8) ➡ (8) Ⓢ ☒ În 2004, ☒ Statele membre au adoptat o declarație de ansamblu referitoare la problemele militare legate de Ceeerul unic european ➡ ¹ Ⓢ ➡, care a fost ulterior reiterată. Ⓢ² Conform declarației ➡ respective, Ⓢ statele membre ar trebui, în special, să intensifice cooperarea civil-militară și, dacă este cazul și în măsura în care ☒ toate ☒ statele membre interesate consideră necesar acest lucru, să promoveze cooperarea dintre forțele lor armate cu privire la toate aspectele ~~privind gestionarea~~ ☒ managementului ☒ traficului aerian.

↓ 549/2004 considerentul 3

~~Buna funcționare a sistemului de transport aerian impune existența unui nivel înalt și consecvent de siguranță în serviciile de navigație aeriană, care să permită utilizarea optimă a spațiului aerian european și un nivel înalt și consecvent de siguranță al călătoriilor aeriene, pentru îndeplinirea obligațiilor de interes general ale serviciilor de navigație aeriană, inclusiv a obligațiilor privind serviciile publice. Prin urmare, sistemul ar trebui să funcționeze la cele mai înalte standarde de responsabilitate și competență.~~

↓ 549/2004 considerentul 4

~~Inițiativa cerului unic european ar trebui dezvoltată în coroborare cu obligațiile care decurg din apartenența Comunității și statelor membre la Eurocontrol și cu principiile stabilite prin Convenția de la Chicago din 1944 privind Aviația Civilă Internațională.~~

¹ A se vedea JO L 96, 31.3.2004, p. 9.

² ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 9.~~

↓ 549/2004 considerentul 5 (adaptat)

➡ Consiliul

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

➡ (9a) Statele membre, împreună cu țări terțe, după caz, pot înființa blocuri funcționale de spațiu aerian pentru a dezvolta o mai bună cooperare și coordonare în vederea stimulării performanței rețelei de management al traficului aerian în cadrul Cerului unic european și a unui impact redus asupra mediului. ☒

↓ 549/2004 considerentul 23 (adaptat)

~~Măsurile pentru o mai bună cooperare privind utilizarea aeroportului Gibraltar au fost convenite la Londra, la 2 decembrie 1987, de către Regatul Spaniei și Regatul Unit, într-o declarație comună a miniștrilor afacerilor externe din cele două țări. Aceste măsuri nu au intrat încă în vigoare.~~

↓ 550/2004 considerentul 1

~~Statele membre și au restructurat, în proporții diferite, prestatorii naționali de servicii de navigație aeriană prin creșterea nivelului de autonomie și libertate a acestora de a furniza servicii. Este din ce în ce mai necesar să se asigure că în acest nou context sunt îndeplinite cerințele minime de interes public.~~

↓ 550/2004 considerentul 4

~~Pentru crearea cerului unic european, ar trebui adoptate măsuri care să asigure prestarea în condiții de siguranță și eficiență a serviciilor de navigație aeriană în consonanță cu organizarea și utilizarea spațiului aerian, conform Regulamentului (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian)¹. Stabilirea unei organizări armonizate pentru prestarea acestor servicii este importantă pentru a răspunde în mod adecvat cererii utilizatorilor spațiului aerian și pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță și cu eficacitate a traficului aerian.~~

↓ 551/2004 considerentul 1

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

↓ 551/2004 considerentul 2 (adaptat)

~~În raportul Grupului la nivel înalt pentru cerul unic european din noiembrie 2000 se consideră că spațiul aerian ar trebui configurat, reglementat și gestionat într-un mod strategic la nivel european.~~

↓ 551/2004 considerentul 3 (adaptat)

~~Comunicarea Comisiei cu privire la crearea cerului unic european din 30 noiembrie 2001 prevede realizarea unei reforme structurale prin care să se creeze cerul unic european, pe baza unui management din ce în ce mai integrat al spațiului aerian și al dezvoltării de noi concepte și proceduri de management al traficului aerian.~~

¹ ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 20.~~

↓ 551/2004 considerentul 6

~~Spațiul aerian reprezintă o resursă comună pentru toate categoriile de utilizatori, care trebuie utilizată flexibil de către toți aceștia, asigurându-se echitate și transparență, ținându-se seama în același timp de necesitățile în materie de securitate și apărare ale statelor membre și de angajamentele asumate de acestea în cadrul organizațiilor internaționale.~~

↓ 551/2004 considerentul 7

~~Gestionarea eficientă a spațiului aerian este fundamentală pentru creșterea capacității sistemului de servicii din traficul aerian, pentru furnizarea răspunsului optim la diferite cerințe ale utilizatorilor și pentru utilizarea cât mai flexibilă a spațiului aerian.~~

↓ 549/2004 considerentul 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.~~

↓ 549/2004 considerentul 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.~~

↓ 549/2004 considerentul 9

~~Atunci când statele membre iau măsuri pentru a asigura respectarea cerințelor comunitare, autoritățile care verifică respectarea acestora ar trebui să fie suficient de independente față de furnizorii serviciilor de navigație aeriană.~~

↓ 549/2004 considerentul 10

~~Serviciile de navigație aeriană, în special serviciile de trafic aerian care sunt comparabile cu autoritățile publice, trebuie separate funcțional sau structural, fiind organizate în forme juridice foarte diverse în diferitele state membre.~~

↓ 549/2004 considerentul 11

~~Atunci când este necesară auditarea independentă a furnizorilor serviciilor de navigație aeriană, inspecțiile realizate de către autoritățile oficiale de audit ale statelor membre, în cazul în care aceste servicii sunt furnizate de către administrație, ori de către un organism public monitorizat de către autoritățile susmenționate, ar trebui recunoscute ca audit independent, indiferent dacă rapoartele auditorilor sunt date publicității sau nu.~~

↓ 1070/2009 considerentul 9 (adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

- (10) ⇒ Statele membre ar trebui să numească o autoritate națională de supervizare care să își asume sarcinile atribuite unei astfel de autorități prin prezentul regulament. ⌚ 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. ⇒ [...] ⌚ ~~la independență~~ ⇒ În special, finanțarea acestor autorități ar trebui să le garanteze independența și să le permită să funcționeze conform principiilor echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității. Personalul autorităților naționale de supervizare ar trebui să acționeze independent, îndeosebi evitând conflictele de interes dintre furnizarea de servicii de navigație aeriană și executarea sarcinilor sale. Acest lucru ⌚ nu ar trebui să împiedice ~~autoritățile respective~~ ☒ o autoritate națională de supervizare ☒ ⇒ să facă parte dintr-o autoritate de reglementare în a cărei sferă de competență intră mai multe sectoare reglementate, dacă respectiva autoritate națională de reglementare îndeplinește cerințele de independență, și nici să aibă o structură organizațională comună ⇒ în special ⌚ cu autoritatea ⇒ [...] ⌚ ⇒ competență desemnată în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 sau autoritatea națională de concurență. ⌚ ⇐ să își îndeplinească îndatoririle într-un cadru administrativ.
-

↓ nou

⇒ Consiliul

- (11) ⇒ [...] ⌚

↓ 1070/2009 considerentul 10

⇒ nou

- (12) 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,~~ ⇒ coopereze unele cu altele ⇐ pentru a permite schimbul de ⇒ informații cu privire la activitatea lor și la principiile pe care le aplică în procesul de luare a deciziilor ⇐, de bune practici ⇒ și de proceduri, precum și de informații cu privire la aplicarea prezentului regulament ⇐ și pentru a dezvolta o abordare comună, inclusiv prin intensificarea cooperării la nivel regional. Această cooperare ar trebui să aibă un caracter regulat.
-

↓ 550/2004 considerentul 6

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

↓ 550/2004 considerentul 7

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

↓ 549/2004 considerentul 17 (adaptat)

~~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 european¹.~~

↓ nou

➡ Consiliul

(13) ➡ [...] ⬅

(14) ➡ [...] ⬅ ➡ Un furnizor de servicii de navigație aeriană ar trebui să poată oferi servicii în Uniune în condiții nediscriminatorii în cazul în care deține un certificat sau o declarație în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

¹ ~~JO L 225, 12.8.1998, p. 27.~~

- (14a) În temeiul articolului 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139, regulamentul respectiv, inclusiv cerințele de certificare prevăzute la articolul 41 din respectivul regulament nu se aplică ATM/ANS care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare. În consecință, statele membre ar trebui să fie, de asemenea, autorizate să permită furnizarea de astfel de servicii de navigație aeriană în întreg spațiul aerian sau într-un segment din acesta aflat sub responsabilitatea acestora fără certificare și/sau aplicarea integrală sau parțială a prezentului regulament. În astfel de cazuri, statul membru în cauză ar putea avea capacitatea în special să desemneze furnizorii militari de servicii în cauză pentru furnizarea de servicii de trafic aerian sau servicii meteorologice (MET) în conformitate cu prezentul regulament.
- (14b) Prezentul regulament nu prevede obligația certificării semnalelor furnizate de sistemele globale de navigație prin satelit (GNSS). ☹
- (15) Ar trebui să nu se facă discriminare între utilizatorii spațiului aerian în ceea ce privește furnizarea de servicii echivalente de navigație aeriană.
- (16) Serviciile de trafic aerian ☹ ar trebui să fie ☹ furnizate în exclusivitate. ☹ Furnizorii de astfel de servicii ☹ ar trebui să facă obiectul desemnării și al unor cerințe ☹ [...] ☹ de interes public, ☹ în special în ceea ce privește securitatea și apărarea națională, precum și sediul principal de activitate și structura lor de proprietate. În această privință, ar trebui luat în considerare faptul că furnizarea de servicii de trafic aerian, astfel cum este prevăzută de prezentul regulament, este legată de exercitarea competențelor unei autorități publice, care nu au un caracter economic și prin urmare nu li se aplică normele din tratat privind concurența.
- (16a) Statele membre ar trebui să se asigure că desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian nu este împiedicată de dreptul lor intern în special pentru motivul că furnizorul de servicii în cauză are sediul principal de activitate în alt stat membru sau este deținut de resortisanți ai respectivului stat membru în cazul în care aplicarea unei astfel de dispoziții de drept intern conduce la o restricționare nejustificată a libertății de a presta servicii sau a libertății de stabilire, care ar trebui evaluate de la caz la caz ținând seama de toate circumstanțele relevante.
- (16b) Pe baza analizei lor a considerentelor legate de siguranță, statele membre ar trebui să fie în măsură să desemneze în exclusivitate unul sau mai mulți furnizori de servicii MET cu privire la întreg spațiul aerian sau la o parte din acesta care se află în responsabilitatea lor, fără a fi nevoie să organizeze o licitație.

- (16c) Cooperarea dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană este un instrument important de îmbunătățire a performanței globale a sistemului european de management al traficului aerian și ar trebui încurajată. ☞
- (17) ☞ [...] ☞ Pe baza analizei lor a considerentelor legate de siguranță, statele membre pot permite furnizorilor ☞ de servicii de trafic aerian, ☞ [...] ☞ operatorilor ☞ de aeroporturi ☞ sau unui grup de operatori de aeroporturi ☞ [...] ☞ să achiziționeze ☞ servicii de comunicații, de navigație și de supraveghere (CNS), servicii de informare aeronautică (AIS), servicii de date de trafic aerian (ADS), servicii meteorologice (MET), ☞ cu excepția cazului în care un singur furnizor de servicii MET este desemnat de statul membru în cauză, ☞ sau servicii de trafic aerian în zonele terminale ☞ [...] ☞ pentru controlul de aerodrom și de apropiere. ☞ [...] ☞ Posibilitatea ☞ de a recurge la astfel de achiziții ☞ [...] ☞ ar putea ☞ oferi mai multă flexibilitate și ☞ [...] ☞ promova inovarea la nivelul serviciilor, fără a afecta nevoile ☞ de siguranță și ☞ specifice, ☞ inclusiv ☞ ale forțelor militare, în ceea ce privește confidențialitatea, interoperabilitatea, reziliența sistemului, accesul la date și securitatea ATM.
- (18) Ar trebui ca, în cazul în care se achiziționează servicii de trafic aerian ☞ [...] ☞ sau servicii MET pentru controlul de aerodrom și de apropiere, ☞ ele să nu facă obiectul sistemului de ☞ [...] ☞ performanță ☞ prevăzut în prezentul regulament. ☞ [...] ☞
- (19) ☞ [...] ☞
- (20) Atunci când este cazul, achiziția de servicii de navigație aeriană ar trebui efectuată în conformitate cu Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹, ☞ [...] ☞ cu Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului², ☞ [...] ☞ cu excepția cazului în care se prevede altfel în temeiul prezentului regulament, și cu principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței, precum și cu dispozițiile aplicabile ale tratatului, în special normele din tratat privind libertatea de a presta servicii și libertatea de stabilire. ☞

¹ Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

² Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

(21) Managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord necesită disponibilitatea unor servicii de informații comune ➤ (CIS). ➤ Pentru a limita costurile unui astfel de management al traficului, prețurile pentru ➤ [...] ➤ ➤ CIS, furnizate în exclusivitate, ➤ ar trebui să se bazeze pe costuri și un adaos rezonabil în vederea obținerii unui profit și ar trebui să facă obiectul aprobării de către autoritățile naționale de supervizare. ➤ [...] ➤ ➤ Pentru ca serviciul să poată fi furnizat, ➤ ar trebui să ➤ li se dea acces furnizorilor de servicii CIS ➤ ➤ [...] ➤ ➤ la datele operaționale relevante, în condiții echitabile, rezonabile și nediscriminatorii. ➤

➤ (21a) Disponibilitatea datelor operaționale relevante în ceea ce privește traficul aerian general este esențială pentru a face posibilă furnizarea flexibilă a serviciilor de date de trafic aerian, la nivel transfrontalier și la nivelul Uniunii. Prin urmare, astfel de date ar trebui să fie puse la dispoziția părților interesate relevante, în condiții echitabile, rezonabile și nediscriminatorii. Acuratețea informațiilor, inclusiv cu privire la statutul spațiului aerian și la cazurile specifice de trafic aerian, precum și distribuirea la timp a acestor informații către controlorii civili și militari au un impact direct asupra siguranței și eficienței operațiunilor, inclusiv a eficienței de mediu a zborurilor. Accesul la timp la informații actualizate referitoare la spațiul aerian este esențial pentru toate părțile care doresc să beneficieze de structurile spațiului aerian puse la dispoziție atunci când își depun sau își modifică planurile de zbor. ➤

(22) Sistemele de performanță și de tarificare ➤ ar trebui să asigure funcționarea eficientă, durabilă și continuă a sistemului ATM european și ➤ sunt, ➤ de asemenea, ➤ menite să facă mai eficiente din punctul de vedere al costurilor serviciile de navigație aeriană furnizate în alte condiții decât condițiile de piață și să promoveze o calitate mai bună a serviciilor. ➤ [...] ➤ ➤ În acest scop, ➤ ar trebui să includă stimulente relevante și adecvate. Având în vedere acest obiectiv, ➤ [...] ➤ ➤ sistemul ➤ de performanță ➤ [...] ➤ ar trebui să nu vizeze serviciile ➤ [...] ➤ ➤ achiziționate în conformitate cu prezentul regulament. Sistemul de performanță ar trebui să cuprindă toate serviciile de navigație aeriană pe care un furnizor de servicii de trafic aerian desemnat le furnizează sau le achiziționează de la alți furnizori de servicii, inclusiv atunci când furnizorul respectiv de servicii furnizează servicii de navigație aeriană și servicii de trafic aerian. ➤

➤ (22a) Un organism de evaluare a performanței (PRB) ar putea fi desemnat pentru a oferi consiliere și asistență Comisiei, precum și autorităților naționale de supervizare în ceea ce privește sistemele de performanță și de tarificare. ➤

(23) ➤ [...] ➤

(24) ➡ [...] ⬅

(25) Date fiind dimensiunile transfrontaliere și de rețea inerente furnizării de servicii de navigație aeriană, ➡ [...] ⬅ performanța ➡ de rută ar trebui ⬅ ➡ [...] ⬅ evaluată ➡ [...] ⬅ în raport cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. ➡ [...] ⬅

➡ (25a) Având în vedere că statele membre și autoritățile lor naționale de supervizare cunosc circumstanțele locale, acestea ar trebui să fie responsabile cu pregătirea și adoptarea proiectelor de planuri de performanță și a obiectivelor de performanță. Aceste planuri ar trebui să se bazeze în special pe contribuțiile furnizorului (furnizorilor) de servicii de trafic aerian desemnat (desemnați) în ceea ce privește toate serviciile de navigație aeriană pe care acești furnizori de servicii le furnizează sau le achiziționează. Comisia ar trebui să fie responsabilă cu evaluarea acestor planuri. Autoritățile naționale de supervizare ar trebui, de asemenea, să fie responsabile cu monitorizarea performanței furnizorilor de servicii de trafic aerian și cu impunerea de măsuri corective, după caz. ⬅

(26) Proiectele de planuri de performanță ➡ [...] ⬅ ➡ ar trebui să conțină obiective de performanță ⬅ de rută ➡ [...] ⬅ coerente cu obiectivele ➡ [...] ⬅ de performanță la nivelul Uniunii, ➡ precum și obiective de performanță terminală în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității, ținând seama totodată de circumstanțele locale și interdependențele între domeniile-cheie de performanță și siguranță, ⬅ și să respecte anumite criterii calitative, astfel încât să se asigure pe cât posibil că obiectivele stabilite sunt îndeplinite efectiv. ➡ [...] ⬅

(27) ➡ [...] ⬅ ➡ Performanța rețelei ⬅ ar trebui să facă obiectul unor criterii specifice ➡ [...] ⬅, având în vedere natura particulară a ➡ [...] ⬅ ➡ funcțiilor de rețea ⬅. ➡ [...] ⬅ ➡ Rețeaua ⬅ ar trebui să facă obiectul unor obiective de performanță în domeniile-cheie de performanță ale mediului, capacității și rentabilității.

- (28) Sistemul de tarifyare ar trebui să se bazeze pe principiul că utilizatorii spațiului aerian ar trebui să plătească pentru costurile ocazionate de furnizarea serviciilor ➤ [...] ➤ care sunt puse la dispoziția acestora sau sunt în folosul acestora ➤ care nu sunt acoperite în alt mod. Costurile ➤ [...] ➤ ocazionate în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană de către autoritățile naționale ale statelor membre, inclusiv autoritățile naționale competente și autoritățile naționale de supervizare, precum și Eurocontrolul și ➤ [...] ➤ administratorul ➤ de rețea ➤ [...] ➤ pot fi ➤ incluse în costurile determinate eligibile pentru a fi imputate utilizatorilor spațiului aerian. Tarifele ar trebui să încurajeze furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea atingerii unui înalt nivel de siguranță și de rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și ar trebui să ➤ [...] ➤ sprijine reducerea impactului ➤ aviației asupra mediului.
- (29) ➤ [...] ➤ Statele membre ar trebui să fie autorizate să prevadă modularea ➤ tarifelor în vederea îmbunătățirii performanței de mediu și a calității serviciilor, îndeosebi prin utilizarea sporită a combustibililor alternativi durabili, creșterea capacității și reducerea întârzierilor, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță. ➤ [...] ➤ Comisia ar trebui să desfășoare un studiu de fezabilitate privind impactul modulării tarifelor asupra traficului aerian și a părților interesate, precum și privind contribuția acestei modulări la îndeplinirea obiectivelor Cerului unic european. ➤
- (30) ➤ [...] ➤
- (30a) Ar trebui instituite mecanisme precum prelungirea, suspendarea unei perioade de referință în curs sau adaptarea obiectivelor de performanță pe parcursul unei perioade de referință pentru a gestiona evenimente neprevăzute și semnificative care au un impact însemnat asupra punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifyare, în cazul cărora se poate observa o deviere semnificativă de la previziunile în materie de trafic.
- (30b) Fără a aduce atingere procedurii prevăzute la articolul 258 din TFUE, Comisia ar trebui să examineze îndeplinirea de către statele membre a cerințelor prevăzute în sistemele de performanță și de tarifyare și, după caz, poate emite un aviz cu privire la îndeplinirea sau neîndeplinirea acestor cerințe. ➤
- (31) Ar trebui să se prevadă dispoziții referitoare la transparența situației contabile a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ca mijloc de prevenire a subvenționării încrucișate și a denaturărilor rezultante.

(32) Funcțiile rețelei ➡ [...]☒ ar trebui să contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și să sprijine atingerea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii. Ele ar trebui să ➡ [...]☒ ➡ faciliteze☒ utilizarea durabilă, eficientă și optimă pentru mediu a spațiului aerian și a resurselor limitate, să țină cont de nevoile operaționale la instalarea infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian și să ofere suport în caz de crize în rețea.

➡ (32a)☒ O serie de ➡ funcții de rețea, cum ar fi managementul fluxului de trafic aerian, trebuie coordonate la nivel central de către un singur organism în sprijinul acțiunilor întreprinse de statele membre și de părțile interesate operaționale relevante. Prin urmare, o serie de☒ sarcini care contribuie la executarea acestor funcții ar trebui să fie îndeplinite de un administrator de rețea, ale cărui acțiuni ar trebui să implice toate părțile interesate operaționale în cauză. ➡ Sarcinile specifice ale administratorului de rețea ar trebui să fie stabilite în prezentul regulament. Administratorul de rețea ar trebui numit de Comisie. Comisia ar trebui să numească Eurocontrolul, având în vedere experiența vastă a acestei organizații în domeniul aviației, sau un alt organism imparțial și competent în materie, în vederea îndeplinirii acestor sarcini.☒

(33) ➡ [...] ➡ Părțile interesate operaționale, care trebuie să pună în aplicare funcțiile de rețea la nivel local și operațional, precum și statele membre ar trebui să fie implicate pe deplin în punerea în aplicare a acestor funcții și în procesul decizional. În consecință, administratorul de rețea ar trebui să acționeze printr-un proces decizional în cooperare, bazat în principal pe consultarea părților interesate operaționale și a statelor membre și pe modalități de lucru și procese de operare detaliate. Într-un astfel de proces decizional în cooperare ➡ ar trebui să prevaleze interesul rețelei ➡ [...] ➡ în cea mai mare măsură posibilă, ➡ [...] ➡ ➡ fără a aduce atingere nevoilor în materie de securitate și apărare, și ar trebui să fie de așa natură încât să se rezolve problemele și să se ajungă la un consens ori de câte ori este posibil. De asemenea, pentru a asigura o guvernare adecvată în ceea ce privește executarea funcțiilor de rețea, ar trebui instituit un consiliu de administrare a rețelei, care să asigure o reprezentare adecvată a intereselor tuturor părților implicate în punerea în aplicare a acestor funcții. Fără a aduce atingere consultării consiliului de administrare a rețelei cu privire la decizii de reglementare sau strategice precum aprobarea planului strategic al rețelei, măsurile adoptate prin procesul decizional în cooperare și de către consiliul de administrare a rețelei ar trebui să fie de natură tehnică sau operațională, asigurând funcționarea zilnică a rețelei în conformitate cu obiectivele prezentului regulament. Competențele decizionale ale administratorului de rețea și ale consiliului de administrare a rețelei, precum și domeniul de aplicare al procesului decizional în cooperare ar trebui să fie clar definite. Actele adoptate în cadrul funcțiilor de rețea ar trebui să fie supuse controlului judiciar adecvat, în conformitate cu condițiile prevăzute în tratat. ➡

(34) ➡ [...] ➡

↓ 1070/2009 considerentul 11 (adaptat)

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

↓ 550/2004 considerentul 2 (adaptat)

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

↓ 550/2004 considerentul 10

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

↓ 550/2004 considerentul 12

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

↓ 550/2004 considerentul 14

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

↓ 550/2004 considerentul 5

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

↓ 550/2004 considerentul 13

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

↓ 550/2004 considerentul 15

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

↓ 550/2004 considerentul 19

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

↓ 550/2004 considerentul 20

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

↓ 550/2004 considerentul 21

~~Ar trebui să nu se facă discriminare între utilizatorii spațiului aerian în ceea ce privește furnizarea de servicii echivalente de navigație aeriană.~~

↓ 550/2004 considerentul 22

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

↓ 550/2004 considerentul 23

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

↓ 550/2004 considerentul 24

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

↓ 550/2004 considerentul 25

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

↓ 550/2004 considerentul 26

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

↓ 550/2004 considerentul 27

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

↓ 551/2004 considerentul 8

~~Activitățile Eurocontrol confirmă că dezvoltarea în izolare a rețelei de rute și a structurii spațiului aerian este nerealistă, întrucât fiecare stat membru face parte integrantă din rețeaua europeană de management al traficului aerian (EATMN), atât în interiorul cât și în afara Comunității.~~

↓ 551/2004 considerentul 13

~~Este esențial să se creeze o structură comună armonizată a spațiului aerian din punct de vedere al rutelor și sectoarelor, să se întemeieze organizarea prezentă și viitoare a spațiului aerian pe principii comune, iar spațiul aerian să fie configurat și gestionat în conformitate cu norme armonizate.~~

↓ nou

↻ Consiliul

(35) ↻ [...] ↻

↓ 550/2004 considerentul 16

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

↓ 550/2004 considerentul 17

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

↓ 550/2004 considerentul 18

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

↓ 551/2004 considerentul 9

~~Ar trebui creat un spațiu aerian operațional din ce în ce mai integrat pentru traficul aerian general în spațiul aerian superior; ar trebui identificată corespunzător interfața dintre spațiul aerian superior și spațiul aerian inferior.~~

↓ 551/2004 considerentul 10

~~O regiune europeană superioară de informații de zbor (EUR), care să încorporeze spațiul aerian superior aflat sub responsabilitatea statelor membre în cadrul prezentului regulament, ar trebui să faciliteze planificarea comună și publicarea informațiilor aeronautice pentru a elimina strângările regionale.~~

↓ 1070/2009 considerentul 30 (adaptat)

⇒ nou

- (36) Furnizarea de informații aeronautice ~~moderne~~, complete, de înaltă calitate și prompte are un impact important asupra siguranței, facilitând accesul la spațiul aerian ~~comunitar~~ ☒ al Uniunii ☒ și ~~libertatea de circulație~~ ⇒ posibilitățile de a circula ⇐ 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 ⇒ Accesul la aceste date ar trebui înlesnit cu ajutorul unei infrastructuri informaționale corespunzătoare ⇐.

↓ nou

↻ Consiliul

- (37) Utilizarea în condiții de siguranță și eficiență a spațiului aerian se poate realiza numai printr-o cooperare strânsă între utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, care se bazează, în practică, în principal pe conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian și pe o coordonare civil-militară eficace, astfel cum a fost stabilită de OACI. ↻ [...] ↻ În vederea asigurării aplicării ↻ uniforme a acestui concept, ↻ [...] Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte ↻ [...] ↻ acte de punere în aplicare, în limitele politicii comune în domeniul transporturilor și fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre asupra spațiului lor aerian. ↻
- (38) Proiectul SESAR urmărește să facă posibilă dezvoltarea sigură, eficientă și durabilă din punctul de vedere al mediului a transportului aerian, prin modernizarea sistemului ATM european și mondial. Pentru a contribui la eficacitatea deplină a acestui proiect, ar trebui asigurată o coordonare adecvată între fazele sale. Planul general european ATM ar trebui să fie rezultatul fazei de definire a SESAR și ar trebui să contribuie la realizarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii.
- (39) Conceptul de proiecte comune ar trebui să urmărească punerea în aplicare, în timp util și în mod coordonat și sincronizat, a modificărilor operaționale esențiale identificate în Planul general european ATM, care au impact asupra întregii rețele. Comisia ar trebui să fie însărcinată cu efectuarea unei analize cost-beneficiu cu privire la finanțare, în vederea accelerării punerii în practică a proiectului SESAR.
- (40) Respectarea cerințelor privind sistemele și componentele ATM instituite prin Regulamentul (UE) 2018/1139 ar trebui să asigure interoperabilitatea respectivelor sisteme și componente, în beneficiul Cerului unic european.

↓ 551/2004 considerentul 11

~~Utilizatorii spațiului aerian se confruntă cu condiții diferite de acces la spațiul aerian comunitar și de libertate de mișcare în acest spațiu. Situația se datorează lipsei de armonizare în ceea ce privește clasificarea spațiului aerian.~~

↓ 551/2004 considerentul 12

~~Reconfigurarea spațiului aerian ar trebui să se bazeze pe cerințe operaționale, indiferent de frontierele existente. Ar trebui elaborate principii generale pentru crearea unor blocuri funcționale unitare ale spațiului aerian, prin consultare cu Eurocontrol și cu avizul tehnic al acestuia.~~

↓ 551/2004 considerentul 14

~~Conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian ar trebui aplicat efectiv; este necesar să se optimizeze utilizarea sectoarelor aerospațiale, în special în perioadele de vârf pentru traficul aerian general și în spațiul aerian cu trafic intens, prin cooperarea dintre statele membre cu privire la utilizarea acestor sectoare pentru operațiuni și antrenamente militare. În acest scop, este necesar să se aloce resursele corespunzătoare pentru aplicarea efectivă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, luându-se în considerare atât cerințele civile cât și cele militare.~~

↓ 551/2004 considerentul 15

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

↓ 551/2004 considerentul 16

~~Diferențele de organizare a cooperării civil-militare în Comunitate limitează gestionarea unitară și sincronizată a spațiului aerian și implementarea modificărilor. Succesul cerului unic european depinde de cooperarea eficientă dintre autoritățile civile și militare, fără a aduce atingere prerogativelor și responsabilităților statelor membre în domeniul apărării.~~

↓ 551/2004 considerentul 17

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

↓ 551/2004 considerentul 18

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

↓ 549/2004 considerentul 7

~~Spațiul aerian constituie o resursă limitată, a cărei utilizare optimă și eficientă va fi posibilă numai dacă se ține seama de cerințele tuturor utilizatorilor și, dacă este cazul, se regăsește în procesul general de elaborare, decizie și punere în practică a cerului unie european, inclusiv ale Comitetului pentru cerul unie.~~

↓ 549/2004 considerentul 25

~~Măsurile necesare pentru aplicarea prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor executive conferite Comisiei¹.~~

¹ ~~JO L 184, 17.7.1999, p. 23.~~

↓ 549/2004 considerentul 26 (adaptat)

~~Articolul 8 alineatul (2) din normele de procedură referitoare la comitete¹, 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 unie ar trebui să invite reprezentanți ai Eurocontrol să participe la reuniuni în calitate de observatori sau experți,~~

↓ 549/2004 considerentul 18

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

↓ 549/2004 considerentul 12

~~Este de dorit să se extindă cerul unie european la țările terțe europene, fie în cadrul participării Comunității la lucrările Eurocontrol, după aderarea Comunității la Eurocontrol, fie pe baza acordurilor încheiate de Comunitate cu aceste țări.~~

↓ 549/2004 considerentul 13

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

¹ ~~JO C 38, 6.2.2001, p. 3.~~

↓ 549/2004 considerentul 14

~~În procesul de realizare a cerului unic european, Comunitatea ar trebui, dacă este cazul, să stabilească cel mai înalt nivel de cooperare cu Eurocontrol, pentru a asigura sinergia reglementărilor și abordări coerente, precum și pentru a evita orice suprapunere a acțiunilor celor două părți.~~

↓ 549/2004 considerentul 15 (adaptat)

~~În conformitate cu concluziile Grupului la nivel înalt, Eurocontrol reprezintă organismul cu expertiza necesară de a susține Comunitatea în rolul său de autoritate de reglementare. În consecință, ar trebui elaborate norme de punere în aplicare în legătură cu chestiunile care sunt de competența Eurocontrol și decurg din mandatele primite de acesta, sub rezerva condițiilor care urmează să fie incluse într-un cadru de cooperare între Comisie și Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerentul 16

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

↓ 550/2004 considerentul 8

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

↓ 550/2004 considerentul 9

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

↓ 550/2004 considerentul 28

~~Datorită sensibilității deosebite a informațiilor privind prestatorii de servicii de navigație aeriană, autoritățile naționale de supraveghere nu ar trebui să divulge informațiile care fac obiectul secretului profesional, fără a aduce atingere organizării unui sistem pentru monitorizarea și publicarea randamentului acestor prestatori.~~

↓ 549/2004 considerentul 19

~~Funcționarea în ansamblu a sistemului de servicii de navigație aeriană la nivel european ar trebui evaluată cu regularitate, acordându-se atenția cuvenită menținerii unui nivel înalt de siguranță, astfel încât să se verifice eficacitatea măsurilor adoptate și să se propună măsuri suplimentare.~~

↓ 549/2004 considerentul 21

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

↓ 551/2004 considerentul 19

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

↓ 549/2004 considerentul 22

~~Prezentul regulament nu aduce atingere competenței statelor membre de a adopta dispoziții cu privire la organizarea forțelor lor armate. În temeiul acestei competențe, statele membre pot decide adoptarea unor măsuri care să asigure că forțele lor armate au spațiu aerian suficient pentru formare și instruire. În consecință, ar trebui prevăzută o clauză de salvagardare pentru a permite exercitarea acestei competențe.~~

↓ nou

↻ Consiliul

(41) ↻ [...] ↻

(42) Ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, îndeosebi în ceea ce privește ↻ [...] ↻ ↻ desemnarea PRB, punerea ↻ în aplicare a sistemelor de performanță și de tarificare, ↻ [...] ↻ ↻ inclusiv ↻ cu privire la stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii, ↻ [...] ↻ criteriile și procedurile de evaluare a proiectelor de planuri de performanță și a obiectivelor de performanță ale furnizorilor de servicii de trafic aerian și ale administratorului de rețea, ↻ evaluarea și aprobarea planurilor de performanță, ↻ monitorizarea performanței, normele privind furnizarea de informații referitoare la costuri și tarife, elementele constitutive ale bazei de cost a tarifelor și stabilirea acestora, precum și stabilirea ratelor unitare pentru serviciile de navigație aeriană, mecanismele de stimulente și mecanismele de împărțire a riscurilor, ↻ normele privind executarea funcțiilor de rețea, privind ↻ numirea administratorului de rețea și condițiile numirii sale, ↻ precum și ↻ sarcinile administratorului de rețea, ↻ privind consiliul de administrare a rețelei, privind procesul decizional în cooperare ↻ și mecanismele de guvernare ↻ a rețelei ↻ ↻ [...] ↻ cerințele privind disponibilitatea datelor operaționale, ↻ [...] ↻ aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, stabilirea proiectelor comune și mecanismele de guvernare aplicabile acestora. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹. ↻ În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu ar trebui să adopte proiectul de act de punere în aplicare. ↻

¹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

↓ 1070/2009 considerentul 11 (adaptat)

⇒ Consiliul

- (43) ⇒ [...] ⇒ Organizațiile de personal sociale și profesionale ⇒ ar trebui să fie ⇒ [...] ⇒ consultate ⇒ cu privire la toate măsurile ⇒ propușe ⇒ care au ⇒ importante ⇒ implicații sociale, ⇒ tehnologice și legate de dimensiunea umană sau de performanță ⇒ [...] ⇒ . La nivelul ~~comunitar~~ ☒ Uniunii ☒ , ar trebui consultat, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, instituit prin Decizia 98/500/CE ☒ a Comisiei ☒ ¹ ⇒ și Grupul de experți pentru dimensiunea umană ⇒ .

↓ 549/2004 considerentul 20 (adaptat)

⇒ Consiliul

- (44) ~~Sanctiunile~~ ☒ Penalitățile ☒ prevăzute în legătură cu încălcarea prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3 ar trebuie să fie ~~eficiente~~ ☒ efective ☒ , proporționale și ~~descurajante~~ ☒ cu efect de descurajare ☒ , fără să diminueze siguranța.

- ⇒ (44b) Prezentul regulament nu ar trebui să împiedice aplicarea de către statele membre a măsurilor necesare pentru salvagardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Mai mult, nu afectează competența statelor membre de a adopta dispoziții privind organizarea forțelor lor armate. În temeiul acestei competențe, statele membre pot decide adoptarea unor măsuri care să asigure că forțele lor armate dispun de suficient spațiu aerian pentru desfășurarea adecvată a unor activități de formare și instruire. În consecință, ar trebui prevăzută o clauză de salvagardare pentru a permite exercitarea acestei competențe. ⇒

↓ nou

⇒ Consiliul

- (45) ⇒ [...] ⇒

¹ JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

- (46) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume ~~crearea~~ ☒ punerea în aplicare a ☒ ~~Cerului~~ 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,~~ ☒ ci, dată fiind anvergura transnațională a acestei acțiuni, ☒ poate fi mai bine atins la nivelul ~~comunitar~~ comunitar ☒ Uniunii ☒, ~~fiind permise în același timp norme de aplicare detaliate care țin seama de condițiile locale specifice,~~ Comunitatea ☒ Uniunea ☒ poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut ~~la~~ la articolul 5 din ~~tratat~~ ☒ Tratatul privind Uniunea Europeană ☒. Conform principiului proporționalității prevăzut ~~în~~ în ~~la~~ la ~~acest~~ acest articolul ☒ respectiv ☒, prezentul regulament nu ~~dispune mai mult decât~~ ☒ depășește ceea ce ☒ este necesar pentru ~~atingerea~~ ☒ realizarea ☒ acestui obiectiv.

↓ 550/2004

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 1
(adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

Articolul 1

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

(1) ⇒ Prezentul regulament stabilește normele pentru crearea și buna funcționare a ☐ ~~Inițiativa privind Cerului~~ ☒ unic european ~~are drept obiectiv~~ ☒ cu scopul de a ☒ consolidarea normelor ☒ standardele ☒ ☐ [...] ☐ de siguranță a traficului aerian, ~~de a contribui~~ ☒ la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și ~~de a îmbunătățirea performanțelor~~ ☒ generală ale managementului traficului aerian (ATM) și ale serviciilor de navigație aeriană (ANS) pentru traficul aerian general din Europa, ~~prin conformarea cu~~ ☒ în vederea satisfacerii ☒ cerințelor tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană coerentă ~~de rute~~, ☒ un spațiu aerian tot mai integrat, ☐ sisteme de ~~gestionare~~ ☒ management ☒ al rețelei și de management al traficului aerian bazate ~~exclusiv~~ pe siguranță, eficiență și ~~criterii tehnice~~ ☒, interoperabilitate și modernizare tehnologică ☐, în folosul ☒ tuturor ☒ utilizatorilor spațiului aerian, ☒ al cetățenilor și al mediului. ☐ ~~Pentru a realiza acest obiectiv, prezentul regulament stabilește un cadru de reglementare armonizat pentru crearea cerului unic european.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2
(adaptat)
↻ Consiliul

(2) Aplicarea prezentului regulament ~~și a măsurilor menționate la articolul 3~~ nu aduce atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și nici cerințelor statelor membre referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la articolul ~~4413~~. Prezentul regulament ~~și măsurile menționate la articolul 3~~ nu ~~privesc~~ ☒ vizează ☒ operațiunile militare și instruirea militară. ↻ Se asigură coordonarea cu autoritățile militare pentru a identifica și a aborda impactul potențial al aplicării prezentului regulament asupra activităților militare. Ⓒ

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 3
(adaptat)

(3) Aplicarea prezentului regulament ~~și a măsurilor menționate la articolul 3~~ nu aduce atingere drepturilor și îndatoririlor statelor membre prevăzute în Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”). În acest context, ~~un obiectiv suplimentar al prezentului regulament este~~ ☒ urmărește ☒ , în domeniile ~~reglementate de acesta, să asiste~~ ☒ pe care le reglementează, să sprijine ☒ statele membre în îndeplinirea obligațiilor ☒ lor ☒ 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.

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Domeniu de aplicare și obiective

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

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

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul I

Obiect și domeniu de aplicare

- (1) În cadrul domeniului de aplicare al regulamentului cadru, prezentul regulament se referă la organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european. Obiectul prezentului regulament este de a sprijini conceptul unui spațiu aerian operativ din ce în ce mai integrat în contextul politicii comune a transporturilor și de a stabili proceduri comune de concepție, planificare și management care să asigure desfășurarea eficientă și în condiții de siguranță a managementului traficului aerian.
- (2) Utilizarea spațiului aerian susține funcționarea serviciilor de navigație aeriană ca un tot coerent și unitar, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind furnizarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind furnizarea serviciilor)¹.

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

¹ JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

↓ 551/2004

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

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 1

~~(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.~~

↕ nou

↻ Consiliul

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↓ 549/2004 (adaptat)

Articolul 2

Definiții

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

↓ 549/2004 (adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

~~1.~~ „serviciu de control al traficului aerian (ATC)” înseamnă un serviciu furnizat în scopul:

~~12.~~ „serviciu de control al aerodromului” de aerodrom ” înseamnă un serviciu de control al traficului aerian (ATC) pentru traficul ~~pe~~ aerodrom;

~~23.~~ „serviciu de informații aeronautice” informare aeronautică ” înseamnă un serviciu, stabilit în zona într-o zonă de acoperire definită, responsabil ~~de~~ furnizarea informațiilor aeronautice și a datelor aeronautice necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene;

2a. „agencie” înseamnă Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației instituită prin Regulamentul (UE) 2018/1139;

~~35.~~ „furnizor de servicii de navigație aeriană” înseamnă o entitate de drept public sau privat care ~~prestează~~ furnizează unul sau mai multe servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general;

4. „servicii de navigație aeriană” (ANS) înseamnă servicii de trafic aerian, servicii de comunicații, navigație și supraveghere (CNS), inclusiv servicii care amplifică semnalele emise de sateliții din constelațiile principale ale GNSS în scopul navigației aeriene, servicii meteorologice aeronautice pentru navigația aeriană (MET) și servicii de informare aeronautică (AIS) și servicii de date de trafic aerian (ADS);

~~51.~~ „serviciu de control al traficului aerian (ATC)” înseamnă un serviciu furnizat în scopul:

(a) de a ~~impiedica~~ preveni coliziunile:

(i) ~~dintre~~ între aeronave; și

(ii) ~~în zona~~ pe suprafața de manevră, între aeronave și obstacole; și

(b) de a accelera și de a menține un flux ordonat al traficului aerian;

↓ nou

⇒ Consiliul

6. „servicii de date de trafic aerian” înseamnă servicii care constau în colectarea, agregarea și integrarea datelor operaționale provenite de la furnizorii de servicii de supraveghere, de la furnizorii de MET și AIS și de funcții de rețea, precum și de la alte entități relevante ⇒ care generează date operaționale, și ⇒ [...] ⇒ în furnizarea de date prelucrate în scopuri de control al traficului aerian și de management al traficului aerian;

⇒ [...] ⇒

↓ 549/2004 (adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

89. „~~gestionarea~~ management al fluxului de trafic aerian (ATFM)” înseamnă o funcție ⇒ [...] ⇒ [...] ⇒ stabilită în vederea promovării unui flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid ⇒ care acoperă întreaga traiectorie de zbor , asigurând utilizarea la maximum a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii serviciilor de trafic aerian corespunzători;

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera

(b)

⇒ nou

⇒ Consiliul

949. „~~managementul~~ al traficului aerian (ATM)” înseamnă ansamblul funcțiilor ⇒ și ⇒ [...] ⇒ serviciilor de la bordul aeronavelor și de la sol (servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxurilor de trafic aerian, ⇒ inclusiv proiectarea procedurilor de zbor) necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;

⇒ Consiliul

~~1011~~ „servicii de trafic aerian” înseamnă diferitele servicii de informare ~~cu privire la zbor~~
☒ a zborurilor ☒ servicii de alertare ☒ alarmare ☒ , servicii de consultanță în
~~domeniul traficului aerian~~ ☒ consultative de trafic aerian ☒ și servicii ATC (servicii de
control ~~zonal~~ ☒ regional ☒ , de ~~abordare~~ ☒ apropiere ☒ și de aerodrom);

116. „bloc de spațiu aerian” înseamnă un spațiu aerian cu dimensiuni stabilite
 ☒ definite ☒ în spațiu și timp, ☐ constând în una sau mai multe structuri de spațiu
 aerian, ☐ în interiorul căruia sunt prestate ☒ furnizate ☒ servicii de navigație aeriană;

127. „managementul al spațiului aerian” înseamnă o funcție de planificare ➤ și de monitorizare ➤ cu obiectivul primar de a utiliza ➤ în mod optim ➤ ➤ [...] ➤ spațiul aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin distribuirea ➤ segregarea ➤ spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt;

➔ Consiliul

13. „structură de spațiu aerian” înseamnă un volum specific de spațiu aerian definit în scopul de a asigura operarea optimă și în condiții de siguranță a managementului traficului aerian $\odot \Rightarrow [\dots] \odot$;

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera
(a) (adaptat)

148. „utilizatori ai spațiului aerian” înseamnă operatori de aeronave exploatare în conform normelor de trafic aerian;

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera
(g) (adaptat)

1523b „serviciu de alarmare” înseamnă un serviciu furnizat pentru notificarea organizațiilor corespunzătoare cu privire la aeronavele care necesită asistență ☒ acțiuni ☒ de căutare și salvare și pentru sprijinirea respectivelor organizații conform ~~dispozitiilor~~ ☒ necesităților ☒ ;

↓ 549/2004 (adaptat)

⇒ nou

~~1613.~~ „serviciu de control de ~~abordare~~ ☒ apropiere ☒ ” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate care ~~decolează~~ ☒ sosesc ☒ sau ~~aterizează~~ ☒ pleacă ☒ ;

~~1712.~~ „serviciu de control ~~zonal~~ ☒ regional ☒ ” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate ⇒ în regiuni de control ⇐ ~~într-un bloc de spațiu aerian~~ ;

↓ nou

⇒ Consiliul

18. „valoare de referință” înseamnă o valoare definită ⇒ [...] ⇐ în scopul de a stabili obiectivele de performanță ⇒ [...] ⇐ estimată pe baza costurilor reale ⇐ [...] ⇐ sau ⇒ [...] ⇐ a costurilor ⇐ unitare ⇒ reale ⇐ [...] ⇐ în cursul anului care a precedat începutul perioadei de referință relevante;

19. „grup-standard” înseamnă un grup de furnizori de servicii de trafic aerian care dispun de un mediu economic și operațional similar;

20. „valoare obținută prin defalcare” înseamnă valoarea care se obține, pentru un anumit furnizor de servicii de trafic aerian, prin defalcarea unui obiectiv de performanță stabilit la nivelul Uniunii la nivelul ⇒ [...] ⇐ unuia sau mai multor ⇒ [...] ⇐ furnizori ⇐ de servicii de trafic aerian ⇒ [...] ⇐ și care servește drept referință pentru a evalua dacă obiectivul de performanță stabilit în proiectul de plan de performanță corespunde cu obiectivul de performanță la nivelul Uniunii;

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (d)
→ Consiliul

~~2145.~~ „certificat” înseamnă un → certificat astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (12) din Regulamentul (UE) 2018/1139 → [...] → ;

↓ nou
→ Consiliul

22. „serviciu de informații comune (CIS)” înseamnă un serviciu care constă în → [...] → diseminarea → de date statice și dinamice → [...] → pentru a face posibilă furnizarea de servicii → U-space → pentru managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord;

↓ 549/2004 (adaptat)

~~2346.~~ „servicii de ~~comunicare~~ ☒ comunicații ☒ ” înseamnă servicii aeronautice fixe și mobile care permit ~~comunicarea~~ ☒ comunicațiile ☒ sol-sol, aer-sol și aer-aer, în scopuri legate de ATC;

~~18. „concept de operare” înseamnă criteriile pentru utilizarea operațională a EATMN sau a unui segment din aceasta;~~

~~2449.~~ „componente” înseamnă mijloacele fixe, cum ar fi aparatura, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN);

↓ nou
→ Consiliul

25. „regiune de control” înseamnă un spațiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra pământului;

26. „proces decizional în cooperare” înseamnă un proces în care deciziile sunt luate pe baza interacțiunii și a consultării cu  autoritățile relevante ale   [...]   statelor  membre, cu părțile interesate operaționale și cu alți actori, după caz  , și al cărui scop este ajungerea la un consens  ;

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera

(j)

⇒ nou

~~2741.~~ „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~~ ⇒ al cărui sediu principal de activitate este într-un alt stat membru  ;

↓ nou

⇒ Consiliul

28. „declarație” înseamnă, în scopul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană, o declarație definită la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (UE) 2018/1139;

⇒ [...] 

30. „zonă tarifară de rută” înseamnă un volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior, inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru care  [...]   sunt stabilite  o bază de cost unică  și o rată unitară unică  ;

↓ 549/2004 (adaptat)

→ Consiliul

~~3120.~~ → [...] → „EUROCONTROL” → este Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene¹;

~~3247.~~ „rețeaua europeană de management al traficului aerian” (EATMN)” înseamnă ansamblul de sisteme → prevăzute → [...] → la punctul 3.1 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139(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)², care fac posibilă prestarea ☒ furnizarea ☒ serviciilor de navigație aeriană în Comunitate ☒ Uniune ☒, inclusiv interfețele la frontierele cu țări terțe;

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (c) (adaptat)

→ Consiliul

~~3343a.~~ „Planul general ☒ european ☒ pentru ATM” înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului³, → [...] → din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR)⁴ ☒, astfel cum a fost modificat ulterior ☒;

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

² ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 33.~~

³ JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

⁴ → [...] →

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (f)

⇒ nou

↻ Consiliul

34~~22~~ „utilizarea flexibilă a spațiului aerian” înseamnă un concept de management al spațiului aerian ↻ „în conformitate cu descrierea OACI, ↻ ⇒ bazat pe principiul fundamental conform căruia spațiul aerian nu ar trebui desemnat ca fiind strict fie spațiu aerian civil, fie militar, ci ar trebui considerat un continuum în care trebuie să fie satisfăcute cerințele tuturor utilizatorilor în măsura posibilului ⇐ ~~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;~~

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (g) (adaptat)

↻ Consiliul

35~~23a~~ „serviciu de informare a zborurilor” înseamnă un serviciu furnizat în scopul ~~furnizării de consiliere~~ ☒ de a oferi indicații ☒ și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor;

↻ 35b. „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;

35c. „proiectarea procedurilor de zbor” înseamnă toate sarcinile relevante pentru proiectarea unei proceduri de zbor instrumental; ↻

↓ 549/2004

~~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;~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 2 litera (h)

~~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;~~

↓ 549/2004 (adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

3626. „trafic aerian general” înseamnă toate ~~deplasările~~ ☒ mișcările ☒ aeronavelor civile, precum și toate ~~deplasările~~ ☒ mișcările ☒ aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor ☒ folosite pentru servicii ☒ militare, vamale și de poliție) atunci când ~~aceste deplasări~~ ☒ respectivele mișcări ☒ sunt realizate în conformitate cu procedurile ☒ Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), înființată prin Convenția de la Chicago ☒ [...] ☒ ~~OACI~~;

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

3728. „interoperabilitate” înseamnă o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acestora, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficace a EATMN=

~~Interoperabilitatea se realizează asigurând conformitatea sistemelor și componentelor cu cerințele esențiale;~~

38~~29~~. „servicii meteorologice ➤ aeronautice (MET) ☐ ” înseamnă ~~acele~~ infrastructurile și serviciile care furnizează ➤ [...] ☐ prognoze, ➤ avertizări, ☐ buletine și observații meteorologice ➤ în scopul navigației aeriene ☐ , precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană;

↓ nou

➤ Consiliul

39. „autoritate națională competentă” înseamnă entitățile definite la articolul 3 punctul 34 din Regulamentul (UE) 2018/1139;

40. „autoritate națională de supervizare” înseamnă organismul sau organismele naționale cărora un stat membru le-a încredințat ➤ sarcinile prevăzute ☐ în ➤ [...] ☐ ➤ prezentul ☐ regulament ➤ [...] ☐ ;

↓ 549/2004 (adaptat)

➤ Consiliul

41~~39~~. „servicii de navigație” înseamnă ~~acele~~ infrastructurile și serviciile care furnizează ➤ aeronavelor ☐ ➤ [...] ☐ informații referitoare la poziționare și sincronizare;

↓ nou

➤ Consiliul

42. „criză în rețea” înseamnă incapacitatea de a furniza managementul traficului aerian și ➤ /sau ☐ servicii de navigație aeriană la nivelul necesar, având drept consecință o pierdere majoră de capacitate a rețelei, un dezechilibru major între capacitatea rețelei și cerere sau o întrerupere semnificativă a fluxului de informații ➤ sau a integrității informațiilor ☐ într-una sau mai multe părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute;

43. „administrator de rețea” înseamnă entitatea căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea funcțiilor de rețea menționate la articolul 26, în conformitate cu articolul 27;

⇒ 43a. „plan de administrare a rețelei” („Network Operations Plan” – NOP) înseamnă un plan elaborat prin intermediul procesului decizional în cooperare în vederea implementării, la nivel operațional, a obiectivelor funcțiilor de rețea și pentru a contribui la obiectivele de performanță;

43b. „plan strategic al rețelei” („Network Strategy Plan” – NSP) înseamnă un plan stabilit prin procesul decizional în cooperare care orientează dezvoltarea pe termen lung a rețelei;

43c. „trafic aerian operațional” înseamnă toate zborurile care nu respectă dispozițiile stabilite pentru traficul aerian general și pentru care autoritățile naționale competente au stabilit norme și proceduri; ➡

↓ 549/2004 (adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

~~4434.~~ „date operaționale” înseamnă informații care privesc toate ~~etapele~~ fazele de zbor și sunt necesare ~~pentru luarea deciziilor operaționale de către~~ în scopuri operaționale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian, operatorilor de aeroporturi și altor factori implicați;

⇒ 44a. „părți interesate operaționale” înseamnă utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, furnizorii civili și militari de servicii de navigație aeriană, precum și operatorii aeroportuari; ➡

~~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;~~

↓ nou

⇒ Consiliul

45. „plan de performanță” înseamnă un plan [...] care urmărește îmbunătățirea performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea;

~~4633.~~ „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare operațională după instalarea inițială sau ~~îmbunătățirea~~ ☒ modernizarea ☒ unui sistem;

~~4734.~~ „rețea de rute” înseamnă o rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general ~~,necesară~~ ☒ în funcție de necesități ☒ pentru ~~prestarea~~ ☒ furnizarea ☒ 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;~~

48. „faza de definire a SESAR” înseamnă faza care cuprinde stabilirea și actualizarea viziunii pe termen lung a proiectului SESAR, a conceptului operațional corespunzător care să permită îmbunătățiri în fiecare fază de zbor, a modificărilor operaționale esențiale necesare în cadrul EATMN și a priorităților necesare la nivel de dezvoltare și de punere în practică;

49. „faza de punere în practică a SESAR” înseamnă fazele succesive de industrializare și de implementare, în cursul cărora se desfășoară următoarele activități: standardizarea, producția și certificarea echipamentelor de la sol și de la bord și a proceselor aferente necesare pentru implementarea soluțiilor SESAR (industrializare), precum și achiziția, instalarea și punerea în funcțiune a echipamentelor și a sistemelor bazate pe soluții SESAR, inclusiv procedurile operaționale asociate (implementarea);

50. „faza de dezvoltare a SESAR” înseamnă faza în cursul căreia se desfășoară activități de cercetare, dezvoltare și validare menite să ofere soluții SESAR mature;

51. „proiect SESAR” înseamnă proiectul de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de punere în practică a SESAR;

52. „soluție SESAR” înseamnă un rezultat ce poate fi pus în practică al fazei de dezvoltare a proiectului SESAR care introduce proceduri sau tehnologii operaționale standardizate și interoperabile noi sau îmbunătățite;

↓ 549/2004 (adaptat)

53. „servicii de supraveghere” înseamnă ~~acele~~ infrastructurile și serviciile utilizate pentru a determina pozițiile fiecărei aeronave pentru a se asigura separarea în condiții de siguranță;

54. „sistem” înseamnă totalul componentelor ~~aeriene~~ de la bord și de la sol, precum și echipamentele aflate în spațiu, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele fazei de zbor;

↓ nou

→ Consiliul

→ [...] ←

56. „zonă tarifară terminală” înseamnă un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru **→ sau al unor state membre ←**, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care **→ [...] ← → sunt stabilite ← o bază de cost unică → și o rată unitară unică ←**;

↓ 549/2004 (adaptat)

↻ Consiliul

5740. „~~îmbunătățire~~ ☒ modernizare ☒ ” înseamnă orice transformare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem.

↻ Articolul 2a

Blocurile funcționale de spațiu aerian

(1) Statele membre pot înființa un bloc funcțional de spațiu aerian pentru a dezvolta o mai bună cooperare și coordonare în vederea stimulării performanței rețelei de management al traficului aerian în cadrul Cerului unic european. Fără a aduce atingere articolului 5 alineatele (3) – (5a) din prezentul regulament, statele membre pot executa în comun, integral sau parțial, obligațiile care le revin în temeiul articolelor 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b și 17 din prezentul regulament și al normelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian.

(2) După caz, cooperarea poate include și țări terțe participante la blocurile funcționale de spațiu aerian.

(4) Blocurile funcționale de spațiu aerian sunt înființate printr-un acord internațional încheiat între statele membre vizate și, după caz, țările terțe vizate, care sunt responsabile de orice parte din spațiul aerian inclus în blocul funcțional de spațiu aerian. Acordul și lista obligațiilor pe care statele membre intenționează să le pună în aplicare în comun sunt notificate Comisiei. ☑

↓ 549/2004

~~Articolul 3~~

Domenii de acțiune comunitară

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

~~(a) Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian)¹;~~

~~(b) Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind furnizarea serviciilor de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind furnizarea serviciilor)²; și~~

~~(c) Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea Rețelei Europene de Management al Traficului Aerian (regulament privind interoperabilitatea)³;~~

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

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

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 3

(adaptat)

⇒ nou

CAPITOLUL II

⊠ AUTORITĂȚILE NAȚIONALE DE SUPERVIZARE ⊠

Articolul 34

⊠ Numirea, stabilirea și cerințe aplicabile ⊠ Aautoritățile naționale de supervizare

¹ ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 20.~~

² ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 10.~~

³ ~~JO L 96, 31.3.2004, p. 26.~~

(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 ☒ sarcinile atribuite unei astfel de autorități prin ☒ 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.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 3

⇒ nou

(2) ☒ [...] ☒ Autoritatea națională ☒ de supervizare își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent. ~~Aceasta se obține prin introducerea unor mecanisme adecvate de gestionare și control~~ ⇒ și ☒ [...] ☒ este organizată, dotată ☒ cu personal, ☒ [...] ☒ gestionată și finanțată ☒ corespunzător. ☒ , inclusiv la nivelul administrației statelor membre. ~~Cu toate acestea, autoritățile naționale de supervizare nu sunt împiedicate în acest mod să își exercite atribuțiile în acord cu normele privind organizarea ale autorităților naționale ale aviației civile sau ale oricărui alt organism public.~~

↓ nou

☒ Consiliul

(3) ☒ [...] ☒

☒ [...] ☒ Autoritatea națională ☒ de supervizare ☒ [...] ☒ este independentă ☒ față de orice ☒ [...] ☒ furnizori ☒ de servicii de navigație aeriană ☒ din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional, în special prin evitarea conflictelor de interese cu respectivii furnizori de servicii. Această independență nu constituie o piedică pentru ca respectiva autoritate și respectivii furnizori de servicii să facă parte din același serviciu public, aceeași entitate publică sau administrație publică. ☒

(4) Statele membre pot înființa autorități [...] cu competențe fie în mai multe sectoare reglementate, [...] fie în mai multe domenii de reglementare din sectorul transporturilor cu condiția ca respectivele autorități de reglementare integrate [...] să îndeplinească cerințele referitoare la independență prevăzute la prezentul articol. [...] Autoritatea națională de supervizare poate avea o structură organizațională comună cu alte autorități publice, în special cu autoritatea națională de concurență menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului¹, cu autoritatea națională competentă sau, după caz, cu o autoritate națională din domeniul transporturilor, [...] cu condiția ca organismul comun astfel instituit să [...] îndeplinească cerințele referitoare la independență prevăzute la prezentul articol.

[...]

[...]

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 3

[...]

↓ nou

[...]

¹ Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 din tratat (JO L 1, 4.1.2003, p. 1).

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 3

⇒ nou

(95) Statele membre notifică Comisiei numele și adresa autorităților naționale de supervizare, precum și orice modificări aduse acestora, împreună cu măsurile luate pentru a garanta

⇒ conformarea cu prezentul articol ⇐ ~~conformitatea cu alineatele (2), (2),(3) și (4).~~

↓ nou

⇒ [...] ⇐

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1

(adaptat)

⇒ Consiliul

Articolul ~~42~~

Sarcinile autorităților naționale de supervizare

(1) ⇒ [...] ⇐ ⇒ Autoritatea națională ⇐ de supervizare ⇒ își îndeplinește sarcinile care îi revin în conformitate cu prezentul regulament și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, în special următoarele sarcini: ⇐ ~~prevăzute~~ ⇒ [...] ⇐ ~~4 din regulamentul-cadru asigură supervizarea corespunzătoare a aplicării prezentului regulament, în special cu privire la funcționarea sigură și eficiență a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care oferă servicii legate de spațiul aerian de care este responsabil statul membru care a desemnat sau a înființat autoritatea în cauză.~~

↓ nou

⇒ Consiliul

(a) ⇒ verificarea respectării și a îndeplinirii cerințelor naționale în materie de securitate și de apărare de către furnizorii de servicii menționați la articolul 7 alineatul (1a) litera (b) și la articolul 8 alineatul (4) litera (d). ⇐ ⇒ [...] ⇐

(b) ⇒ [...] ⇐

(c) evaluarea și aprobarea stabilirii prețurilor pentru furnizarea serviciului de informații comune, în conformitate cu articolul 9; [...]

(d) pregătirea proiectului de plan de performanță, inclusiv stabilirea criteriilor pentru alocarea costurilor și stabilirea obiectivelor de performanță, monitorizarea performanței și tarifarea astfel cum sunt prevăzute, și fără să depășească aceste prevederi, la articolele 10 – 13b, 17 și 19 – 22 și în actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23;

(e) supravegherea aplicării regulamentului în ceea ce privește transparența conturilor în conformitate cu articolul 25, auditarea sau verificarea și aprobarea datelor financiare menționate la articolul 25 alineatul (4).

[...]

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1
(adaptat)
⇒ nou
Consiliul

(32) În acest scop, fiecare autoritate națională de supervizare organizează, în cooperare cu autoritatea națională competentă în cazul în care este o entitate diferită, desfășoară activitățile de monitorizare necesare, inclusiv, după caz, inspecții și evaluări corespunzătoare, audituri [...] pentru a identifica posibila neconformare, de către entitățile care fac obiectul supravegherii sale în temeiul prezentului regulament, [...] cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și în [...] și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia [...] verifica respectarea cerințelor din prezentul regulament, inclusiv a cerințelor privind resursele umane necesare pentru furnizarea serviciilor de navigație aeriană. În caz de neconformare, autoritățile naționale de supervizare decid cu privire la măsurile corective și asigură aplicarea acestora.

[...]

Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii de aeroporturi și furnizorii de servicii de informații comune vizați au obligația să respecte ➡ orice ➡ [...] ➡ ➡ măsuri de asigurare a respectării legii ➡ luate de autoritățile naționale de supervizare ➡ [...] ➡ ➡ în acest context. ➡

➡ În cazul serviciilor transfrontaliere, statul membru în cauză sau autoritatea sa națională de supervizare poate solicita statului membru în care este stabilit ori își are sediul principal de activitate furnizorul de servicii sau autorității naționale de supervizare din statul membru respectiv să îi ofere sprijin pentru a depăși orice dificultăți legate de asigurarea respectării legii. Ambele state membre sau autoritățile lor naționale de supervizare depun eforturi pentru a coopera în acest scop. ➡

↕ nou

➡ Consiliul

Articolul 5

Cooperarea dintre autoritățile naționale de supervizare

(1) Autoritățile naționale de supervizare fac schimb de informații ➡ , după caz, în special informații referitoare la activitatea și procesul lor decizional, la cele mai bune practici și proceduri, precum și la aplicarea prezentului regulament. ➡ ➡ [...] ➡ ➡ În acest scop, autoritățile naționale de supervizare pot participa și colabora în cadrul unei rețele care se întrunește la intervale regulate. ➡

(2) Autoritățile naționale de supervizare cooperează, ➡ în special în cazul furnizării de servicii transfrontaliere și al prestării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea unui alt stat membru, ➡ ➡ [...] ➡ prin acorduri de lucru, în scopul asistenței reciproce în ceea ce privește sarcinile lor de monitorizare și de supervizare și în ceea ce privește derularea inspecțiilor și a evaluărilor.

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1
(adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

(3) ~~În ceea ce privește blocurile funcționale de spațiu aerian care se extind asupra~~ ⇒ ~~[...]~~ ~~În~~
cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un ~~spațiu~~ ~~lui~~ aerian aflat sub responsabilitatea
a ~~[X]~~ două sau mai multe ~~[X]~~ ~~mai mult de un stat membru~~ ~~[X]~~ state membre ~~[X]~~, ~~⇒~~ ~~în special în ceea~~
~~ce privește blocurile funcționale de spațiu aerian,~~ ~~statele membre în cauză încheie~~ ~~⇒~~ ~~dacă este~~
~~cazul,~~ ~~un acord privind supervizarea~~ ⇒ ~~, pe care~~ ~~⇒~~ ~~ele sau autoritățile lor~~ ~~urmează să o~~
~~desfășoare în temeiul prezentului regulament, a~~ ~~prevăzută în prezentul articol cu privire la~~
~~furnizorii~~ ~~lor~~ de servicii de navigație aeriană ~~[X]~~ în cauză ~~[X]~~ ~~care furnizează servicii legate de aceste~~
~~blocuri.~~ ⇒ ~~[...]~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1

~~(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.~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1

~~(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.~~

↓ nou

⇒ Consiliul

(4) În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat în responsabilitatea unui alt stat membru, acordurile menționate la alineatul (3) trebuie să prevadă recunoașterea reciprocă a îndeplinirii, de către fiecare dintre ⇒ statele membre sau ⇐ autorități ⇒ le acestora, ⇐ a sarcinilor ⇒ [...] ⇐ prevăzute în prezentul regulament și a rezultatelor îndeplinirii acestor sarcini. Acordurile respective trebuie să specifice, de asemenea, care este autoritatea națională de supervizare responsabilă cu ⇒ [...] ⇐ ⇒ sarcinile ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ prevăzute ⇐ la articolul ⇒ 4 alineatul (1). ⇐ ⇒ [...] ⇐

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1

(adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

(65) În scopul cooperării regionale, autoritățile naționale de supervizare pot, de asemenea, încheia acorduri referitoare la ☒ privind ☒ împărțirea responsabilităților privind ☒ legate de ☒ sarcinile de supervizare, în cazul în care ☒ atunci când ☒ acest lucru este permis de legea națională ☒ dreptul intern ☒. ⇒ ⇒ [...] ⇐ ⇐

⇒ (5a) Acordurile menționate la prezentul articol sunt notificate Comisiei. ⇐

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1

~~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 însăreina oricare dintre entitățile calificate situate în Comunitate cu efectuarea acestor inspecții și evaluări.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5

~~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.~~

↓ 550/2004 (adaptat)

CAPITOLUL III

~~NORME PENTRU PRESTAREA SERVICIILOR~~ ☒ FURNIZAREA
SERVICIILOR ☒

↓ 550/2004 (adaptat)

☞ Consiliul

~~Articolul 6~~

~~Cerințe comune~~

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

~~competența și aptitudinea tehnică și operațională,~~

~~sisteme și procedee pentru gestionarea securității și calității,~~

~~sisteme de raportare,~~

~~calitatea serviciilor,~~

~~capacitatea financiară,~~

~~răspundere și acoperirea riscurilor,~~

~~structură de proprietate și organizatorică, inclusiv prevenirea conflictelor de interese,~~

~~resurse umane, inclusiv planuri de personal corespunzătoare,~~

~~siguranță.~~

Articolul ~~67~~

➡ [...] Ⓢ ➡ [...] Ⓢ ➡ ~~prestatorilor~~ ➡ **Furnizarea de servicii de către furnizorii** Ⓢ de servicii de navigație aeriană

~~(1) Prestarea tuturor serviciilor de navigație aeriană în interiorul Comunității se face sub rezerva certificării de către statele membre.~~

↓ 550/2004

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

↓ nou

➡ Consiliul

➡ [...] Ⓢ

➡ [...] Ⓢ ➡ (2) Fără a aduce atingere articolelor 7 și 7a și articolului 8 alineatul (4) din prezentul regulament, o entitate care Ⓢ îndeplinește cerințele ➡ [...] Ⓢ ➡ prevăzute la articolele 40 și Ⓢ 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, ➡ precum și în actele delegate și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, Ⓢ are dreptul să furnizeze ➡ [...] Ⓢ servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian ➡ în cadrul Uniunii, Ⓢ în condiții nediscriminatorii. ➡ [...] Ⓢ

➡ [...] Ⓢ

➡ [...] Ⓢ ➡ (2a) În cazul în care un stat membru a acordat unui furnizor de servicii de navigație aeriană o scutire de la cerința de a deține un certificat în temeiul articolului 41 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2018/1139, statul membru respectiv poate, în pofida alineatului (2), să permită furnizorului de servicii să furnizeze servicii de navigație aeriană în partea din spațiul aerian de care este responsabil și pentru care a fost acordată această scutire, în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul respectiv.

(3) În pofida alineatului (2), statele membre pot permite furnizarea serviciilor Ⓢ de navigație aeriană ➡ [...] Ⓢ ➡ menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul 2018/1139 în tot spațiul Ⓢ aerian aflat sub responsabilitatea ➡ [...] Ⓢ ➡ lor sau într-un segment din acesta de către forțele militare fără certificare și/sau aplicarea integrală sau Ⓢ ➡ [...] Ⓢ ➡ parțială a prezentului regulament. În astfel de cazuri, statul membru în cauză informează Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia sa. Furnizarea acestor servicii se face în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul 2018/1139. Ⓢ

↓ 550/2004

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

~~(4) Certificatele specifică drepturile și obligațiile prestatorilor de servicii de navigație aeriană, inclusiv accesul fără discriminare la servicii pentru utilizatorii spațiului aerian, în special cu privire la siguranță. Certificarea poate fi supusă numai condițiilor prevăzute în anexa II. Aceste condiții sunt justificate în mod obiectiv, sunt nediscriminatorii, proporționale și transparente.~~

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

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 3

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

↓ 550/2004

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

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

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 4

(adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

Articolul 78

Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian

(1) Statele membre asigură furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul

☒ unor ☒ blocurilor ~~specifice~~ de spațiu aerian ☒ specifice în ceea ce privește ☒ ~~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.~~ ⇒ desemnează, individual sau colectiv, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian. ⇒ Statele membre dispun de competențe discreționare în ceea ce privește desemnarea furnizorului (furnizorilor) de servicii de trafic aerian, cu condiția ca furnizorul (furnizorii) de servicii de trafic aerian să îndeplinească cerințele prevăzute la prezentul articol. ☒

⇒ (1a) ☒ Furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să îndeplinească următoarele condiții

⇒ cumulative: ☒ ⇐

↓ nou

⇒ Consiliul

(a) dețin un certificat ⇒ [...] ☒ ⇒ în temeiul articolului ☒ 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 ⇒ [...] ☒ ⇒ sau o declarație valabilă în temeiul articolului 41 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu excepția cazului în care sunt scutiți de cerința privind certificarea în temeiul articolului 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139; ☒

(b) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare;

⇒ (c) sediul lor principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru și

(d) furnizorul de servicii este deținut în proporție de peste 50 % și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte. ☺

☞ [...] ☺ ☞ Prin derogare de la literele (c) și (d), un stat membru poate desemna un ☺ furnizor de servicii de trafic aerian ☞ [...] ☺ care are sediul principal de activitate într-o țară terță și/sau care nu respectă condiția prevăzută la litera (d) pentru a furniza servicii de trafic aerian într-o parte limitată a spațiului aerian de care este responsabil statul membru respectiv, în cazul în care acea parte a spațiului aerian se învecinează cu un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea țării terțe respective ☺

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 4
(adaptat)
⇒ nou
☞ Consiliul

(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~~ ⇒ Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian nu poate fi supusă niciunei condiții care să le impună furnizorilor în cauză: ⇐

(a) să fie deținuți în mod direct sau majoritar de către statele membre ~~respective~~ ☒ care i-au desemnat ☒ sau de către resortisanți ai acestora;

(b) să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul statelor membre ~~respective~~ ☒ care i-au desemnat ☒ ; sau

(c) să utilizeze numai facilitățile din statele membre ~~în cauză~~ ☒ care i-au desemnat ☒
☞ în cazul în care aplicarea unor astfel de condiții implică o restricționare nejustificată a libertății de a presta servicii sau a libertății de stabilire ☺

(3) Statele membre ~~definesc~~ ⇒ specifică ⇐ drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de furnizorii de servicii de trafic aerian, ~~desemnați~~ ⇒ desemnați ➡ [...] ➡ ➡ în conformitate cu prezentul articol ➡ ⇐ ➡ [...] ➡

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 4
(adaptat)
➡ Consiliul

~~(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.~~

~~(46)~~ 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 ☒ din ☒ blocurilor de spațiu aerian specifice care au legătură cu ☒ în ceea ce privește ☒ spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor ☒ de care sunt responsabile. ☒

➡ Articolul 7a

Desemnarea furnizorilor de servicii MET

(1) Statele membre pot desemna, individual sau colectiv, un furnizor de servicii MET în exclusivitate, în tot spațiul aerian de care sunt responsabile sau într-un segment din acesta, ținând seama de considerentele de siguranță.

(2) Statele membre informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată în temeiul prezentului articol.

Articolul 7b

Relațiile dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor furnizori de servicii care dețin un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau o declarație valabilă în temeiul articolului 41 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu excepția cazului în care sunt scutiți de cerința privind certificarea în temeiul articolului 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139. O astfel de cooperare se desfășoară în conformitate cu articolul 8, după caz.

În ceea ce privește furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu articolul 7 și furnizorii de servicii MET desemnați în conformitate cu articolul 7a, această cooperare face obiectul autorizării de către statele membre în cauză.

(2) În sensul alineatului (1), furnizorii de servicii de navigație aeriană își formalizează relațiile de muncă prin intermediul unor acorduri scrise sau al unor acorduri juridice echivalente, care stabilesc sarcinile specifice, inclusiv înțelegerile financiare, dacă este cazul, și funcțiile asumate de fiecare furnizor. Aceste acorduri sau înțelegeri se notifică autorității sau autorităților naționale de supervizare în cauză.

În ceea ce privește furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu articolul 7 și furnizorii de servicii MET desemnați în conformitate cu articolul 7a, clauzele acordului respectiv fac obiectul aprobării de către statele membre în cauză. 

 nou

 Consiliul

Articolul 8

**Condiții privind furnizarea serviciilor CNS, AIS, ADS, MET și  [...]  furnizarea 
serviciilor de trafic aerian  [...]  pentru controlul de apropiere și de aerodrom **

(1)  [...]  Fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor definite de statul care i-a desemnat în temeiul articolului 7 alineatul (3), furnizorii  de servicii de trafic aerian  desemnați  pot decide să achiziționeze servicii CNS, AIS  sau  ADS.  [...] 

☞ (1a) Cu excepția cazurilor în care statele membre au desemnat un furnizor de servicii MET în conformitate cu articolul 7a, statele membre pot permite furnizorilor de servicii de trafic aerian să achiziționeze servicii MET. ☞

☞ (1b) ☞ Statele membre ☞ [...] ☞ ☞ pot permite ☞ operatorilor de aeroporturi ☞ sau unui grup de operatori de aeroporturi ☞ să achiziționeze servicii de trafic aerian ☞ [...] ☞ pentru controlul de aerodrom ☞ [...] ☞ ☞ și/sau ☞ servicii de trafic aerian ☞ [...] ☞ pentru controlul ☞ de apropiere ☞ ☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ În acest caz, caietul de sarcini, inclusiv cerințele privind calitatea serviciilor, fac obiectul aprobării de către statele membre. Statele membre desemnează furnizorul de servicii selectat în urma achiziției menționate la prezentul alineat. ☞

(4) Un furnizor de servicii CNS, AIS, ADS, MET sau de servicii de trafic aerian ☞ [...] ☞ ☞ pentru controlul de aerodrom sau pentru controlul de apropiere ☞ poate fi selectat ☞ și, dacă este cazul, desemnat ☞ pentru a furniza servicii într-un stat membru numai ☞ [...] ☞ ☞ ca urmare a unei achiziții efectuate în temeiul alineatelor (1), (1a) sau (1b), cu condiția să îndeplinească următoarele condiții cumulative: ☞

- (a) ☞ [...] ☞ ☞ deține un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau o declarație valabilă în temeiul articolului 41 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu excepția cazului în care este scutit de cerința privind certificarea în temeiul articolului 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139; ☞
- (b) sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru;
- (c) furnizorul de servicii este deținut în proporție de peste 50 % și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția dispozițiilor contrare ale unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte și
- (d) furnizorul de servicii ☞ [...] ☞ ☞ respectă ☞ cerințele naționale în materie de securitate și de apărare.

☞ Prin derogare de la literele (b) și (c), orice furnizor de servicii globale prin satelit căruia i s-a acordat un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 pentru a furniza servicii în Uniune înainte de adoptarea prezentului regulament poate fi selectat pentru a furniza astfel de servicii în Uniune, chiar dacă acesta nu respectă condițiile prevăzute la literele (b) și (c). ☞

(5) ☞ [...] ☞ Articolele 13, 13a, 13b și ☞ 17 și ☞ [...] ☞ normele de punere în aplicare referitoare la articolele respective adoptate în temeiul articolului 18 ☞ nu se aplică ☞ serviciilor MET furnizate de furnizorii de servicii MET selectați sau ☞ furnizorilor de servicii de trafic aerian ☞ [...] ☞ desemnați în urma unei proceduri de achiziții ☞ desfășurate ☞ în conformitate cu ☞ [...] ☞ alineatele (1a) și (1b). ☞ ☞ [...] ☞ Furnizorii ☞ de servicii de trafic aerian ☞ în cauză ☞ ☞ [...] ☞ furnizează autorității naționale de supervizare și ☞ [...] ☞ Comisiei ☞ în scopul monitorizării, date ☞ relevante ☞ privind performanța serviciilor de navigație aeriană în domeniile-cheie de performanță ☞ [...] ☞ menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a) și în domeniul siguranței. ☞

☞ [...] ☞

Articolul 9

Furnizarea de servicii de informații comune

(1) În cazul în care sunt furnizate servicii ☞ [...] ☞ CIS, ☞ datele diseminate trebuie să prezinte integritatea și calitatea necesare pentru a face posibilă furnizarea în condiții de siguranță ☞ și securitate ☞ a serviciilor de management al traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord.

(2) ☞ [...] ☞ ☞ Furnizorul de servicii CIS îndeplinește următoarele cerințe cumulative:

(a) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare;

(b) sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru și

(c) furnizorul de servicii este deținut în proporție de peste 50 % și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte.

(3) Costurile pe care se bazează prețul pentru serviciile CIS se înscriu într-un cont separat de conturile celorlalte activități ale operatorului în cauză și sunt accesibile autorității naționale de supervizare în cauză.

În cazul în care serviciile CIS sunt furnizate în exclusivitate, statele membre impun ca prețul pentru serviciile CIS să se bazeze pe costurile fixe și variabile de furnizare a serviciului în cauză și /sau să includă un adaos corespunzător unui raport adecvat între risc și randament.

(4) Prețul stabilit de furnizorul de servicii CIS este supus evaluării și a aprobării de către autoritatea națională de supervizare în cauză. Prețul acestor servicii este pus la dispoziția publicului.

(5) Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să pună la dispoziție datele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space, în mod nediscriminatoriu, fără a aduce atingere securității naționale, ordinii publice și intereselor politicii de apărare. Furnizorii de servicii CIS pot utiliza aceste date numai în scopuri operaționale ale serviciilor pe care le furnizează.

Prețurile pentru accesul la aceste date se bazează pe costurile suplimentare aferente punerii la dispoziție a datelor și pe costurile de generare a datelor, în cazul în care aceste din urmă costuri nu sunt vizate în temeiul articolului 20 și cu excepția cazului în care statele membre utilizează alte resurse financiare pentru a acoperi aceste costuri.

Articolul 9a

Disponibilitatea datelor operaționale pentru traficul aerian general și accesul la aceste date

(1) În ceea ce privește traficul aerian general, datele operaționale relevante se pun la dispoziție în timp real, în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere intereselor ce țin de securitatea națională, ordinea publică și politica de apărare, de către toți furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturi și administratorul de rețea, inclusiv la nivel transfrontalier și la nivelul întregii Uniuni. Această disponibilitate este în beneficiul furnizorilor de servicii de navigație aeriană certificați sau declarați, al entităților militare responsabile de activități de securitate și apărare, al furnizorilor militari de servicii de navigație aeriană, al utilizatorilor spațiului aerian și al aeroporturilor, precum și al administratorului de rețea. Datele pot fi utilizate numai în scopuri operaționale.

(3) Accesul la datele operaționale relevante menționate la alineatul (1) se acordă gratuit autorităților responsabile de securitate, ordinea publică și apărare, autorităților naționale de supervizare, autorităților naționale competente, administratorului de rețea și agenției, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139.

(4) Comisia stabilește, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), datele operaționale specifice vizate de prezentul articol și definește detaliile tehnice ale furnizării acestor date.

Articolul 9b

Organismul de evaluare a performanței

(1) În conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), Comisia poate desemna, prin intermediul unui act de punere în aplicare, un organism independent și imparțial de evaluare a performanței (*Performance Review Body* – PRB). PRB nu are nicio funcție de reglementare sau altă putere de decizie. Organismului de evaluare a performanței nu îi sunt atribuite sarcini de reglementare sau alte competențe decizionale. Rolul PRB se limitează la furnizarea de consiliere și asistență Comisiei și autorităților naționale de supervizare, la cerere, în special în ceea ce privește colectarea, examinarea, validarea și diseminarea datelor relevante, precum și punerea în aplicare a sistemului de performanță prevăzut la articolele 10-18 și a sistemului de tarificare prevăzut la articolele 19-23. Comisia și autoritățile naționale de supervizare rămân responsabile de punerea în aplicare a sarcinilor și obligațiilor care le revin în temeiul prezentului regulament. Comisia supraveghează executarea corespunzătoare a sarcinilor PRB.

(2) În cazul în care Comisia decide să desemneze un PRB în temeiul alineatului (1), aceasta adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), norme detaliate privind, în special, perioada de desemnare a PRB, componența PRB, procedura de selecție și numire a membrilor PRB, inclusiv, dacă este cazul, a președintelui PRB, precum și durata mandatului acestora, indemnizațiile, cheltuielile și remunerația membrilor PRB, sarcinile PRB în conformitate cu prezentul regulament și în limitele acestuia, precum și modalitățile specifice de finanțare a activităților PRB. ☹

↓ 550/2004

~~Articolul 9~~

~~Desemnarea prestatorilor de servicii meteorologice~~

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

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

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5

(adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

Articolul ~~10~~11

Sistemul de îmbunătățire a performanțelor ☒ performanță ☒

(1) ⇒ În conformitate cu prezentul articol și cu articolele 11-18, se aplică ☐ Se institue un sistem de îmbunătățire a performanțelor ☒ performanță a ☒ serviciilor de navigație aeriană și ale ☐
☐ [...] ☐ managementului rețelei ☐ cu scopul de a îmbunătăți performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale ☐ [...] ☐ managementului rețelei ☐ în cadrul Ccerului unic european.
~~Acesta cuprinde:~~

(2) Sistemul de performanță este pus în aplicare pe perioade de referință de minimum ☐ [...] ☐
☐ trei ☐ ani și de maximum cinci ani. Sistemul de performanță include:

(a) obiective de performanță la nivelul ~~comunitar referitoare la~~ ☒ Uniunii ☞ referitoare la serviciile de navigație aeriană de rută ☞ în ☒ domeniile ~~esențiale~~ ☒ -cheie ☒ de performanță, ~~cum ar fi siguranța,~~ ale mediului, capacității și rentabilității ☞ pentru fiecare perioadă de referință ☞ ;

(b) planuri ~~la nivel național~~ ☒ de performanță ☒ sau planuri pentru blocurile funcționale de spațiu aerian, incluzând obiectivele de performanță ☞ obligatorii ☞ și, după caz, sisteme de stimulente ☞ ☞ , care să asigure coerența cu obiectivele de performanță la nivel comunitar ☞ în domeniile-cheie de performanță menționate la litera (a), pentru fiecare perioadă de referință ☞ ; ~~precum și~~

(c) evaluarea periodică, monitorizarea și analiza comparativă a ☒ performanței ☒ serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea ☞ în domeniile-cheie de performanță ☞ [...] ☞ ☞ menționate la litera (a) și din perspectiva indicatorilor de siguranță relevanți, definiți în coordonare cu agenția ☞ ☞.

☞ [...] ☞

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

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

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

(e) ~~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 unie.~~

(3) ~~Se aplică următoarele proceduri sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1)~~ ☒ ☑ [...] ☐ ☑ Sistemul de performanță menționat la alineatele (1) și ☐ (2)
☑ [...] ☐ se bazează pe ☒ :

- (a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale ~~rețelei~~ managementului rețelei, furnizate de toate părțile ~~interesate~~ relevante, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi, de autoritățile naționale de supervizare, de autoritățile naționale competente și de alte autorități naționale, de agenție, de administratorul de rețea și de Eurocontrol;

↓ nou

Consiliul

- (b) indicatorii-cheie de performanță pentru stabilirea obiectivelor în domeniile-cheie de performanță menționate la alineatul (2) litera (a);
- (c) indicatorii de monitorizare a performanței în domeniile-cheie de performanță menționate la alineatul (2) litera (a) și indicatorii de siguranță relevanți, definiți în coordonare cu agenția;
- (cc) o metodologie de calculare a valorilor obținute prin defalcare;
- (d) principiile care stau la baza elaborării planurilor de performanță și a obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru managementul rețelei, precum și pe conținutul acestor planuri;
- (e) evaluarea proiectelor de planuri și obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru managementul rețelei;
- (f) monitorizarea planurilor de performanță, inclusiv mecanisme de alertă adecvate pentru revizuirea planurilor și a obiectivelor de performanță și pentru revizuirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii în cursul unei perioade de referință;
- (g) analiza comparativă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, după caz;

- (h) sisteme de stimulente, inclusiv ➤ atât stimulente financiare pozitive, cât și ☐ contrastimulente financiare aplicabile în cazul în care un furnizor de servicii de trafic aerian ➤ depășește sau ☐ nu îndeplinește obiectivele de performanță obligatorii relevante ➤ pentru serviciile de navigație aeriană, ☐ în cursul perioadei de referință, ➤ [...] ☐ ➤ cu excepția cazului în care respectiva depășire sau neîndeplinire a obiectivelor se datorează unor factori care nu se află sub controlul furnizorului de servicii de trafic aerian ☐;
- (i) mecanisme de împărțire a riscurilor în ceea ce privește traficul și costurile;
- (j) calendare pentru stabilirea obiectivelor, pentru evaluarea planurilor și a obiectivelor de performanță, pentru monitorizare și pentru analiza comparativă;
- [...] ☐
- (l) mecanisme de gestionare a evenimentelor neprevăzute și semnificative care au un impact însemnat asupra punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarificare.
- (4) Stabilirea obiectivelor de performanță incluse în planurile de performanță, pregătirea și evaluarea proiectelor de planuri de performanță, inclusiv alocarea costurilor între servicii, precum și monitorizarea și analiza comparativă a performanței serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei iau în considerare impactul circumstanțelor locale, precum și factorii care nu se află sub controlul furnizorului de servicii de trafic aerian și al administratorului de rețea. ☐

Articolul 11

Stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii

(1) În conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3) și cu alineatele (2)-(3) de la prezentul articol, Comisia adoptă [...] obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută [...] în domeniile-cheie de performanță [...] menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a) pentru fiecare perioadă de referință [...] și definește durata perioadei respective. Laolaltă cu [...] respective obiective de performanță la nivelul Uniunii, Comisia poate defini valori de referință complementare, praguri de alertă, valori obținute prin defalcare [...] și grupuri-standard, cu scopul de a permite evaluarea și aprobarea proiectelor de planuri de performanță în conformitate cu criteriile menționate la articolul 13 [...] alineatele (3) și (3a) și cu articolul 13a.

(2) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii menționate la alineatul (1) se definesc pe baza următoarelor criterii esențiale:

(a) trebuie să [...] urmărească obținerea de îmbunătățiri progresive [...] în ceea ce privește performanța operațională, [...] economică și de mediu a serviciilor de navigație aeriană;

(b) trebuie să fie realiste și realizabile în cursul perioadei de referință în cauză, [...] permițând furnizarea eficientă, durabilă și rezilientă a serviciilor de navigație aeriană și promovând totodată progrese tehnologice pe termen mai lung;

(c) trebuie să ia în considerare contextul economic și operațional al perioadei de referință, inclusiv previziunile în materie de trafic și datele operaționale, precum și interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a) și necesitatea de a îndeplini obiectivele de mediu ale UE;

(d) trebuie să țină seama de indicatorii de siguranță menționați la articolul 10 alineatul (2) litera (c).

(3) În scopul pregătirii deciziilor sale referitoare la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, Comisia [...] consultă autoritățile naționale, Eurocontrolul și părțile interesate operaționale și colectează toate informațiile necesare de la acestea. [...] și poate solicita avizul PRB în cazul în care un PRB a fost desemnat în conformitate cu articolul 9b.

[...]

Planurile de performanță și obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană

☞ [...] ☞

(1) ☞ [...] ☞ ☞ Statele membre ☞ adoptă, pentru fiecare perioadă de referință, ☞ [...] ☞ ☞ în mod individual sau colectiv, la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, un proiect de plan ☞ de performanță, ☞ astfel cum a fost pregătit de autoritatea națională de supervizare, cu contribuții și din partea altor autorități naționale, dacă este cazul, bazat în special pe contribuția furnizorului (furnizorilor) de servicii de trafic aerian desemnat (desemnați) ☞, cu privire la toate serviciile de navigație aeriană ☞ [...] ☞ pe care ☞ furnizorul de servicii respectiv ☞ le furnizează și, dacă este cazul, pe care le achiziționează de la alți furnizori.

☞ [...] ☞ ☞ Proiectul de plan ☞ de performanță se adoptă după stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză. ☞ [...] ☞

☞ (1a) Înainte de începerea fiecărei perioade de referință, fiecare autoritate națională de supervizare stabilește criteriile de alocare a costurilor comune serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală între cele două categorii de servicii, ținând seama de principiul corelării costurilor. Aceasta include aceste informații în proiectul de plan de performanță. Autoritatea națională de supervizare se asigură că bazele de cost pentru stabilirea tarifelor respectă criteriile respective și cerințele de la articolul 20.

(1b) Pentru fiecare perioadă de referință, autoritatea națională de supervizare stabilește și include în proiectul de plan de performanță, în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a), ☞ obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută ☞ [...] ☞ care să fie coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, ☞ precum și obiective de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală. ☞ Aceste proiecte de planuri de performanță trebuie să țină seama de Planul general european ATM ☞ [...] ☞ ☞ și de interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a), precum și de necesitatea de a îndeplini cerințele de siguranță relevante ale UE și obiectivele de mediu ale UE. ☞

(2) ☞ [...] ☞ ☞ Proiectul de plan ☞ de performanță ☞ [...] ☞ ☞ menționat ☞ la alineatul (1) trebuie să includă informațiile relevante, ☞ în special previziunile în materie de trafic și datele operaționale, ☞ furnizate de ☞ Eurocontrol și de ☞ administratorul de rețea ☞ [...] ☞ ☞ sau de surse locale, după caz ☞

➤ La elaborarea proiectului de plan de performanță, autoritatea națională de supervizare ➤ trebuie să se consulte cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, cu autoritățile militare, cu operatorii de aeroporturi și cu coordonatorii de aeroporturi. ➤ [...] ➤ ➤ precum și cu autoritatea națională competentă în cazul în care autoritatea națională de supervizare și autoritatea națională competentă sunt două entități diferite. Se verifică ➤ conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(3) ➤ [...] ➤ Coerența obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută, ➤ care urmează a fi incluse în proiectul de plan de performanță, ➤ cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii se stabilește ➤ ținând seama de circumstanțele locale și de interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a), precum și de siguranță, ➤ în funcție de ➤ [...] ➤ ➤ toate criteriile următoare sau de o parte a acestora: ➤

(a) în cazul în care laolaltă cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii au fost stabilite valori obținute prin defalcare, compararea obiectivelor de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță cu respectivele valori obținute prin defalcare;

(b) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și, în plus, pe perioada totală care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță;

(c) compararea nivelului de performanță planificat al furnizorului de servicii de trafic aerian în cauză ➤ [...] ➤ ➤ din cadrul grupului-standard relevant. ➤

➤ Evaluarea coerenței obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității exclude costurile menționate la articolul 20 alineatul (3) literele (b), (d) și (e). ➤

➤ (3a) ➤ În plus, proiectul de plan de performanță ➤ adoptat ➤ trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) principalele ipoteze folosite ca bază pentru stabilirea obiectivelor și măsurile menite să atingă obiectivele în cursul perioadei de referință, inclusiv valorile de referință, previziunile în materie de trafic și ipotezele economice utilizate, trebuie să fie precise, adecvate și coerente ➤ în momentul elaborării planului de performanță; ➤

(b) proiectul de plan de performanță ➤ adoptat ➤ trebuie să fie complet în ceea ce privește datele și documentele justificative;

(c) bazele de cost pentru stabilirea tarifelor trebuie să fie conforme cu articolul 20.

➤ [...] ➤

➤ (3b) Proiectele de planuri de performanță adoptate sunt puse la dispoziția publicului, fără a aduce atingere confidențialității informațiilor sensibile.

(5) Proiectele de planuri de performanță adoptate sunt prezentate Comisiei spre evaluare și aprobare în conformitate cu articolul 13a.

Articolul 13a

Evaluarea obiectivelor de performanță și a planurilor de performanță de către Comisie

(1) Comisia evaluează obiectivele de performanță pentru ➤ serviciile de navigație aeriană de rută ➤ [...] ➤ ➤ și proiectele de planuri de performanță adoptate ➤ menționate la articolul ➤ [...] ➤ ➤ 13 conform criteriilor și condițiilor prevăzute la articolul 13 alineatele (3) și (3a). ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤ ➤ (2) În cazul în care coerența obiectivelor ➤ de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută ➤ [...] ➤ cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii ➤ [...] ➤ ➤ nu poate fi stabilită pe baza criteriilor prevăzute la articolul 13 alineatul (3), ➤ ➤ [...] ➤ ➤ Comisia ➤ evaluează ➤ [...] ➤ ➤ în ce măsură abaterea de la aceste criterii poate fi justificată de circumstanțele locale și/sau de interdependențele dintre domeniile-cheie ➤ de performanță ➤ [...] ➤ ➤ menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a), ➤ ➤ în lumina informațiilor furnizate în proiectele de planuri ➤ ➤ [...] ➤ de performanță ➤ [...] ➤ ➤ și a considerațiilor privind siguranța. Într-un astfel de ➤ ➤ [...] ➤ ➤ caz, obiectivele ➤ de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută ➤ [...] ➤ ➤ sunt considerate ➤ coerente cu obiectivele ➤ [...] ➤ la nivelul Uniunii. ➤ [...] ➤

Comisia poate permite, în cazul serviciilor de navigație aeriană de rută, o abatere a obiectivelor de performanță [...] de la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii [...] în ceea ce privește domeniile-cheie de performanță ale rentabilității sau capacității, în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura coerența obiectivelor de performanță pentru serviciile respective cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al mediului. În plus, abaterile sunt autorizate pentru a permite conformitatea cu cerințele relevante ale UE în materie de siguranță prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele [...] de punere în aplicare și delegate adoptate în temeiul acestuia. [...]

(3) În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță adoptat îndeplinește criteriile și condițiile prevăzute la articolul 13 alineatele (3) și (3a) coroborat cu alineatul (2) de la prezentul articol, Comisia îl aprobă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

(4) În cazul în care constată că există îndoieli cu privire la conformitatea proiectului de plan de performanță cu criteriile și condițiile prevăzute la articolul 13 alineatele (3) și (3a) coroborat cu alineatul (2) de la prezentul articol, Comisia inițiază o examinare detaliată a respectivului proiect de plan de performanță, solicitând informații suplimentare din partea statului membru în cauză, dacă este necesar.

(5) În cazul în care, după efectuarea examinării detaliate, Comisia constată că proiectul de plan de performanță îndeplinește [...] criteriile și condițiile prevăzute la articolul 13 alineatele (3) și (3a) coroborat cu alineatul (2) de la prezentul articol, aceasta îl aprobă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

[...] Cu toate acestea, în cazul în care constată că [...] proiectul de plan de performanță [...] nu este coerent cu criteriile și condițiile respective, Comisia adoptă o decizie de stabilire a măsurilor corective pe care statul membru (statele membre) în cauză trebuie să le ia, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

➡ Statul membru (statele membre) în cauză comunică Comisiei măsurile pe care le-a(u) luat în temeiul deciziei respective, precum și informații care demonstrează că măsurile respective sunt conforme cu decizia respectivă.

În cazul în care constată că măsurile respective sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei sale, Comisia notifică acest lucru statului membru (statelor membre) în cauză și aprobă proiectul de plan de performanță în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

În cazul în care constată că măsurile respective nu sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei, Comisia notifică acest lucru statului membru în cauză și ia măsuri, după caz, pentru a remedia neconformitatea, inclusiv prin intermediul acțiunilor prevăzute la articolul 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

↕ nou

➡ Consiliu

(6) ➡ [...] ➡ Statele membre ➡ în cauză adoptă ca planuri definitive proiectele de planuri de performanță aprobate de ➡ [...] ➡ Comisie în conformitate cu prezentul articol ➡ și le pun la dispoziția publicului, ➡ fără a aduce atingere confidențialității informațiilor sensibile. ➡

➡ Articolul 13b

Monitorizarea performanței

Autoritatea națională de supervizare, în cooperare cu autoritatea națională competentă în cazul în care aceasta este o entitate diferită, evaluează dacă serviciile de navigație aeriană furnizate în spațiul aerian aflat în responsabilitatea lor îndeplinesc obiectivele de performanță cuprinse în planurile de performanță aprobate în conformitate cu articolul 13a și dacă planurile respective sunt puse în aplicare în mod corect, stabilind totodată dacă pune în aplicare stimulentele pozitive sau negative care decurg din sistemele menționate la articolul 10 alineatul (3) litera (h).

(2) Autoritatea națională de supervizare ➡ întocmește rapoarte periodice referitoare la monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană ➡ [...] ➡ furnizate de furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați ➡ și pune la dispoziția publicului rezultatele acestor evaluări ➡ fără a aduce atingere confidențialității informațiilor sensibile. ➡

➤ [...] ➤ Furnizorii ➤ de servicii de trafic aerian ➤ [...] ➤ desemnați ➤ trebuie să furnizeze informațiile și datele necesare pentru ➤ o astfel de monitorizare. ➤ [...] ➤ Acestea includ informații și date legate de costurile ➤ [...] ➤ reale ➤ ale serviciilor furnizate și, după caz, fără a aduce atingere confidențialității informațiilor sensibile, precum și date referitoare la costurile reale ale serviciilor achiziționate de la alți furnizori de servicii. ➤

➤ (2a) ➤ În cazul în care obiectivele de performanță ➤ cuprinse în planurile de performanță ➤ nu sunt atinse sau planul de performanță nu este pus în aplicare în mod corect, autoritatea națională de supervizare ➤ [...] ➤ ➤ evaluează dacă acest lucru se datorează unor considerente de siguranță sau unor factori externi care nu se află sub controlul furnizorului de servicii de trafic aerian. În special, autoritatea națională de supervizare evaluează impactul oricăror efecte negative ale măsurilor adoptate în vederea îmbunătățirii funcționării globale a rețelei asupra performanței reale a furnizorului de servicii de trafic aerian. În cazul în care neatingerea obiectivelor de performanță nu poate fi justificată de considerente de siguranță sau de factori externi, autoritatea națională de supervizare impune ➤ luarea de măsuri corective de către ➤ [...] ➤ ➤ furnizorul ➤ de servicii de trafic aerian ➤ [...] ➤.

➤ (2b) Stimulentele și contrastimulentele financiare țin seama de deteriorarea serviciilor și sunt proporționale cu amplitudinea variației dintre performanțele atinse și obiectivele de performanță stabilite în planurile de performanță aprobate.

Stimulentele și contrastimulentele financiare pot fi aplicate numai în cazul în care depășirea sau neatingerea obiectivelor de performanță se datorează sau, respectiv, este imputabilă furnizorului de servicii de trafic aerian în cauză. Astfel de contrastimulente nu sunt de natură să afecteze viabilitatea financiară a respectivului furnizor de servicii de trafic aerian și nici siguranța și calitatea furnizării serviciilor. ➤

➤ [...] ➤ ➤ (3) Comisia evaluează ➤ periodic ➤ [...] ➤ ➤ realizarea globală a obiectivelor ➤ de performanță la nivelul Uniunii ➤ și prezintă ➤ ➤ [...] ➤ ➤ rezultatele comitetului menționat ➤ la articolul ➤ [...] ➤ ➤ 37 alineatul (1). ➤

Planul de performanță al rețelei

(1) Administratorul de rețea întocmește, pentru fiecare perioadă de referință, în conformitate cu procesul decizional în cooperare menționat la articolul 27 alineatul (7), un proiect de plan de performanță al rețelei. [...]

Proiectul de plan de performanță al rețelei este elaborat după stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză. El trebuie să cuprindă obiective de performanță în domeniile-cheie de performanță [...] menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a).

(2) Proiectul de plan de performanță al rețelei este prezentat [...] Comisiei spre evaluare și adoptare.

[...] (2a) Comisia evaluează proiectul de plan de performanță al rețelei, pe baza următoarelor criterii esențiale:

(a) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și [...] pe perioada care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță, precum și a contribuției la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii;

(b) caracterul complet [...] și coerența proiectului de plan de performanță al rețelei în ceea ce privește datele și documentele justificative, inclusiv principalele ipoteze folosite și previziunile în materie de trafic.

(2b) În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță al rețelei este complet și arată îmbunătățiri adecvate la nivel de performanță, Comisia adoptă proiectul de plan de performanță al rețelei ca plan definitiv. În caz contrar, Comisia [...] solicită administratorului de rețea să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță al rețelei.

Revizuirea obiectivelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință

(1) În cazul în care, în cursul unei perioade de referință, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii nu mai sunt adecvate, din cauza modificării semnificative a circumstanțelor sau a considerentelor de siguranță și în cazul în care revizuirea [...] unuia sau a mai multor obiective este necesară și proporțională, Comisia revizuieste obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. În cazul unei astfel de decizii se aplică articolul 11.

În cazul în care, în urma revizuirii, obiectivele de performanță cuprinse în planurile de performanță adoptate în temeiul articolului 13a alineatul (6) nu mai sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, statele membre revizuiesc planurile respective în ceea ce privește obiectivele de performanță, în cauză. [...] Articolele 13 și [...] 13a se aplică revizuirii planurilor respective. Consultarea menționată la articolul 13 alineatul (2) poate fi limitată, în sensul prezentului paragraf, la obiectivele de performanță și la părțile din proiectele de planuri de performanță care sunt afectate direct sau indirect de revizuire.

În urma revizuirii menționate la primul paragraf, administratorul [...] de rețea trebuie să elaboreze un nou proiect de plan de performanță al rețelei. [...] Articolul 16 se aplică adoptării noului plan respectiv.

(2) Decizia privind obiectivele revizuite de performanță la nivelul Uniunii menționată la alineatul (1) trebuie să includă dispoziții tranzitorii pentru perioada până când devin aplicabile planurile [...] de performanță [...] revizuite definitive. Obiectivele revizuite la nivelul Uniunii și dispozițiile tranzitorii nu se aplică retroactiv.

(2a) În cazul unei crize în rețea care împiedică furnizarea de previziuni fiabile în materie de trafic, dispozițiile tranzitorii menționate la alineatul (2) pot include suspendarea sistemului de performanță până în momentul în care noi previziuni fiabile devin disponibile. Într-un astfel de caz, Comisia definește condițiile aferente, inclusiv adaptările necesare ale tarifelor aplicabile, în decizia menționată la alineatul (1).

(3) [...] Statele membre pot revizui unul sau mai multe dintre obiectivele de performanță în cursul unei perioade de referință, [...] în cazul în care se ating pragurile de alertă sau în cazul în care [...] se demonstrează că datele, ipotezele și motivele inițiale care stau la baza obiectivelor de performanță nu mai sunt corecte într-o măsură semnificativă și durabilă, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță.

➡ [...] ⬅

➡ În acest caz, statele membre revizuiesc planurile de performanță în ceea ce privește obiectivele în cauză, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 13 și 13a. Consultarea menționată la articolul 13 alineatul (2) poate fi limitată, în sensul prezentului alineat, la obiectivele de performanță și la părțile din planurile de performanță care sunt afectate direct sau indirect de revizuire. ⬅

Articolul 18

Punerea în aplicare a sistemului de performanță

Pentru punerea în aplicare a sistemului de performanță, Comisia adoptă, ➡ prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), ⬅ cerințe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolul 10 alineatul (3) și articolele 11, ➡ [...] ⬅ ➡ 13, 13a, 13b, ⬅ 16 și 17, îndeosebi în ceea ce privește ➡ [...] ⬅ ➡ pregătirea, evaluarea, aprobarea și revizuirea planurilor ⬅ de performanță, stabilirea obiectivelor de performanță, ➡ [...] ⬅ monitorizarea performanței, ➡ metodologia de evaluare comparativă, sistemele de stimulente, ⬅ ➡ [...] ⬅ dispunerea de măsuri corective, precum și calendare pentru toate procedurile. ➡ [...] ⬅

↓ 1070/2009 articolul 1

~~(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;~~

~~(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~~

~~critериile 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) 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. (d) criterii care să determine dacă obiectivele naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian sunt conforme cu obiectivele de performanță comunitare pe durata perioadei de referință și pentru a susține mecanismele de alertă;~~

~~(e) principiile generale privind înființarea de către statele membre a sistemului de stimulente;~~

~~(f) principiile privind aplicarea unui mecanism tranzitoriu necesar pentru adaptarea la funcționarea sistemului de îmbunătățire a performanțelor, a cărei durată nu trebuie să depășească 12 luni de la adoptarea normelor de punere în aplicare.~~

~~(b) perioada de referință și intervale pentru evaluarea îndeplinirii obiectivelor de performanță și stabilirea de noi obiective;~~

~~(a) conținutul și calendarul procedurilor menționate la alineatul (4);~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5

~~(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.~~

↓ 550/2004 (adaptat)

~~CAPITOLUL III~~

~~SCHEME DE TARIFARE~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 8

~~Articolul 14~~

~~Generalități~~

~~În conformitate cu cerințele de la articolele 15 și 16, schema de tarificare 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 tarificare Eurocontrol pentru tarifele de rută.~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 9
(adaptat)

Articolul 19~~15~~

Principii ☒ aplicabile sistemului de tarifare ☒

↓ nou
→ Consiliul

(1) Fără a aduce atingere posibilității statelor membre de a finanța furnizarea serviciilor de → [...] → navigație aeriană care fac obiectul prezentului articol din fonduri publice, se stabilesc, se impun și se percep utilizatorilor spațiului aerian tarife pentru serviciile de navigație aeriană → în conformitate cu articolul 15 din Convenția de la Chicago și cu prezentul articol, precum și cu articolele 20-22 și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 23. Sistemul de tarifare instituit în temeiul prezentului articol, precum și al articolelor 20-22 este în concordanță cu sistemul de tarifare pentru tarifele de rută stabilit de Eurocontrol, în special cu principiile Eurocontrolului pentru stabilirea bazei de cost pentru tarifele de rută și calcularea ratelor unitare .

(2) Tarifele se bazează pe costurile furnizorilor de servicii de → [...] → navigație aeriană suportate în legătură cu furnizarea de servicii și → punerea la dispoziție de funcții → [...] → [...] → pentru utilizatorii spațiului aerian sau în folosul acestora pe perioade de referință fixe, astfel cum sunt definite la articolul 10 alineatul (2). Aceste costuri pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor → [...] .

(3) Tarifele trebuie să încurajeze furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea atingerii unui înalt nivel de siguranță și de rentabilitate → [...] , reducând totodată impactul aviației asupra mediului.

→ [...] .

(5) Veniturile → încasate de un furnizor de servicii de navigație aeriană din tarifele impuse utilizatorilor spațiului aerian în conformitate cu prezentul articol nu pot fi utilizate pentru a finanța servicii → [...] → pe care respectivul furnizor de servicii de navigație aeriană le furnizează în condiții de piață în conformitate cu articolul 8 sau pentru a finanța orice altă activitate comercială desfășurată de furnizorul respectiv .

(6) Datele financiare referitoare la costurile determinate și la costurile reale [...] ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați trebuie raportate autorităților naționale de supervizare [...].

Articolul 20

Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor

(1) Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor pentru [...] serviciile de navigație aeriană [...] constau în costurile determinate, astfel cum sunt stabilite în planurile de performanță adoptate în conformitate cu articolul 13a alineatul (6), aferente furnizării serviciilor respective în zona tarifară de rută și în zona tarifară terminală în cauză [...].

(2) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ costurile infrastructurilor și serviciilor relevante, [...] costurile capitalului și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare și alte costuri cu personalul.

(3) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ, deopotrivă, următoarele costuri:
[...]

(b) [...] costurile [...] legate de supravegherea serviciilor de navigație aeriană suportate de [...] autoritățile naționale de supervizare, de autoritățile naționale competente și de alte autorități naționale, în cazul în care statul membru decide astfel [...];

(c) costurile suportate de furnizorii de servicii de [...] navigație aeriană în legătură cu furnizarea serviciilor de navigație aeriană [...], în cazul în care statul membru decide astfel;

(d) costurile suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană în legătură cu [...] funcțiile de rețea, [...] în special în legătură cu cooperarea cu [...] administratorul de rețea, și cu alte funcții, astfel cum sunt descrise la articolul 2 punctul 9;

(e) costurile care decurg din Convenția internațională a Eurocontrolului privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene din 13 decembrie 1960, astfel cum a fost modificată ultima dată, în cazul în care statul membru decide astfel.

(4) Costurile determinate nu includ costurile penalităților impuse de statele membre [...] în conformitate cu articolul 42 [...].

(5) [...] Costurile aferente atât serviciilor de navigație aeriană de rută [...] cât și serviciilor de navigație aeriană terminală [...] se alocă conform criteriilor stabilite de autoritatea națională de supervizare în conformitate cu articolul 13 alineatul (1a). Nu se permit subvenții încrucișate între [...] serviciile de navigație aeriană de rută și [...] serviciile de navigație aeriană terminală [...]. Se permit subvențiile încrucișate între diferite servicii de navigație aeriană din cadrul uneia dintre cele două categorii menționate numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării transparente în conformitate cu articolul 25 alineatul (3).

(6) Furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați trebuie să furnizeze [...] autorității naționale de supervizare și Comisiei informații detaliate cu privire la baza de cost pe care o folosesc. În acest scop, costurile se defalchează [...] făcându-se distincție între costurile cu personalul, alte costuri de funcționare decât costurile cu personalul, costurile de amortizare, costurile capitalului, costurile menționate la articolul 20 alineatul (3), [...] precum și costurile excepționale.

Articolul 21

[...] Zona tarifară și ratele unitare [...]

(1) Ratele unitare se stabilesc, per an calendaristic și per zonă tarifară, pe baza costurilor determinate și a previziunilor în materie de trafic din planurile de performanță, precum și pe baza ajustărilor aplicabile rezultate din anii anteriori și a altor venituri.

(1a) Fără a aduce atingere articolului 20 alineatul (5) primul paragraf, statele membre definesc, înainte de începerea unei perioade de referință, zonele tarifare pentru serviciile de navigație aeriană și identifică furnizorii de servicii de trafic aerian care intră în sfera de aplicare a fiecărei zone tarifare. Comisia definește, prin intermediul unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), condițiile în care statele membre pot modifica sau stabili o nouă zonă tarifară terminală în cursul unei perioade de referință. [...]

(2) Ratele unitare se stabilesc de către [...] statele membre [...] și fac obiectul verificării de către Comisie pentru a se stabili [...] dacă sunt conforme cu articolul 19, [...] cu articolul 20 și cu prezentul articol. În cazul în care [...] Comisia [...] constată că o rată unitară nu îndeplinește cerințele menționate, respectiva rată unitară este revizuită în mod corespunzător de [...] statul membru [...] în cauză [...] și este modificată după caz. [...]

Articolul 22

Stabilirea tarifelor

(1) Se percep tarife utilizatorilor spațiului aerian pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, în condiții nediscriminatorii, luându-se în considerare capacitățile productive relative ale diferitelor tipuri de aeronave în cauză. La impunerea de tarife diferiților utilizatori ai spațiului aerian pentru utilizarea aceluiași serviciu, nu se face distincție cu privire la naționalitatea sau categoria utilizatorului.

(2) Tariful ☞ de rută ☞ pentru serviciile de navigație aeriană ☞ [...] ☞ pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de rută dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară de rută și a unităților de servicii de rută pentru zborul respectiv. ☞ [...] ☞

(3) Tariful pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară terminală dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară terminală și a unităților de servicii de navigație aeriană terminală pentru zborul respectiv. În scopul calculării tarifului ☞ [...] ☞ de navigație aeriană terminală, apropierea și plecarea unui zbor se consideră ca fiind un singur zbor. ☞ [...] ☞

(4) Poate fi permisă exceptarea anumitor utilizatori ai spațiului aerian ☞ sau a anumitor zboruri ☞ de la plata tarifelor de navigație aeriană, în special a ☞ utilizatorilor care folosesc aeronave ☞ ☞ [...] ☞ ușoare și ☞ [...] ☞ ☞ aeronave ☞ de stat ☞ sau a zborurilor care sunt operate cu astfel de aeronave ☞ , cu condiția de a acoperi costul unei astfel de exceptări din alte resurse și de a nu-l transfera asupra altor utilizatori ai spațiului aerian.

(5) Tarifele ☞ [...] ☞ ☞ pot fi ☞ modulate astfel încât furnizorii de servicii de ☞ [...] ☞ ☞ trafic aerian ☞ ☞ [...] ☞ și utilizatorii spațiului aerian să fie încurajați să sprijine îmbunătățirile la nivelul performanței de mediu sau al calității serviciilor, cum ar fi prin ☞ utilizarea celei mai eficiente rute disponibile din punctul de vedere al consumului de combustibil ☞ , utilizarea sporită a combustibililor alternativi durabili, creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă, menținând, în același timp, un nivel optim de siguranță, în special pentru punerea în aplicare a Planului general european ATM. Modularea trebuie să constea în avantaje sau dezavantaje financiare și să fie neutră din punctul de vedere al veniturilor pentru furnizorii de servicii de trafic aerian.

☞(5a) Comisia, în consultare cu statele membre, cu furnizorii de servicii de trafic aerian și cu utilizatorii spațiului aerian, realizează un studiu de fezabilitate privind impactul modulării tarifelor asupra traficului aerian și asupra părților interesate, inclusiv asupra traiectoriilor de zbor, a capacității, a componenței flotei și a costurilor pentru utilizatorii spațiului aerian, precum și asupra mecanismelor de asigurare a neutralității veniturilor furnizorilor de servicii de trafic aerian. Acest studiu vizează, de asemenea, contribuția modulării respective la realizarea obiectivelor Cerului unic european menționate la articolul 1 alineatul (1) și în Comunicarea Comisiei privind Pactul verde european, luând în considerare aspectele legate de competitivitate, sistemele de stimulente existente și alte alternative cunoscute. Pe baza acestui studiu, Comisia poate adopta orientări pentru a permite statelor membre să pună în aplicare modularea tarifelor pe bază voluntară. ☞

Articolul 23

Punerea în aplicare a sistemului de tarificare

Pentru punerea în aplicare a sistemului de tarificare, Comisia adoptă, ☞ prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3). ☞ cerințe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolele 19, 20, 21 și 22, îndeosebi în ceea ce privește bazele de cost și costurile determinate, stabilirea ratelor unitare ☞ [...] ☞ și mecanismele de împărțire a riscurilor, precum și modularea tarifelor ☞ [...] ☞

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 9

~~(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 tarifare;~~

~~(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 stabilese tarifele în conformitate cu alineatul (2), statele membre respectă următoarele principii:~~

~~(a) tarifele pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se stabilesc în condiții nediscriminatorii. La aplicarea de tarife diferitelor 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 un 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.~~

~~Articolul 15~~

~~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.~~

↓ nou

↻ Consiliul

Articolul 24

Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare

(1) Comisia evaluează periodic conformarea ↻ [...] ☒ statelor membre ↻ [...] ☒ ↻ în special a autorităților naționale de supervizare, ☒ cu articolele 10-17 și 19-22 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23. Comisia acționează cu consultarea ↻ [...] ☒ PRB, ↻ în cazul în care un PRB a fost desemnat în conformitate cu articolul 9b ☒ și a autorităților naționale de supervizare.

(2) ↻ [...] ☒ ↻ Atunci când are indicii privind neconformarea cu dispozițiile ☒ menționate la alineatul (1), ↻ Comisia ☒ ↻ [...] ☒ poate demara o investigație ↻ [...] ☒. Ea trebuie să încheie investigația în termen de patru luni ↻ [...] ☒, după audierea statului membru ↻ și ☒ a autorității naționale de supervizare în cauză ↻ [...] ☒.

↻ (3) ☒ Fără a aduce atingere articolului 41 alineatul (1), ↻ [...] ☒ ↻ Comisia ☒ comunică rezultatele investigației sale ↻ [...] ☒ ↻ statului membru și, după caz ☒, ↻ [...] ☒ ↻ furnizorului ☒ de servicii de trafic aerian în cauză și ↻ [...] ☒

↻ [...] ☒ poate emite un aviz cu privire la conformarea sau neconformarea ↻ [...] ☒ ↻ statului membru respectiv ☒ ↻ [...] ☒ cu articolele 10-17 și 19-22 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 18 și 23. ↻ [...] ☒ ↻ Aceasta ☒ notifică respectivul aviz statului membru ↻ [...] ☒ în cauză.

↓ 550/2004 (adaptat)

⇒ nou

Articolul ~~25~~⁴²

Transparența situației contabile ☒ a furnizorilor de servicii de navigație aeriană ☒

(1) ⇒ Anual, ⇐ ~~Prestatorii~~ ☒ furnizorii ☒ de servicii de navigație aeriană, indiferent de sistemul de proprietate sau de ~~forma~~ ☒ structurile ☒ lor juridice^{ca}, întocmesc, ~~prezintă spre auditare~~ și fac publică situația contabilă. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de ~~Comunitate~~ ☒ Uniune ☒. În cazul în care, din cauza statutului juridic al ~~prestatorului~~ ☒ furnizorului ☒ de servicii ☒ de navigație aeriană ☒, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, ~~prestatorul~~ ☒ furnizorul ☒ ~~depune toate eforturile pentru~~ ☒ trebuie să ☒ asigure^a un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde. ~~(2) În toate cazurile, prestatorii~~ ☒ Furnizorii ☒ de servicii de navigație aeriană publică un raport anual și sunt auditați cu regularitate de un auditor independent ☒ în ceea ce privește situația contabilă menționată la prezentul alineat ☒.

↓ nou

⇒ Consiliul

(2) Autoritățile naționale de supervizare ⇒ [...] ☒ au dreptul de a avea acces la situațiile contabile ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană aflați sub supervizarea lor. Statele membre pot decide să acorde acces la aceste situații contabile și ⇒ [...] ☒ ⇒ autorităților naționale ☒ de supervizare ⇒ din alte state membre ☒ .

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 7
(adaptat)

⇒ nou

(3) ~~În cazul în care furnizează un pachet de servicii, furnizorii de servicii de navigație aeriană~~ ⇒ trebuie să țină, în contabilitatea internă, evidențe contabile separate pentru fiecare serviciu de navigație aeriană ⇐ ~~identifică și prezintă costurile și veniturile care provin din serviciile de navigație aeriană, defalcate în conformitate cu schema de tarificare 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~~ ⊗ executate ⊗ de întreprinderi separate ⇒, în vederea evitării discriminării, a subvenționării încrucișate și a denaturării concurenței. Un furnizor de servicii de navigație aeriană trebuie, de asemenea, să țină o evidență contabilă separată pentru fiecare activitate în cazul căreia: ⇐

↓ nou

⇒ Consiliul

(a) furnizează servicii de navigație aeriană achiziționate în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) și servicii de navigație aeriană care nu intră sub incidența dispoziției respective;

(b) furnizează servicii de navigație aeriană și desfășoară alte activități, indiferent de natura lor, inclusiv servicii ⇒ [...] ⇐ ⇒ CIS ⇐ ;

(c) furnizează servicii de navigație aeriană în Uniune și în țări terțe.

Costurile determinate ⇒ și ⇐ costurile reale ⇒ [...] ⇐ generate de serviciile de navigație aeriană trebuie defalcate ⇒ pe categorii de costuri ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ în conformitate cu articolul 20 alineatul (6) ⇐ și trebuie puse la dispoziția publicului, sub rezerva protejării informațiilor confidențiale.

(4) Datele financiare referitoare la costuri ⇒ [...] ⇐ raportate în conformitate cu articolul 19 alineatul (6) și alte informații relevante pentru calcularea ratelor unitare fac obiectul auditării sau al verificării de ⇒ către ⇐ autoritatea națională de supervizare sau de ⇒ către ⇐ o entitate independentă de furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și al aprobării de către autoritatea națională de supervizare. ⇒ Fără a aduce atingere confidențialității informațiilor sensibile ⇐, ⇒ [...] ⇐ ⇒ concluziile ⇐ auditului sunt puse la dispoziția publicului.

↓ 550/2004

~~(4) Statele membre desemnează autoritățile competente care au drept de acces la conturile prestatorilor de servicii care prestează servicii în spațiul aerian de care răspund.~~

~~(5) Statele membre pot aplica dispozițiile tranzitorii din articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 1606/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 iulie privind aplicarea standardelor contabile internaționale¹ în cazul prestatorilor de servicii de navigație aeriană care fac obiectul acestui regulament.~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 5

~~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.~~

~~(3) 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;~~

¹ ~~JO L 243, 11.9.2002, p. 1.~~

~~(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 (63), 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.~~

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6

(adaptat)

⇒ nou

↻ Consiliul

CAPITOLUL IV

✧ MANAGEMENTUL REȚELEI ✧

Articolul 266

✧ Funcțiile de rețea ✧ ~~Managementul și configurarea rețelor~~

(1) Funcțiile rețelei de management al traficului aerian (~~ATM~~) ~~permit utilizarea optimă~~ ➔ ➔ [...] ➔ contribuie la ➔ utilizarea durabilă și eficientă ➔ a spațiului aerian ➔ și a resurselor limitate. ➔ și ✧ Totodată, ele ✧ asigură ~~faptul~~ că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza ~~rutele pe care le preferă~~ ➔ traiectorii ➔ și profiluri optimizate ➔ ➔ [...] ➔ pentru mediu, ➔ permițând, în același timp, accesul ➔ [...] ➔ ➔ echitabil și rezonabil ➔ la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană ➔ și reducând la minimum congestiunea ➔ . Aceste funcții ale rețelei ➔ , enumerate la ➔ [...] ➔ ➔ alineatul ➔ (2) ➔ [...] ➔ , sprijină ➔ accesul neîntrerupt al utilizatorilor spațiului aerian la serviciile de navigație aeriană, precum și ➔ atingerea obiectivelor de performanță, ➔ [...] ➔ ➔ sprijinind în același timp inițiativele la nivel regional și local, ➔ și se bazează pe cerințe operaționale ➔ ~~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.~~ ➔ Acestea nu aduc atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și nici responsabilităților care le revin în materie de ordine publică, siguranță publică și apărare.

(1a) Fără a aduce atingere în special articolelor 44 și 46 din Regulamentul (UE) 2018/1139 și actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, statele membre păstrează competența deplină și exclusivă pentru proiectarea și gestionarea structurilor lor de spațiu aerian și a rețelei lor de rute. În acest sens, statele membre trebuie să țină seama de aspectele de mediu, de cererile de trafic aerian, de caracterul sezonier și de complexitatea traficului aerian, precum și de planurile de performanță. Înainte de a lua decizii în privința acestor aspecte, ele trebuie să consulte utilizatorii spațiului aerian în cauză sau grupurile care îi reprezintă pe respectivii utilizatori ai spațiului aerian și autoritățile militare, după caz. ➔

(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~~ ➔ Funcțiile ✧ de rețea menționate la alineatul (1) ➔ [...] ➔ ➔ sunt ➔ următoarele ✧ :

➔ [...] ➔

☞(a) proiectarea unei structuri de spațiu aerian care să ofere nivelul necesar de siguranță, capacitate, flexibilitate, capacitate de reacție, performanță de mediu și furnizare neîntreruptă de servicii rapide de navigație aeriană, ținând seama în mod corespunzător de nevoile în materie de securitate și apărare;☞

☞ (b) ☞ [...]☞ ☞ ATFM☞ ; ☞

(~~ce~~) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor ~~de pentru~~ transponder~~ele~~ radar.

↕ nou

☞ Consiliul

☞ [...]☞

☞ [...]☞ ☞ (d) furnizarea☞ capacității de control al traficului aerian în rețea, ☞ [...]☞ ☞ în conformitate cu angajamentele prevăzute☞ în planul ☞ [...]☞ de administrare a rețelei (*Network Operations Plan* - NOP);

☞ [...]☞

☞(e) managementul crizelor din rețea;☞

☞ [...]☞

☞(f) atribuirea întârzierilor ATFM;

(g) activitățile de planificare și de punere în aplicare aferente instalării infrastructurii în rețeaua europeană de management al traficului aerian, în conformitate cu Planul general european ATM.

(3) Statele membre și toate părțile interesate operaționale relevante execută funcții de rețea cu sprijinul administratorului de rețea, care execută sarcinile specificate la articolul 27 alineatul (4).☞

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6

↻ Consiliul

(4) ↻ [...] ☹ ↻ Măsurile luate pentru punerea în aplicare a funcțiilor ☹ menționate la primul paragraf ↻ [...] ☹ ↻ alineatul (2) ☹ ↻ sunt de natură pur operațională sau tehnică și ☹ nu implică ↻ [...] ☹ exercitarea unei puteri politice discreționare. ~~Acestea iau în considerare propuneri prezentate la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.~~ ↻ Acestea țin seama de particularitățile statelor membre și de propunerile stabilite la nivel local. ☹ Acestea se exercită în coordonare cu autoritățile ↻ civile și ☹ militare, ↻ în special ☹ în conformitate cu procedurile convenite referitoare la utilizarea flexibilă a spațiului aerian.

↓ nou

↻ Consiliul

↻ [...] ☹

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6

(adaptat)

Articolul 27

⊠ Administratorul de rețea ⊠

↓ nou

↻ Consiliul

(1) În vederea realizării obiectivelor menționate la articolul 26 ↻ alineatul (1) ☹ , Comisia, sprijinită de agenție ↻ [...] ☹ ↻ în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139, ☹ se asigură că administratorul de rețea contribuie la executarea funcțiilor de rețea prevăzute la articolul 26 ↻ [...] ☹ ↻ alineatul (2), în conformitate cu prezentul articol ☹ . ↻ Comisia supraveghează îndeplinirea corespunzătoare a sarcinilor sale de către administratorul de rețea. ☹

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6

(adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

(2) După consultarea Comitetului pentru cerul unic și în conformitate cu normele de punere în aplicare menționate la alineatul (4), Comisia ⇒ [...] C ⇒ numește Eurocontrolul sau C să încredințeze Eurocontrol sau unui alt ⇒ alt C organism imparțial și competent ⇒ care să îndeplinească ⇐ sarcinile necesare pentru executarea funcțiilor menționate la primul paragraf ⇒ administratorului de rețea ⇐. În acest scop, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3). Decizia de numire în cauză include condițiile numirii, inclusiv în ceea ce privește finanțarea administratorului de rețea ⇒ și detaliază sarcinile specifice ale administratorului de rețea în conformitate cu prezentul articol, cu articolele 16 și 26 și cu actele de punere în aplicare relevante adoptate în temeiul articolului 18 și al articolului 27 alineatul (8) și în limitele acestora. Lista sarcinilor administratorului de rețea este însoțită de specificarea clară a serviciilor și a performanței solicitate, în raport cu care se măsoară performanța administratorului de rețea, și, după caz, de acordurile corespunzătoare care urmează să fie încheiate între Comisie și administratorul de rețea, cum ar fi acordurile privind nivelul serviciilor. C

(3) ⇒ ⇒ [...] C ⇒ Administratorul C de rețea ⇐ Aceste sarcini ⇒ [...] C ⇒ își C execută ⇒ sarcinile C în mod ⇒ ⇒ [...] C , ⇐ imparțial și rentabil ⇒ eficient ⇐ , în numele statelor membre și al părților interesate ⇒ din punctul de vedere al costurilor C ⇒ [...] C ⇒ , face obiectul C ⇒ [...] C unei guvernări adecvate, ⇒ [...] C ⇒ ⇒ [...] C ⇒ și este independent. În cazul în care C organismul competent ⇒ [...] C ⇒ numit C drept administrator de rețea îndeplinește și ⇒ [...] C ⇒ funcții C de reglementare, ⇒ se asigură separarea organizațională a acestor funcții. C ⇐ ⇒ La executarea sarcinilor care îi revin, administratorul de rețea trebuie să ia ⇐ luând în considerare necesitățile întregii rețele ATM ⇒ [...] C , ⇒ protejând în același timp capacitățile de apărare.

(4) Administratorul de rețea îndeplinește următoarele sarcini în sprijinul funcțiilor de rețea menționate la articolul 26 alineatul (2):

U Consiliu

➡ Consiliu

(a) sprijinirea dezvoltării unei structuri de spațiu aerian care să ofere nivelul necesar de siguranță, capacitate, flexibilitate, capacitate de reacție, performanță de mediu și furnizare neîntreruptă de servicii rapide de navigație aeriană, ținând seama în mod corespunzător de nevoile în materie de securitate și apărare;

(b) coordonarea ATFM;

(c) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor de transponder radar;

(d) facilitarea delegării furnizării de servicii de trafic aerian în cazul în care acest lucru este aprobat de statul membru în cauză, ținând seama de acordurile necesare pentru coordonarea traficului aerian general și operațional și de necesitatea de a menține o coordonare adecvată în structurile relevante de spațiu aerian;

(da) pregătirea planului strategic al rețelei și stabilirea NOP;

(e) coordonarea și sprijinul pentru furnizarea capacității de control al traficului aerian în rețea, în conformitate cu angajamentele părților interesate operaționale, astfel cum se prevede în NOP;

(f) coordonarea și sprijinul pentru managementul crizelor din rețea;

(g) sprijin pentru atribuirea întârzierilor ATFM, inclusiv pentru procesul de ajustare ulterioară operațiunilor, care implică ~~și a~~ furnizorii de servicii de navigație aeriană, ➡ [...] ➡ ➡ aeroporturile și autoritățile naționale pentru a aborda aspecte legate de măsurarea, clasificarea și atribuirea întârzierilor ATFM;

(h) coordonarea și sprijinirea activităților de planificare și punere în aplicare aferente instalării infrastructurii în rețeaua europeană de management al traficului aerian, în conformitate cu Planul general european ATM, prin participarea activă a părților interesate operaționale la gestionare și guvernare, și ținând seama de nevoile militare și operaționale și de procedurile operaționale aferente, după caz;

(i) monitorizarea funcționării infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian. ➡

↓ nou

↻ Consiliul

(4 ↻ a ↻) Administratorul de rețea trebuie să ↻ [...] ↻ ↻ propună ↻ măsuri de sprijin ↻ vizând aspectele operaționale, ↻ care să urmărească o planificare și o administrare sigure și eficiente ale rețelei în condiții normale și de criză ↻ în rețea ↻ , precum și ↻ [...] ↻ măsuri care să urmărească îmbunătățirea continuă a administrării rețelei în cadrul Cerului unic european și a performanței globale a rețelei, îndeosebi în ceea ce privește punerea în aplicare a sistemului de performanță. Măsurile luate de administratorul de rețea trebuie să ↻ [...] ↻ ↻ integreze pe deplin aeroporturile ↻ în rețea.

(5) Administratorul de rețea trebuie să ↻ [...] ↻ ↻ propună măsuri în cazul în care ↻ obiectivele de performanță menționate la articolul 10 ↻ nu ↻ se reflectă în mod corespunzător în capacitatea care urmează să fie pusă la dispoziție de furnizorii individuali de servicii de ↻ [...] ↻ ↻ trafic aerian ↻ și convenită de administratorul de rețea și de respectivii furnizori de servicii de ↻ [...] ↻ ↻ trafic aerian ↻ în ↻ [...] ↻ ↻ NOP ↻ .

(6) Administratorul de rețea trebuie, ↻ în coordonare cu părțile relevante, ↻ ,

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻ să consilieze Comisia ↻ [...] ↻ în ceea ce privește instalarea infrastructurii rețelei ATM în conformitate cu Planul general european ATM, în special pentru a identifica investițiile necesare pentru rețea.

(7) ↻ Toate măsurile luate de ↻ ↻ [...] ↻ ↻ administratorul ↻ de rețea ↻ [...] ↻ ↻ în cadrul executării sarcinilor care îi revin sunt rezultatul unui ↻ proces decizional în cooperare. Părțile la procesul decizional în cooperare acționează, în cea mai mare măsură posibilă, în vederea îmbunătățirii funcționării și a performanței rețelei, ↻ , în special în ceea ce privește realizarea obiectivelor la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului, ținând seama de interesele esențiale în materie de securitate și de circumstanțele regionale și locale. ↻

↻ (7a) ↻ Procesul decizional în cooperare ↻ [...] ↻ ↻ menționat la alineatul (7) se bazează pe: ↻

↻ (a) consultarea adecvată și periodică a părților interesate operaționale, a coordonatorilor de sloturi, a statelor membre și, după caz, a agenției și a Comisiei;

(b) acordurile de lucru detaliate stabilite de administratorul de rețea împreună mai ales cu părțile interesate operaționale și cu statele membre, precum și pe procesele operaționale stabilite de administratorul de rețea pentru a aborda aspectele operaționale și de planificare legate de executarea funcțiilor de rețea.

Consultarea menționată la litera (a) și modalitățile detaliate de lucru menționate la litera (b) țin seama de caracteristicile și cerințele specifice fiecărei funcții de rețea.

Procesul decizional în cooperare urmărește obținerea consensului. În ceea ce privește suveranitatea statelor membre asupra spațiului lor aerian, este necesar acordul statului membru (statelor membre) în cauză.

În cazul în care una sau mai multe părți interesate operaționale contestă măsurile legate de execuția sarcinilor administratorului de rețea, chestiunea este înaintată spre soluționare consiliului de administrare a rețelei.

(7b) Se instituie un consiliu de administrare a rețelei prin intermediul actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (8), în vederea asigurării unei guvernante adecvate în ceea ce privește executarea funcțiilor de rețea.

Consiliul de administrare a rețelei este responsabil de aprobarea sau susținerea măsurilor luate sau propuse de administratorul de rețea în condițiile prevăzute în actul de punere în aplicare menționat la alineatul (8), de aprobarea specificațiilor pentru consultare și a acordurilor de lucru detaliate menționate la alineatul (7a) literele (a) și (b), de aprobarea NOP și de aprobarea planului strategic al rețelei înainte ca acesta să fie aprobat de Comisie alături de statele membre, de monitorizarea punerii în aplicare a funcțiilor de rețea și de furnizarea de avize sau recomandări cu privire la aspecte specifice.

Consiliul de administrare a rețelei este alcătuit din reprezentanți ai părților interesate operaționale, coordonatori de sloturi, reprezentanți ai Comisiei, reprezentanți ai administratorului de rețea și reprezentanți ai Eurocontrolului.

(7c) Statele membre sunt pe deplin implicate în deciziile de importanță strategică. ☐

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6

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

↓ nou

↻ Consiliul

(8) Prin actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3), Comisia stabilește norme detaliate pentru ↻ punerea în aplicare a articolului 26 și a prezentului articol, în special pentru ↻ executarea funcțiilor de rețea, ↻ [...] ↻ ↻ inclusiv privind managementul crizelor, numirea administratorului de rețea, termenele și condițiile unei astfel de numiri și sarcinile detaliate ale administratorului de rețea în legătură cu funcțiile de rețea; privind componența, funcționarea, procesul decizional și sarcinile detaliate ale consiliului de administrare a rețelei, inclusiv în ceea ce privește managementul crizelor; privind procesul decizional în cooperare; privind criteriile și factorii de care administratorul de rețea și consiliul de administrare a rețelei trebuie să țină cont la îndeplinirea sarcinilor care le sunt conferite, precum și privind mecanismele de guvernanță a rețelei. ↻

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6

~~(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 freeventelor aeronautice, incluzând elaborarea de principii și criterii;~~

~~(b) funcția centrală de coordonare a identificării timpurii și soluționarea necesităților de freevențe în benzile alocate traficului aerian general european pentru a sprijini conceperea și operarea rețelei aviatice europene;~~

~~(c) funcții de rețea adiționale astfel cum sunt definite în planul general pentru ATM;~~

~~(d) modalități de luare a deciziilor în colaborare între statele membre, furnizorii de servicii de navigație aeriană și funcția de management al rețelei pentru sarcinile menționate la alineatul (2);~~

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

~~(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 freevențe, asigurându-se că funcțiile de management al freevențelor la nivel național continuă să asigure acele alocări de freevențe care nu au nici un impact asupra rețelei. În situațiile care au un impact asupra rețelei, managerii naționali de freevențe cooperează cu persoanele responsabile de funcția de management al rețelei pentru a optimiza utilizarea freevențelor.~~

↓ nou

↻ Consiliul

↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 6

~~(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.~~

↓ nou

↻ Consiliul

Articolul 28

Transparența situației contabile a administratorului de rețea

(1) ↻ [...] ↻ Situația contabilă a administratorului ↻ de rețea ↻ [...] ↻ este întocmită și publicată anual ↻ . Aceasta trebuie să fie conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune. În cazul în care, din cauza statutului juridic al administratorului de rețea, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, administratorul de rețea trebuie să asigure un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde.

(2) Administratorul de rețea trebuie să publice un raport anual ↻ cu privire la activitățile sale ↻ și să fie supus periodic unui audit independent.

↓ 550/2004

Articolul 10

Relațiile dintre prestatorii de servicii

~~(1) Prestatorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor prestatori de servicii care sunt certificați în Comunitate.~~

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

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

↓ nou

⇒ Consiliul

⇒ [...] ⇐

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 6

(adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

Articolul ~~30~~

Relațiile cu autoritățile militare

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

↓ 550/2004

Articolul 13

~~Accesarea și protecția datelor~~

~~(1) În ceea ce privește traficul aerian general, toți prestatorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile fac schimb de date operaționale pertinente, în timp real, pentru a răspunde necesităților operaționale ale acestora. Datele se utilizează numai în scopuri operaționale.~~

~~(2) Accesul la datele operaționale pertinente se acordă autorităților competente, prestatorilor autorizați de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian și aeroporturilor, fără discriminare. (3) Prestatorii certificați de servicii, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile stabilesc condiții standard de acces la datele lor operaționale, altele decât cele menționate la alineatul (1). Autoritățile naționale de supraveghere aprobă aceste condiții standard. Normele legate de aceste condiții se stabilesc, dacă este cazul, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 5 alineatul (3) din regulamentul cadru.~~

↓ 551/2004 (adaptat)

CAPITOLUL ~~II~~ V

~~ARHITECTURA~~ SPAȚIULUI ~~AERIAN~~ ~~☒~~ , INTEROPERABILITATEA ȘI INOVAREA TEHNOLOGICĂ ~~☒~~

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 2

~~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.~~

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 3
(adaptat)
⇒ nou
⇒ Consiliul

Articolul ~~323a~~

Informații aeronautice în formă electronică

Fără a aduce atingere publicării de către statele membre a informațiilor aeronautice și într-un mod consecvent cu respectiva publicare, ⇒ administratorul de rețea ⇐ ~~Comisia~~, în cooperare cu ~~Eurocontrol~~ ⇒ ⇐ [...] ⇐ ⇐ ~~EUROCONTROL~~ ⇐ , ☒ instituie o infrastructură de informare aeronautică la nivelul întregii Uniunii pentru a spori ☒ asigură disponibilitatea, în formă electronică, a unor informații aeronautice de bună calitate, prezentate într-o manieră armonizată și ☒ ușor accesibilă, ☒ care respectă ☒ răspunde ☒ cerințelor tuturor utilizatorilor interesați în ceea ce privește calitatea datelor și punerea la dispoziție în timp util a acestor informații. ⇒ Informațiile aeronautice puse la dispoziție astfel pot fi numai informații care respectă cerințele esențiale prevăzute la punctul 2.1 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139. ⇐

⇒ Articolul 32a

Reguli ale aerului și clasificarea spațiului aerian

Comisia ia următoarele măsuri în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3):

a) adoptă dispoziții pertinente privind regulile aerului, pe baza standardelor OACI și a practicilor recomandate;

b) adoptă dispoziții pertinente pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a clasificării OACI a spațiului aerian, incluzând adaptările adecvate, pentru a asigura furnizarea uniformă a unor servicii de trafic aerian sigure și eficiente în cadrul Cerului unic european. ☐

~~(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.~~

↓ 1070/2009 articolul 3 punctul 4

~~Articolul 4~~

Reguli ale aerului și clasificarea spațiului aerian

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

~~(a) de a adopta dispozițiile pertinente privind regulile aerului, pe baza standardelor OACI și a practicilor recomandate;~~

~~(b) de a armoniza aplicarea clasificării spațiului aerian ale OACI, incluzând adaptările adecvate, pentru a asigura furnizarea uniformă a unor servicii de trafic aerian sigure și eficiente în cadrul cerului unic european.~~

CAPITOLUL III

UTILIZAREA FLEXIBILĂ A SPAȚIULUI AERIAN ÎN CERUL UNIC EUROPEAN

Articolul 33

Utilizarea flexibilă a spațiului aerian

(1) Având în vedere ~~☞~~ caracteristicile și natura activităților militare din fiecare stat membru, precum și ~~☞~~ organizarea aspectelor militare de care sunt responsabile, statele membre asigură aplicarea ~~unitară~~ în cadrul ~~Cerului~~ unic european a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, ~~☞ [...]~~ ~~☞~~, pentru a facilita ~~gestionarea~~ ~~☒~~ managementul ~~☒~~ spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune ~~☒~~ în domeniul ~~☒~~ transporturilor ~~☞ ☞ [...]~~ ~~☞~~.

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

(3) În cazul în care, în special ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ în lumina ~~☞~~ rapoartelor prezentate de statele membre, ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ sunt necesare condiții uniforme pentru ~~☞~~ consolidarea și armonizarea aplicării conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în cadrul ~~Cerului~~ ~~☒~~ unic ~~☒~~ european ~~unice~~, ~~☒~~ Comisia, ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ ~~☒~~ ~~normele de aplicare~~ în ~~☞~~ limitele ~~☞~~ ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ politicii comune ~~☒~~ în domeniul ~~☒~~ transporturilor ~~☞~~ și fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre asupra spațiului lor aerian, ~~☞~~ ~~☒~~ ~~☞ [...]~~ ~~☞~~ se adoptă ~~☞~~ acte de punere în aplicare, ~~☞~~ în conformitate cu procedura ~~☒~~ de examinare ~~☒~~ ~~prevăzută în~~ ~~☒~~ menționată la ~~☒~~ articolul ~~8~~ 37 alineatul (3) ~~din regulamentul cadru~~.

➡ (4) În cazurile în care aplicarea prezentului articol dă naștere unor dificultăți operaționale semnificative, statele membre pot suspenda temporar această aplicare, cu condiția de a informa de îndată Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta. În urma introducerii unei suspendări temporare, normele adoptate în temeiul alineatului (3) pot fi adaptate spațiului aerian de care răspunde statul membru (de care răspund statele membre) în cauză. ⌚

↴ nou

➡ Consiliul

Articolul 34

Coordonarea SESAR

Entitățile responsabile cu sarcinile stabilite în dreptul Uniunii în domeniile de coordonare a fazei de definire a SESAR, a fazei de dezvoltare a SESAR și a fazei de punere în aplicare a SESAR, după caz, trebuie să ➡ [...] ⌚ ➡ asigure ⌚ o coordonare efectivă între aceste trei faze, astfel încât tranziția de la o fază la alta să aibă loc fără sincope și în timp util ➡ , concentrându-se în special pe faza de industrializare ⌚ .

Trebuie implicate cât mai mult posibil toate părțile interesate relevante din domeniul civil și militar. ➡ Comisia instituie mecanisme de monitorizare a eficacității coordonării SESAR. ⌚

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 10

~~Articolul 15 a~~

~~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 aviației european în domenii de o importanță determinată, 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.~~

↓ nou

↻ Consiliul

Articolul 35

Proiecte comune

(1) Comisia poate stabili proiecte comune ↻, pe baza necesităților de sincronizare între părțile interesate, ↻ pentru punerea în aplicare a modificărilor operaționale esențiale identificate în Planul general european ATM care ↻ au ajuns la o maturitate suficientă pentru a permite capacități interoperabile în toate statele membre, în vederea îmbunătățirii performanței Cerului unic european ↻ ↻ [...] ↻.

(2) Comisia poate institui, deopotrivă, mecanisme de guvernare pentru proiectele comune și pentru punerea lor în aplicare. ➤ Toate părțile interesate civile și militare relevante sunt implicate în aceste mecanisme în cea mai mare măsură posibilă și, dacă este posibil și necesar, joacă un rol principal. ©

(3) Proiectele comune pot fi eligibile pentru finanțare din partea Uniunii ➤ în temeiul cadrului financiar multianual © . În acest scop, fără a aduce atingere competenței statelor membre de a decide cu privire la utilizarea resurselor financiare proprii, Comisia efectuează o analiză cost-beneficiu independentă și poartă consultări corespunzătoare cu statele membre și cu părțile interesate relevante în conformitate cu articolul ➤ 38 © ➤ [...] © , examinând ➤ prioritizarea și © toate modalitățile adecvate de finanțare a implementării proiectelor.

(4) Comisia stabilește proiectele comune și mecanismele de guvernare menționate la alineatele (1) și (2) prin acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 37 alineatul (3).

↓ 551/2004

~~Articolul 8~~

Suspendarea temporară

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

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

CAPITOLUL ~~IV~~ VI

DISPOZIȚII FINALE

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 11

~~Articolul 17~~

~~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.~~

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

↓ nou

➡ Consiliul

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

↓ 549/2004 (adaptat)

⇒ nou

↻ Consiliul

Articolul 37 ~~5~~

Procedura comitetului

(1) Comisia este sprijinită de Comitetul pentru Ceerul 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. ⇒ Comitetul reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. ⇐

↻ [...] ↻

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

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

↻ (4) În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. ↻

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 4

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

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

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5
(adaptat)

Articolul 38~~40~~

⊠ Consultarea părților interesate ⊠

↓ nou
⇒ Consiliul

(1) Statele membre, autoritățile naționale de supervizare, ⇒ [...] ☹ PRB, ⇒ în cazurile în care a fost desemnat un PRB în conformitate cu articolul 9b, ☹ și administratorul de rețea trebuie să instituie mecanisme de consultare pentru a consulta în mod adecvat părțile interesate în scopul îndeplinirii sarcinilor care le revin în procesul de punere în aplicare a prezentului regulament.

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5
(adaptat)
⇒ nou
⇒ Consiliul

(2) Comisia instituie un ⇒ [...] ☹ mecanism consultativ la nivelul comunitar ⊠ Uniunii ⊠ ⇒ pentru a derula consultări ⇒ cu părțile interesate relevante ☹ pe teme legate de punerea în aplicare a prezentului regulament ⇒ [...] ☹ ⇐. Comitetul de dialog sectorial instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE ⊠ a Comisiei ⊠ este asociat la consultări. ~~(3) Consultarea părților interesate vizează, în special, dezvoltarea și introducerea de noi concepte și tehnologii în EATMN.~~ ⇒ În scopul aplicării alineatului (3) litera (e), atunci când sunt necesare consultări cu privire la aspectele militare, Comisia consultă, pe lângă statele membre, și Agenția Europeană de Apărare și ⇒ autoritățile ☹ ⇒ [...] ☹ ⇒ [...] ☹ ⇒ militare naționale ☹ ⇒ [...] ☹ . ⇐

(3) ⇒ [...] ☹ ⇒ În sensul alineatelor (1) și (2), sunt consultate cel puțin următoarele părți interesate operaționale și neoperaționale, dacă este relevant: ☹

(a) furnizorii de servicii de navigație aeriană ⇨ sau grupurile ⇨ [...] ⇧ care îi reprezintă ⇨ ;

⇩ nou

(b) administratorul de rețea;

⇩ 1070/2009 articolul 1 punctul 5
(adaptat)
⇨ nou
⇧ Consiliul

(c) operatorii de aeroporturi ⇨ sau grupurile ⇨ [...] ⇧ care îi reprezintă ⇨ ;

(d) utilizatorii spațiului aerian sau grupurile ⇨ [...] ⇧ ~~de reprezentare a~~ ☒ care îi reprezintă; ☒ ~~utilizatorilor spațiului aerian~~

⇨ [...] ⇧

(f) industria producătoare; și

(g) organismele profesionale de reprezentare a personalului;

⇩ nou

⇧ Consiliul

⇨ [...] ⇧ ⇨ (h) autoritățile naționale, inclusiv autoritățile naționale militare competente; ⇧

⇨ (i) coordonatorii de sloturi;

(j) ⇧ organizațiile neguvernamentale ⇨ care au interese legate de aviație sau ATM. ⇧

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5
(adaptat)
➡ Consiliul

~~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 38a

Relațiile cu părțile interesate

Furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să stabilească mecanisme de consultare pentru a consulta grupurile relevante de utilizatori ai spațiului aerian, operatorii de aerodrom și autoritățile militare cu privire la toate aspectele de importanță majoră ale serviciilor furnizate, inclusiv cu privire la modificările relevante aduse configurațiilor spațiului aerian, sau cu privire la investițiile majore cu impact relevant asupra managementului traficului aerian și asupra furnizării de servicii de navigație aeriană și/sau a tarifelor aferente. ➡

Relațiile cu țările terțe~~europene~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5
(adaptat)
⇒ nou
⇒ Consiliul

~~Comunitatea~~ ☒ Uniunea ☒ și ~~membrii săi~~ ☒ statele sale membre ☒ urmăresc și susțin extinderea ~~Cerului~~ unic european către ☒ la ☒ țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene. În acest scop, ~~acestea~~ depun toate eforturile, ~~fie~~ în cadrul acordurilor încheiate cu țările terțe vecine, ⇒ în special cele din zona EUROCONTROL sau din regiunea OACI EUR ☒ ~~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, ☒ Cerul unic european, ☒ astfel încât să includă țările respective. ⇒ În plus, ele depun eforturi pentru a coopera cu aceste țări, fie în contextul acordurilor ⇒ cu țări terțe privind furnizarea de servicii transfrontaliere ☒ ☒, privind cooperarea referitoare la modernizarea ATM, ☒ privind funcțiile de rețea, fie în cadrul Acordului dintre Uniune și ⇒ EUROCONTROL ☒ ☒ [...] ☒ care asigură un cadru general pentru cooperarea consolidată, accentuând astfel „dimensiunea paneuropeană” a ATM. ⇐

⇒ Prezentul articol nu aduce atingere deciziei statelor membre de a extinde sau nu Cerul unic european la țările și teritoriile lor de peste mări sau la teritoriile autonome din alte regiuni ale OACI. ☒

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5

~~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.~~

↓ nou

↻ Consiliul

Articolul 40

Sprijinul acordat de alte organisme

Comisia poate solicita sprijin din partea altor organisme în vederea îndeplinirii sarcinilor sale prevăzute în prezentul regulament, ↻ inclusiv din partea EUROCONTROL, în cadrul Acordului dintre Uniune și EUROCONTROL care asigură un cadru general pentru cooperarea consolidată. ↻

.

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 1

~~Articolul 4~~

~~Cerințe legate de siguranță~~

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

↓ 550/2004 (adaptat)

~~CAPITOLUL IV~~

~~DISPOZIȚII FINALE~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 11
(adaptat)
⇒ nou
⇒ Consiliul

Articolul 41~~48~~

Confidențialitate

(1) Nici autoritățile naționale de supervizare, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, ~~și~~ nici autoritățile naționale competente, ~~Comisia~~ ~~PRB~~ și nici administratorul de rețea ~~nu~~ divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la furnizorii de servicii de navigație aeriană, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele ~~referitoare la~~ costurile și veniturile lor.

(2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supervizare ~~și~~ și al Comisiei ~~de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea îndatoririlor~~ ~~sarcinilor~~ acestora. În această ~~situație~~ situație ~~dezvăluirea informațiilor este~~ trebuie să fie proporțională și ~~să aibă în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor și/sau ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea secretelor lor de afaceri~~ informațiilor lor sensibile din punct de vedere comercial.

(3) Informațiile și datele [...] la care se oferă acces în conformitate cu articolul 13 alineatul (3b), articolul 13a (alineatul 6), articolul 13b alineatul (2), articolul 25 alineatele (3) și (4) sau care sunt raportate în conformitate cu articolul 19 alineatul (6) [...] și costurile reale [...] ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați [...] sunt făcute publice , sub rezerva protejării intereselor comerciale ale persoanelor fizice sau juridice, inclusiv a proprietății intelectuale, cu excepția cazurilor în care există un interes public superior în favoarea divulgării .

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 5
(adaptat)
⇒ nou
Consiliul

Articolul 42

~~Sanctiuni~~ Penalități

~~Sanctiunile pe care~~ Statele membre le stabilesc norme cu privire la penalitățile aplicabile pentru încălcările prezentului regulament și ale măsurilor menționate la articolul 3 de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia , săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian , de operatorii de aeroporturi și de furnizorii de servicii de navigație aeriană , și iau toate măsurile necesare să asigure punerea lor în aplicare. Penalitățile prevăzute sunt eficiente trebuie să fie efective , proporționale și cu caracter efect de descurajare.

↓ 549/2004

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.~~

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 6 litera
(a)

~~(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.~~

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 6 litera
(b)

~~(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.~~

↓ nou

↻ Consiliul

Articolul 43

Evaluare

(1) Comisia efectuează o evaluare pentru a analiza ↻ impactul juridic, social, economic și de mediu al ↻ ↻ [...] ↻ prezentului regulament ↻ și valoarea sa adăugată, atât la nivel național, cât și la nivel european, după o perioadă de cinci – opt ani de la intrarea sa în vigoare ↻ ↻ [...] ↻ . Atunci când acest demers se justifică în acest scop, Comisia poate solicita statelor membre, ↻ inclusiv autorităților militare, ↻ informații pertinente pentru aplicarea prezentului regulament.

(2) Comisia își ↻ [...] ↻ ↻ înaintează ↻ constatările Parlamentului European și Consiliului. Rezultatele evaluării se fac publice.

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 12
(adaptat)

~~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.~~

~~CAPITOLUL IV~~

~~DISPOZIȚII FINALE~~

~~Articolul 10~~

~~Analiză~~

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

~~Pe baza concluziilor acestui studiu și în lumina progresului înregistrat, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului până la 31 decembrie 2006 însoțit, dacă este cazul, de o propunere de extindere a aplicării acestor concepte la spațiul aerian inferior sau de stabilire a oricăror alte măsuri. În caz că se preconizează o astfel de extindere, deciziile relevante ar trebui luate, de preferință, înainte de 31 decembrie 2009.~~

~~Articolul 44~~43

Măsuri de salvagardare

Prezentul regulament nu împiedică aplicarea ☒ de ☒ 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~~ ☒ Astfel de ☒ măsuri sunt în special cele imperative:

- (a) pentru supravegherea spațiului aerian aflat în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile ~~☒~~ regionale de navigație aeriană ale ~~☒~~ 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~~ ~~☒~~ răspunde necesităților în materie de ~~☒~~ securitatea și de apărare;
- (b) în cazul unor grave tulburări interne care afectează menținerea legii și ordinii;
- (c) în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război;
- (d) pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și a securității internaționale;
- (e) pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.

↓ 1070/2009 articolul 1 punctul 7

~~Articolul 13 a~~

~~Agencia 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 Aviației¹, 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.~~

¹ ~~JO L 79, 19.3.2008, p. 1.~~



→ Council

Articolul 45

Abrogare

Se abrogă Regulamentele (CE) nr. 549/2004, nr. 550/2004 și nr. 551/2004.

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



550/2004 (adaptat)

Articolul ~~46~~49

Intrarea în vigoare ☒ și aplicarea ☒

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

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

↓ nou

→ Consiliul

(2) Articolul 3 alineatul (3) → și articolul 25 alineatul (3) ← se aplică de la [OP: introduceți data: → [...] ← → 72 ← luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].

Articolele 10-24 se aplică  după un an de la adoptare   [...] . Cu toate acestea, articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, precum și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul lor continuă să se aplice în scopul punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarificare corespunzătoare celei de a treia perioade de referință.

 Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/709 a Comisiei, astfel cum a fost adoptată la 6 mai 2019, continuă să se aplice până la sfârșitul celei de a patra perioade de referință. 

Articolul  [...]  27  alineatul ( [...]  4 ) și articolul 32 se aplică administratorului de rețea începând cu ziua în care devine aplicabilă decizia de numire, adoptată în conformitate cu articolul 27 alineatul (2)  [...] .

 Articolul 42 se aplică de la [OP: introduceți data intrării în vigoare: 48 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Măsurile adoptate de statele membre în temeiul articolului menționat se aplică de la:

-[OP introduceți data – 72 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] în ceea ce privește încălcările dispozițiilor de la articolul 3 alineatul (3) și de la articolul 25 alineatul (3);

- începând cu un an de la adoptarea prezentului regulament în ceea ce privește încălcările dispozițiilor de la articolele 10-24. 

 550/2004

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,
Președintele

Pentru Consiliu,
Președintele

↓ 550/2004
→₁ 1070/2009 articolul 2 punctul 13
litera (a)
→₂ 1070/2009 articolul 2 punctul 13
litera (b)

ANEXA I

→₁ CERINȚE APLICABILE ENTITĂȚILOR CALIFICATE ←

→₂ Entitățile calificate trebuie: ←

~~să fie în măsură să prezinte documente care să ateste o vastă experiență în evaluarea entităților de drept public și privat din sectoarele transportului aerian, în special sectorul prestatorilor de servicii de navigație aeriană, precum și în alte sectoare similare din unul sau mai multe domenii la care se referă prezentul regulament,~~

~~să dispună de norme și regulamente cuprinzătoare pentru inspectarea periodică a entităților susmenționate, publicate și îmbunătățite permanent prin programe de cercetare și dezvoltare,~~

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 13
litera (b)

~~să nu fie controlată de prestatorii de servicii de navigație aeriană, de autoritățile de administrare a aeroporturilor sau de alți terți angajați din punct de vedere comercial în prestarea de servicii de navigație aeriană sau în serviciile de transport aerian,~~

~~să dispună de un important personal tehnic, managerial, de suport și cercetare la nivelul atribuțiilor pe care urmează a le îndeplini,~~

↓ 552/2004

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

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

↓ 1070/2009 articolul 2 punctul 13
litera (b)

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

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

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

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

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

↓ 550/2004 (adaptat)

⇒ nou

↻ Consiliul

ANEXA II

↻ [...] ↻



ANEXA II

Regulamentele abrogate și modificările aduse acestora

Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 96, 31.3.2004, p. 1)	
Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 96, 31.3.2004, p. 10)	
Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 96, 31.3.2004, p. 20)	
Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 34)	Numai articolele 1, 2 și 3

U Consiliul

⇒ Consiliul

ANEXA ⇒ III ⇐

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Regulamentul 549/2004	Regulamentul 550/2004	Regulamentul 551/2004	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatele (1)-(3)			Articolul 1 alineatele (1)-(3)
Articolul 1 alineatul (4)			-
-			Articolul 1 alineatul (4)
Articolul 2 punctul 1 literele (a) și (b)			Articolul 2 punctul 5 literele (a) și (b)
Articolul 2 punctul 2			Articolul 2 punctul 1
Articolul 2 punctul 3			Articolul 2 punctul 2
			Articolul 2 punctul 2a
Articolul 2 punctul 4			Articolul 2 punctul 4
-			Articolul 2 punctul 6
Articolul 2 punctul 5			Articolul 2 punctul 3
Articolul 2 punctul 6			Articolul 2 punctul 11
Articolul 2 punctul 7			Articolul 2 punctul 12
-			Articolul 2 punctul 13
Articolul 2 punctul 8			Articolul 2 punctul 14
Articolul 2 punctul 9			Articolul 2 punctul 8

Articolul 2 punctul 10			Articolul 2 punctul 9
Articolul 2 punctul 11			Articolul 2 punctul 10
Articolul 2 punctul 12			Articolul 2 punctul 17
-			Articolul 2 punctele 18-20
Articolul 2 punctul 13			Articolul 2 punctul 16
Articolul 2 punctul 13a			Articolul 2 punctul 33
Articolul 2 punctul 14			-
			Articolul 2 punctul 21
-			Articolul 2 punctul 22
Articolul 2 punctul 16			Articolul 2 punctul 23
Articolul 2 punctul 17			Articolul 2 punctul 32
Articolul 2 punctul 18			-
Articolul 2 punctul 19			Articolul 2 punctul 24
-			Articolul 2 punctele 25 și 26
Articolul 2 punctul 20			Articolul 2 punctul 31
Articolul 2 punctul 22			Articolul 2 punctul 34
Articolul 2 punctul 23			-
Articolul 2 punctul 23 a			Articolul 2 punctul 35
			Articolul 2 punctele 35b și 35c
Articolul 2 punctul 23b			Articolul 2 punctul 15
Articolul 2 punctele 24 și 25			-

Articolul 2 punctul 26			Articolul 2 punctul 36
Articolul 2 punctul 27			-
Articolul 2 punctul 28			Articolul 2 punctul 37
Articolul 2 punctul 29			Articolul 2 punctul 38
-			Articolul 2 punctele 39 și 40
Articolul 2 punctul 30			Articolul 2 punctul 41
-			Articolul 2 punctele 42 și 43
			Articolul 2 punctele 43a-43c
Articolul 2 punctul 31			Articolul 2 punctul 44
			Articolul 2 punctul 44a
-			Articolul 2 punctul 45
Articolul 2 punctul 32			-
Articolul 2 punctul 33			Articolul 2 punctul 46
Articolul 2 punctul 34			Articolul 2 punctul 47
-			Articolul 2 punctele 48-52
Articolul 2 punctele 35 și 36			-
Articolul 2 punctul 38			Articolul 2 punctul 53
Articolul 2 punctul 39			Articolul 2 punctul 54

-			Articolul 2 punctul 56
Articolul 2 punctul 40			Articolul 2 punctul 57
Articolul 2 punctul 41			Articolul 2 punctul 27
-			Articolul 2 punctele 28-30
			Articolul 2a
Articolul 3			-
Articolul 4 alineatul (1)			Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (2)			Articolul 3 alineatul (3)
-			Articolul 3 alineatul (4)
Articolul 4 alineatul (3)			Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (4)			
-			
Articolul 4 alineatul (5)			Articolul 3 alineatul (9)
-			Articolele 4-9
Articolul 5 alineatul (1)			Articolul 37 alineatul (1)
Articolul 5 alineatul (2)			
Articolul 5 alineatul (3)			Articolul 37 alineatul (3)
			Articolul 37 alineatul (4)
Articolul 5 alineatele (4) și (5) și articolul 6			-

Articolul 7			Articolul 39
Articolul 8 alineatul (1)			Articolul 40
Articolul 8 alineatul (2)			-
-			Articolul 41
Articolul 9			Articolul 42
Articolul 10 alineatul (1)			Articolul 38 alineatul (1)
Articolul 10 alineatul (2)			Articolul 38 alineatul (2)
Articolul 10 alineatul (3)			Articolul 38 alineatul (3)
			Articolul 38a
Articolul 11 alineatul (1) prima teză și articolul 11 alineatul (3) litera (d) prima și a treia teză			Articolul 10 alineatul (1)
Articolul 11 alineatul (1) literele (a)-(c)			Articolul 10 alineatul (2)
Articolul 11 alineatul (2)			-
Articolul 11 alineatul (3) litera (a)			Articolul 11
-			
Articolul 11 alineatul (3) literele (b) și (c)			Articolul 13 alineatele (1), (3), (3a) și (3b)
			Articolul 13 alineatele (1a) (1b)
Articolul 11 alineatul (3) litera (b)			Articolul 13 alineatul (2)

Articolul 11 alineatul (3) litera (c) primul paragraf			Articolul 13 alineatul (5)
Articolul 11 alineatul (3) litera (c) primul paragraf			Articolul 13a alineatul (1)
			Articolul 13a alineatul (2)
Articolul 11 alineatul (3) litera (a)			Articolul 13a alineatul (3)
Articolul 11 alineatul (3) litera (c) al doilea, al treilea și al patrulea paragraf			Articolul 13a alineatele (4) și (5)
			Articolul 13a alineatul (6)
Articolul 11 alineatul (3) litera (d) a doua teză			Articolul 13b alineatul (2)
			Articolul 13b alineatele (1) și (2a),
- Articolul 11 alineatul (3) litera (e)			Articolul 13b alineatul (3)
			Articolele 16 și 17
Articolul 11 alineatul (4) litera (a)			Articolul 10 alineatul (3) litera (a)
-			Articolul 10 alineatul (3) literele (b)-(d)
Articolul 11 alineatul (4) literele (b) și (c)			-
Articolul 11 alineatul (4) litera (d)			Articolul 10 alineatul (3) litera (e)

Articolul 11 alineatul (4) litera (e)			Articolul 10 alineatul (3) litera (f)
-			Articolul 10 alineatul (3) literele (g)-(k)
Articolul 11 alineatul (4) al doilea paragraf			Articolul 18
Articolul 11 alineatul (5)			-
Articolul 11 alineatul (6)			Articolul 18
-			Articolele 19-35
Articolul 12 alineatul (1) și articolul 12 alineatul (2) până la „la articolul 3,”			Articolul 43 alineatul (1)
Articolul 12 alineatul (2) o parte din prima teză, și anume de la „și raportează Parlamentului European”			Articolul 43 alineatul (2)
Articolul 12 alineatele (3) și (4)			-
Articolul 13			Articolul 44
-			Articolul 45
Articolul 13a			-
Articolul 14			Articolul 46
	Articolul 1		Articolul 1 alineatul (1)
	-		Articolul 1 alineatele (2)-(4)
	-		Articolele 2 și 3
	Articolul 2 alineatul (1)		Articolul 4 alineatul (1)

	-		
	Articolul 2 alineatul (2)		Articolul 4 alineatul (3)
	-		Articolul 5 alineatul (1)
	Articolul 2 alineatul (3)		Articolul 5 alineatul (3)
	Articolul 2 alineatul (4)		Articolul 5 alineatul (2)
	Articolul 2 alineatul (5)		Articolul 5 alineatul (4)
	Articolul 2 alineatul (6)		Articolul 5 alineatul (5)
			Articolul 5 alineatul (5a)
	Articolele 3-6		-
	Articolul 7		Articolul 7 alineatul (1a) litera (a)
	Articolul 7 alineatul (2)		Articolul 7 alineatul (1a) litera (c)
	Articolul 7 alineatul (3) prima teză		
	Articolul 7 alineatul (3) a doua și a treia teză		-
	Articolul 7 alineatul (4)		
			Articolul 6 alineatele (2a) și (3)
	Articolul 7 alineatele (5) și (6)		-
	Articolul 7 alineatul (7)		Articolul 6 alineatul (1) al doilea paragraf și articolul 6 alineatele (4) și (5)
	Articolul 7 alineatele (8) și (9)		-

	-		Articolul 6 alineatul (6)
	Articolul 8 alineatul (1)		Articolul 7 alineatul (1)
	-		Articolul 7 alineatul (1) litera (b) și articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf literele (c) și (d)
	Articolul 8 alineatul (2)		Articolul 7 alineatul (2)
			Articolul 7 alineatul (2) ultima teză
	Articolul 8 alineatul (3)		Articolul 7 alineatul (3)
	Articolul 8 alineatele (4) și (5)		-
	Articolul 8 alineatul (6)		Articolul 7 alineatul (4)
	Articolul 9		Articolul 7a
	Articolul 9a		Articolul 2a
	Articolul 9b		
	Articolul 10		Articolul 7b
	-		Articolele 9b-18
	Articolul 11		Articolul 30
	Articolul 12 alineatul (1)		Articolul 25 alineatul (1)
	Articolul 12 alineatul (2)		Articolul 25 alineatul (1)
	Articolul 12 alineatul (3)		Articolul 25 alineatul (3)
	-		Articolul 25 alineatul (4)
	Articolul 12 alineatul (4)		Articolul 25 alineatul (2)

	-		Articolele 26-28
	Articolul 12 alineatul (5)		-
	Articolul 13 alineatul (1)		Articolul 9a alineatul (1)
	-		
	Articolul 13 alineatul (2)		Articolul 9a alineatul (3)
	-		
	Articolul 13 alineatul (3)		Articolul 9a alineatul (4)
	-		Articolele 32a-34
	Articolul 14		Articolul 19 alineatul (1)
	Articolul 15 alineatul (1)		Articolul 19 alineatul (2)
	Articolul 15 alineatul (3) litera (f)		Articolul 19 alineatul (3)
			Articolul 19 alineatul (5)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (a)		Articolul 20 alineatele (1) și (2)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (b) prima teză		Articolul 20 alineatul (2)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (b) a doua teză		Articolul 20 alineatul (3)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (b) a treia teză		Articolul 20 alineatul (4)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (c)		-
	Articolul 15 alineatul (2) litera (d)		Articolul 20 alineatul (6)

	Articolul 15 alineatul (2) litera (e)		Articolul 20 alineatul (5)
	Articolul 15 alineatul (2) litera (f)		Articolul 19 alineatul (6) și articolul 23
	Articolul 15 alineatul (3) litera (a)		Articolul 22 alineatul (1)
	-		Articolul 22 alineatele (2), (3) și (5a)
	Articolul 15 alineatul (3) litera (b)		Articolul 22 alineatul (4)
	Articolul 15 alineatul (3) litera (c)		Articolul 21 alineatul (1)
	-		Articolul 21 alineatele (1a) și (2)
	Articolul 15 alineatul (3) litera (d)		Articolul 19 alineatul (2)
	Articolul 15 alineatul (3) litera (e)		Articolul 20 alineatul (2) și articolul 22 alineatul (1)
	Articolul 15 alineatul (3) litera (f)		Articolul 22 alineatul (5)
	Articolul 15 alineatul (4)		Articolul 23
	Articolul 15a alineatul (1) și alineatul (3) prima teză		Articolul 35 alineatele (1) și (4)
	Articolul 15a alineatul (2)		Articolul 35 alineatele (2) și (4)
	Articolul 15a alineatul (3) de la a doua la a patra teză		Articolul 35 alineatul (3)
	-		Articolele 37-40
	Articolul 15a alineatul (3) a cincea teză		-

	Articolul 16 alineatul (1)		Articolul 24 alineatul (1)
	Articolul 16 alineatul (2)		Articolul 24 alineatele (2) și (3)
	Articolul 16 alineatul (3)		Articolul 24 alineatul (3)
	Articolul 17		-
	Articolul 18 alineatul (1)		Articolul 41 alineatul (1)
	Articolul 18 alineatul (2)		Articolul 41 alineatul (2)
	Articolul 18 alineatul (3)		Articolul 41 alineatul (3)
	-		Articolele 42-45
	Articolul 19		Articolul 46
	Anexa I		-
	Anexa II		
		Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1)
		Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 1 alineatul (1)
		-	Articolul 1 alineatele (2) și (3)
		Articolul 1 alineatul (3)	Articolul 1 alineatul (4)
		-	Articolul 1 alineatele (5) și (6) și articolele 2-25
		Articolul 1 alineatul (4) și articolul 3	-
		Articolul 3 a	Articolul 32
		Articolele 4 și 5	-
		Articolul 6 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (1)
			Articolul 26 alineatul

			(1a)
		Articolul 6 alineatul (2) primul paragraf	Articolul 26 alineatul (2)
			Articolul 26 alineatul (3)
		Articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 26 alineatul (4)
		-	Articolul 27 alineatul (1)
		Articolul 6 alineatul (2) al treilea paragraf prima teză	Articolul 27 alineatul (2)
		Articolul 6 alineatul (2) al treilea paragraf a doua și a treia teză	Articolul 27 alineatul (3)
		-	Articolul 27 alineatele (4)-(7c)
		Articolul 6 alineatul (3)	
		Articolul 6 alineatul (4)	Articolul 27 alineatul (8)
		Articolul 6 alineatul (5)	Articolul 26 alineatul (1a)
		Articolul 6 alineatul (6)	Articolul 26 alineatul (2) litera (b)

		Articolul 6 alineatele (7)-(9)	Articolul 27 alineatul (8)
		-	Articolele 28 și 30
		Articolul 7 alineatul (1)	Articolul 33 alineatul (1)
		Articolul 7 alineatul (2)	Articolul 33 alineatul (2)
		Articolul 7 alineatul (3)	Articolul 33 alineatul (3)
			Articolul 33 alineatul (4)
		-	Articolele 34-45
		Articolele 8 și 10	-
		Articolul 11	Articolul 46

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1139 în ceea ce privește cerințele aplicabile
managementului traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) [...]

(2) [...]

(3) [...]

- (4) [...]
- (5) [...]
- (6) [...]
- (7) [...]
- (8) [...]
- (9) [...]
- (10) [...]
- (11) [...]
- (12) [...]
- (13) [...]
- (14) [...]
- (15) [...]
- (16) [...]
- (17) [...]
- (18) [...]
- (19) [...]
- (20) [...]

- (20a) Pentru a optimiza aplicarea normelor privind Cerul unic european, Regulamentele (CE) nr. 549/2004³², (CE) nr. 550/2004³³ și (CE) nr. 551/2004³⁴ au fost înlocuite și abrogate prin [SES2+ modificat]. Prin urmare, este oportun să se actualizeze trimiterile din Regulamentul (UE) 2018/1139³⁵ la aceste trei regulamente.
- (20b) De asemenea, este oportun să se integreze în Regulamentul (UE) 2018/1139 cerințele legate de certificarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană care erau prevăzute anterior în Regulamentul (CE) nr. 550/2004, astfel încât să se permită un cadru de reglementare simplificat pentru certificare și un proces unic de certificare. În special, este oportun să se prevadă că, pentru a fi certificați, furnizorii de servicii de management al traficului aerian și de navigație aeriană (ATM/ANS) ar trebui să demonstreze o soliditate financiară suficientă și să obțină o acoperire adecvată a răspunderii și a asigurării, să respecte cerințele aplicabile cu privire la structura de proprietate și organizațională și să gestioneze riscurile de securitate. Ar trebui specificate, de asemenea, condițiile care pot fi aplicate certificatelor eliberate.
- (20c) În plus, cerințele esențiale aplicabile ATM/ANS și controlorilor de trafic aerian ar trebui să fie completate referitor la cerințele aplicabile serviciilor de date de trafic aerian.
- (21) Prin urmare, Regulamentul (UE) 2018/1139 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

³² 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) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

³³ Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

³⁴ 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) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

³⁵ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

Articolul 1

Regulamentul (UE) 2018/1139 se modifică după cum urmează:

a1. Articolul 2³⁶ se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„proiectării structurilor de spațiu aerian în cadrul spațiului aerian al Cerului unic european, fără a aduce atingere Regulamentului [SES2+ modificat] al Parlamentului European și al Consiliului și responsabilităților statelor membre în ceea ce privește spațiul aerian aflat sub jurisdicția lor.”;

(b) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Fără a aduce atingere cerințelor naționale de securitate și apărare și articolului [1 alineatul (2)] din [SES2+ modificat], statele membre se asigură că:

(a) facilitățile menționate la alineatul (3) primul paragraf litera (b) din prezentul articol care sunt deschise utilizării publice și

(b) ATM/ANS menționate la alineatul (3) primul paragraf litera (c) din prezentul articol care sunt furnizate pentru traficul aerian și cărora li se aplică Regulamentul [SES2+ modificat]

oferă un nivel de siguranță și de interoperabilitate cu sistemele civile la fel de eficace precum cel obținut prin aplicarea cerințelor esențiale prevăzute în anexele VII și VIII la prezentul regulament.”

³⁶ Modificările aduse acestui articol au drept scop actualizarea trimiterilor cuprinse în Regulamentul (UE) 2018/1139.

1. La articolul 3, punctele 5, 33 și 34 se înlocuiesc cu următorul text:

„5. «ATM/ANS» înseamnă managementul traficului aerian, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 9 din [SES2+ modificat], serviciile de navigație aeriană, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 4 din regulamentul respectiv, funcțiile de rețea menționate la articolul 26 din regulamentul respectiv și serviciile care constau în generarea și prelucrarea de date, precum și în formatarea și furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigației aeriene;

33. «spațiu aerian al Cerului unic european» înseamnă spațiul aerian de deasupra teritoriului pe care se aplică tratatele, precum și orice alt spațiu aerian în care statele membre aplică Regulamentul [SES2+ modificat] în conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din respectivul regulament³⁷;

34. «autoritate națională competentă» înseamnă una sau mai multe entități desemnate de un stat membru, care au competențele necesare și responsabilități alocate pentru îndeplinirea sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său.”

1a. La articolul 40, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 alineatul (1) litera (g) respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa VIII și, după caz, în anexa VII.

De asemenea, furnizorii de ATM/ANS:

- a) în vederea asigurării unei furnizări de servicii sigure și continue, demonstrează o soliditate financiară suficientă și au obținut o acoperire adecvată a răspunderii și a asigurării, ținând seama de statutul lor juridic și de nivelul de acoperire a asigurării comerciale disponibile;
- b) respectă cerințele aplicabile privind structura de proprietate și de organizare, în vederea prevenirii conflictelor de interese, pentru a asigura o furnizare de servicii nediscriminatorie; și
- c) gestionează riscurile de securitate.”

³⁷ Modificările aduse acestei dispoziții au drept scop actualizarea trimiterilor cuprinse în Regulamentul (UE) 2018/1139.

1b. Articolul 41 se modifică după cum urmează:

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

„(2) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol se eliberează la cerere, atunci când solicitantul a demonstrat că respectă actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 adoptate pentru asigurarea respectării cerințelor esențiale menționate la articolul 40 alineatul (1) primul paragraf, precum și a cerințelor menționate la articolul 40 alineatul (1) al doilea paragraf literele (a)-(c).”;

(b) se adaugă următorul alineat (3a):

„(3a) Certificatul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol poate face obiectul unor condiții justificate în mod obiectiv, nediscriminatorii, proporționale și transparente. Aceste condiții pot, după caz, să vizeze:

(a) delimitarea sau restricționarea operării altor servicii decât cele legate de furnizarea de servicii de navigație aeriană;

(b) contracte, acorduri sau alte modalități stabilite între furnizorul de servicii și o parte terță care privesc serviciul (serviciile);

(c) furnizarea de informații rezonabil necesare pentru verificarea cerințelor privind certificatul prevăzute la articolul 41 și

(d) orice alte condiții juridice care nu sunt specifice serviciilor de navigație aeriană, cum ar fi condițiile legate de suspendarea sau revocarea certificatului.”;

(c) alineatul (4) se modifică după cum urmează:

„(4) Certificatul menționat la alineatul (1) din prezentul articol poate fi limitat, suspendat sau revocat atunci când titularul nu mai respectă cerințele esențiale menționate la articolul 40 alineatul (1) primul paragraf sau cerințele menționate la articolul 40 alineatul (1) al doilea paragraf literele (a)-(c) și nici normele și procedurile pentru eliberarea și menținerea unui astfel de certificat, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 alineatul (1) primul paragraf litera (b).”;

(d)alineatul (5) se modifică după cum urmează:

„(5) Prin derogare de la alineatul (1) din prezentul articol, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolul 43, statele membre pot decide să permită furnizorilor de servicii de informare privind zborurile să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate serviciilor furnizate cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 alineatul (1) primul paragraf, precum și a cerințelor menționate la articolul 40 alineatul (1) al doilea paragraf literele (a)-(c). În acest caz, statul membru în cauză informează Comisia, agenția și celelalte state membre cu privire la decizia sa.”

1c. Articolul 43 se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 alineatul (1) primul paragraf, precum și a cerințelor menționate la articolul 40 alineatul (1) al doilea paragraf literele (a)-(c) în ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 alineatul (1) litera (g), Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- (a) normele și procedurile specifice pentru furnizarea de ATM/ANS cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 alineatul (1) primul paragraf, precum și a cerințelor menționate la articolul 40 alineatul (1) al doilea paragraf literele (a)-(c), inclusiv elaborarea și punerea în aplicare a planului de urgență în conformitate cu anexa VIII punctul 5.1 litera (f);
- (b) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 41 alineatul (1);
- (bb) condițiile prevăzute la articolul 41 alineatul (3a);

- (c) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de furnizorii de servicii de informare privind zborurile, menționată la articolul 41 alineatul (5), precum și situațiilor în care sunt permise astfel de declarații;
- (d) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 42 alineatul (1) litera (b), precum și privind situațiile în care astfel de certificate sunt obligatorii;
- (e) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de organizații, menționată la articolul 42 alineatul (1) litera (a), precum și situațiile în care astfel de declarații sunt obligatorii;
- (f) privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 41 alineatul (1) și la articolul 42 alineatul (1) litera (b) și ale organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 41 alineatul (5) și cu articolul 42 alineatul (1) litera (a).

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 alineatul (3).

- (2) Normele menționate la alineatul (1) țin seama în mod corespunzător de Planul general pentru ATM.
- (3) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 alineatul (1) primul paragraf, precum și a cerințelor menționate la articolul 40 alineatul (1) al doilea paragraf literele (a)-(c) din prezentul regulament și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexele 2-4, 10, 11 și 15 la Convenția de la Chicago.”

2. Articolul 93 se înlocuiește cu următorul text³⁸:

„Articolul 93

Implementarea Cerului unic european

În cazul în care deține expertiza relevantă și la cerere, agenția oferă Comisiei asistență tehnică la implementarea Cerului unic european, în special prin:

- (a) efectuarea de inspecții tehnice, investigații tehnice și studii;
- (b) contribuția, în domeniile care fac obiectul prezentului regulament, în cooperare cu Organismul de evaluare a performanței (PRB) prevăzut la articolul [9b] din [SES2+ modificat], la punerea în aplicare a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea;
- (c) contribuția la punerea în aplicare a Planului general pentru ATM, inclusiv la elaborarea și desfășurarea programului SESAR.”

³⁸ Modificările aduse acestui articol au drept scop actualizarea trimiterilor cuprinse în Regulamentul (UE) 2018/1139.

3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]
8. [...]
9. [...]
10. [...]
11. [...]
12. [...]
13. [...]
14. [...]
15. [...]
16. [...]
17. [...]
18. [...]
19. [...]
20. [...]

21. Anexa VIII se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul punct 2.3a:

„2.3a. Serviciile de date de trafic aerian

2.3a.1. Datele de trafic aerian colectate sunt de o calitate corespunzătoare, complete, actuale, provin dintr-o sursă legitimă și sunt furnizate în timp util.

2.3a.2. Serviciile de date de trafic aerian ating și mențin un nivel suficient de performanță în ceea ce privește disponibilitatea, integritatea, continuitatea și promptitudinea, pentru a răspunde nevoilor utilizatorilor.

2.3a.3. Sistemele și instrumentele care furnizează servicii de date de trafic aerian sunt proiectate, produse și întreținute corespunzător pentru a se asigura faptul că sunt adecvate scopului pentru care au fost create.

2.3a.4. Diseminarea unor astfel de date are loc în timp util și utilizează mijloace de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și de deteriorări intenționate și neintenționate.”

(b) punctul 2.8 se înlocuiește cu următorul text³⁹:

„2.8. Managementul spațiului aerian

Desemnarea unor volume specifice de spațiu aerian pentru o anumită utilizare este monitorizată, coordonată și promulgată în timp util, cu scopul de a reduce riscul de pierdere a eșalonării dintre aeronave în toate împrejurările. Având în vedere organizarea activităților militare și a aspectelor conexe aflate sub responsabilitatea statelor membre, managementul spațiului aerian asigură, de asemenea, aplicarea uniformă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel cum a fost descris de OACI și pus în aplicare în temeiul Regulamentului [SES2+ modificat], pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor.”

³⁹ Modificările aduse acestui punct din anexă au drept scop actualizarea trimiterilor cuprinse în Regulamentul (UE) 2018/1139.

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele
