

Punerea în aplicare a cerului unic european *I**

Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 12 martie 2014 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind punerea în aplicare a cerului unic european (reformare) (COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

(Procedura legislativă ordinară - reformare)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2013)0410),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0171/2013),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul motivat prezentat de către Camera Reprezentanților a Maltei în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 11 decembrie 2013¹,
 - după consultarea Comitetului Regiunilor,
 - având în vedere Acordul interinstituțional din 28 noiembrie 2001 privind utilizarea mai structurată a tehnicii de reformare a actelor legislative²,
 - având în vedere scrisoarea din 28 noiembrie 2013 a Comisiei pentru afaceri juridice, adresată Comisiei pentru transport și turism în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere articolele 87 și 55 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A7-0095/2014),
- A. întrucât grupul de lucru consultativ al serviciilor juridice ale Parlamentului European, Consiliului și Comisiei consideră că propunerea în cauză nu conține nicio modificare de fond în afara celor care au fost identificate ca atare în propunere și întrucât, în ceea ce privește codificarea dispozițiilor neschimbate din actele precedente cu respectivele modificări, propunerea se limitează la o simplă codificare a actelor existente, fără modificări de fond ale acestora,
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare, modificată pentru a ține seama

¹ Nerepublicat încă în Jurnalul Oficial.

² JO C 77, 28.3.2002, p. 1.

de recomandările grupului de lucru consultativ al serviciilor juridice ale Parlamentului European, Consiliului și Comisiei;

2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

P7_TC1-COD(2013)0186

Poziția Parlamentului European adoptată în primă lectură la 12 martie 2014 în vederea adoptării Regulamentului (UE) nr. .../2014 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, 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 European¹,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară²,

¹ Nerepublicat încă în Jurnalul Oficial.

² Poziția Parlamentului European din 12 martie 2014.

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru)¹, 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)², Regulamentul (CE) nr. 551/2004 din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulament privind spațiul aerian)³ și Regulamentul (CE) nr. 552/2004 din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea)⁴ au fost modificate substanțial. Întrucât urmează să fie făcute modificări suplimentare, ar trebui, din motive de claritate, să se procedeze la reformarea lor.
- ~~(2) — Punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor necesită un sistem eficient de transport aerian care să permită funcționarea constantă și în condiții de siguranță a serviciilor de transport aerian, facilitând astfel libera circulație a mărfurilor, persoanelor și serviciilor. [AM 1]~~

¹ JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

² JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

³ JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

⁴ JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

- (3) Prin adoptarea de către Parlamentul European și de către Consiliu a primului pachet din legislația privind cerul unic european, respectiv Regulamentul (CE) nr. 549/2004, Regulamentul (CE) nr. 550/2004, Regulamentul (CE) nr. 551/2004 și Regulamentul (CE) nr. 552/2004, 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, inițiativa privind cerul unic european a fost consolidată și mai mult, prin introducerea conceptelor de sistem de îmbunătățire a performanțelor și de administrator de rețea în vederea îmbunătățirii în continuare a performanței sistemului european de management al traficului aerian.
- (4) În articolul 1 din Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă, statele contractante recunosc că „fiecare stat deține suveranitatea totală și exclusivă asupra spațiului aerian aflat deasupra teritoriului său”. În contextul acestei suveranități, statele membre ale Uniunii, sub rezerva convențiilor internaționale în vigoare, își exercită competențele de autoritate publică în controlarea traficului aerian.
- (5) Punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor necesită un sistem eficient de transport aerian care să permită operarea în condiții de siguranță, în mod regulat și durabil a serviciilor de transport aerian, optimizând capacitățile și facilitând libera circulație a mărfurilor, a persoanelor și a serviciilor.

- (5a) *Pentru a evita ca creșterea așteptată a traficului aerian să accentueze sau să genereze congestionarea spațiului aerian european, cu toate costurile pe care acest lucru îl implică din punctul de vedere al economiei, al mediului și al siguranței, ar trebui să se pună capăt fragmentării acestui spațiu aerian și, de asemenea, să se pună în aplicare prezentul regulament, cât mai repede posibil. [AM 2]*
- (5b) *Punerea în aplicare a cerului unic european ar trebui să aibă un rol pozitiv în ceea ce privește creșterea economică, ocuparea forței de muncă și competitivitatea în Europa, în special prin stimularea cererii de locuri de muncă înalt calificate. [AM 3]*
- (6) Încercarea de a realiza simultan atât obiectivul de a spori standardele de siguranță a traficului aerian, cât și pe cel de a îmbunătăți performanța generală a ATM și ANS pentru traficul aerian general în Europa necesită luarea în calcul a factorului uman. Prin urmare, ~~statele membre ar trebui să ia în considerare~~ în **plus față de** introducerea principiilor „culturii echității”, **ar trebui incluși în sistemul de performanță al cerului unic european indicatori de performanță relevanți.** [AM 4]
- (7) Statele membre au adoptat o declarație de ansamblu referitoare la problemele militare legate de cerul unic european¹. Conform declarației, statele membre ar trebui, în special, să intensifice cooperarea civil-militară și, dacă este cazul și în măsura în care statele membre interesate consideră necesar acest lucru, să promoveze cooperarea dintre forțele lor armate cu privire la toate aspectele privind gestionarea traficului aerian **în vederea facilitării utilizării flexibile a spațiului aerian.** [AM 5]

¹ JO L 96, 31.3.2004, p. 9.

- (8) Deciziile privind conținutul, aria de cuprindere sau desfășurarea operațiunilor militare și pregătirea militară nu sunt de competența Uniunii în temeiul articolului 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene .
- (9) Statele membre și-au restructurat, în proporții diferite, prestatorii naționali de servicii de navigație aeriană prin creșterea nivelului de autonomie și libertate a acestora de a furniza servicii. Este necesar să se asigure că există o piață comună care funcționează bine pentru acele servicii ce pot fi prestate în condiții de piață și că sunt îndeplinite cerințele minime de interes public pentru acele servicii care sunt considerate a fi monopoluri naturale în condițiile tehnologice actuale.
- (10) Pentru a asigura supravegherea coerentă, și corespunzătoare **și independentă** a furnizării de servicii în Europa, ar trebui să se garanteze autorităților naționale de ~~supervizare suficientă independență și~~ **aviație** suficiente resurse **financiare și umane**. Această independență nu ar trebui să împiedice autoritățile respective să își îndeplinească îndatoririle într-un cadru administrativ. [AM 6]

- (11) Autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** au un rol-cheie în punerea în aplicare a cerului unic european și . Prin urmare, Comisia **și Agenția Europeană pentru Aviație (EEA)** ar trebui să înlesnească colaborarea dintre acestea, pentru a permite schimbul de bune practici și a dezvolta o abordare comună, inclusiv prin intensificarea cooperării la nivel regional, **furnizându-le o platformă pentru aceste schimburi**. Această cooperare ar trebui să aibă un caracter regulat. [AM 7]
- (12) **În vederea punerii în aplicare a cerului unic european**, partenerii sociali ar trebui să fie mai bine informați și consultați cu privire la toate măsurile care au implicații sociale importante. La nivelul Uniunii, ar trebui consultat, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, instituit prin Decizia 98/500/CE a Comisiei¹. [AM 8]
- (13) Prestarea de servicii de comunicare, navigație și supraveghere, precum și de servicii de informații meteorologice și , aeronautice, ~~ar trebui~~ **și de configurare a spațiului aerian, împreună cu servicii de formare și de livrare de date către traficul aerian general, ar putea fi** organizată în condiții de piață, luându-se în considerare caracteristicile speciale ale acestor servicii și ~~păstrând~~ **asigurând** un nivel înalt de siguranță **și reducând impactul asupra climei**. [AM 9]
- (14) Nu ar trebui să existe nici o discriminare între utilizatorii spațiului aerian cu privire la prestarea de servicii echivalente de navigație aeriană.

¹ JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

- (15) Conceptul proiectelor comune, menite să sprijine utilizatorii spațiului aerian și/sau ~~furnizorii~~ **furnizorii** de servicii de navigație aeriană în efortul de a îmbunătăți infrastructura colectivă de navigație aeriană, furnizarea de servicii de navigație aeriană și utilizarea spațiului aerian, în special al celor care ar putea fi necesare pentru punerea în aplicare a Planului general pentru ATM aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului¹, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului, nu ar trebui să aducă atingere proiectelor anterioare cu obiective similare derulate de către unul sau mai multe state membre. Dispozițiile privind finanțarea derulării proiectelor comune ar trebui să nu aducă atingere modalității de stabilire a acestor proiecte comune. Comisia poate propune ca finanțarea, cum ar fi finanțarea din partea ~~Rețelei Transeuropene~~ **Mecanismului pentru interconectarea Europei, a strategiei Orizont 2020** sau din partea Băncii Europene de Investiții, să poată fi utilizată pentru susținerea proiectelor comune, în special pentru accelerarea derulării programului SESAR, în cadrul financiar multianual. Fără a aduce atingere accesului la finanțarea respectivă, statele membre ar trebui să fie libere să decidă modul în care vor fi folosite veniturile generate din scoaterea la licitație a cotelor pentru aviație în cadrul sistemului de comercializare a cotelor de emisie și să hotărască în acest context dacă o parte a acestor venituri ar putea fi folosite pentru finanțarea proiectelor comune la nivelul blocurilor de spațiu aerian funcțional. ***Dacă este cazul, proiectele comune ar trebui să aibă ca scop generarea unui set de capacități de bază interoperabile care să existe în toate statele membre.*** [AM 10]

¹ JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

- (15a) ***Dacă nu sunt implementate mecanisme specifice, proiectele de investiții de la bordul aeronavelor sau de la sol privind Planul general pentru ATM pot fi desfășurate în mod necoordonat, ceea ce ar putea întârzia implementarea efectivă a tehnologiilor SESAR. [AM 11]***
- (16) Conceptul de entitate de tipul administratorului de rețea joacă un rol central în îmbunătățirea performanței managementului traficului aerian la nivel de rețea, prin centralizarea furnizării anumitor servicii care sunt furnizate cel mai bine la nivel de rețea. Pentru a facilita soluționarea unei crize aviatice, administratorul de rețea ar trebui să asigure coordonarea ~~unei astfel de crize~~ ***măsurilor care trebuie adoptate pentru a preveni o astfel de criză și pentru a reacționa în fața acesteia. În acest context, Comisia ar trebui să aibă responsabilitatea de a se asigura că nu intervine niciun conflict de interese între furnizarea de servicii centralizate și rolul organismului de evaluare a performanțelor. [AM 12]***
- (17) Fiind convinsă că o utilizare sigură și eficientă a spațiului aerian poate fi atinsă numai printr-o cooperare strânsă între utilizatorii spațiului aerian din domeniul civil și militar, în principal pe baza conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian și a unei coordonări civil-militare efective, conform celor stabilite de OACI, Comisia dorește să accentueze importanța sporirii acestei cooperări între utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian ***în vederea facilitării unei utilizări flexibile a spațiului aerian. [AM 13]***

- (18) Acuratețea informațiilor privind statutul spațiului aerian și cazurile specifice de trafic aerian, precum și distribuirea la timp a acestor informații către controlorii civili și militari are un impact direct asupra siguranței și eficienței operațiunilor *și ar trebui să le îmbunătățească previzibilitatea*. Accesul la timp la informații actualizate privind spațiul aerian este esențial pentru toate părțile care doresc să beneficieze de structurile spațiului aerian puse la dispoziție atunci când completează sau modifică planurile lor de zbor. **[AM 14]**
- (19) Furnizarea de informații aeronautice moderne, complete, de înaltă calitate și prompte are un impact important asupra siguranței, facilitând accesul la spațiul aerian al Uniunii și libertatea de circulație în cadrul acestuia. Ținând cont de Planul general pentru ATM, Uniunea ar trebui să ia inițiativa de a moderniza acest sector în cooperare cu administratorul de rețea și să se asigure că utilizatorii pot accesa datele respective printr-un punct unic de acces public, care să furnizeze informații integrate moderne, ușor de utilizat și validate.

- (20) Pentru a ține seama de modificările introduse în Regulamentele (CE) nr. 1108/2009 și (CE) nr. 1070/2009, este necesar ca, în conformitate cu articolul 65a din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației¹, să se alinieze conținutul prezentului regulament la cel al Regulamentului (CE) nr. 216/2008.
- (21) Mai mult, detaliile tehnice ale Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004, aprobate în 2004 și 2009, ar trebui actualizate și ar trebui făcute corecturi de ordin tehnic pentru a ține cont de progresele realizate.
- ~~(22) Zona geografică din regiunea OACI NAT acoperită de prezentul regulament ar trebui modificată pentru a ține seama de regimurile de prestări de servicii existente și viitoare și de necesitatea de a asigura coerența aplicării normelor în cazul furnizorilor de servicii de navigație aeriană și al utilizatorilor spațiului aerian care operează în acea zonă. [AM 15]~~
- (23) În conformitate cu rolurile sale de organizație operațională și cu reforma continuă a Eurocontrol, funcția administratorului de rețea trebuie dezvoltată și mai mult în direcția unui parteneriat lansat de sector.

¹ JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

- (24) Conceptul blocurilor funcționale de spațiu aerian instituite pentru a îmbunătăți cooperarea dintre ~~prestatorii~~ **furnizorii** de servicii de navigație aeriană, reprezintă un important instrument de îmbunătățire a performanței sistemului ATM european. Pentru a ~~consolida și mai mult~~ **completa** acest instrument, ~~blocurile~~ **furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să poată încheia în mod liber parteneriate industriale bazate pe performanță care se pot suprapune cu blocurile** funcționale de spațiu aerian ar trebui să se concentreze mai mult pe performanță, pe baza parteneriatelor industriale, iar industriei ar trebui să i se acorde mai multă libertate de a le modifica pentru a atinge și, acolo unde este posibil, chiar pentru a depăși, obiectivele de performanță **instituite**. [AM 16]
- (25) Blocurile funcționale de spațiu aerian ar trebui să opereze într-un mod flexibil, reunind prestatori de servicii din întreaga Europă care să își valorifice reciproc competențele. Această flexibilitate ar trebui să permită identificarea de sinergii între furnizori, indiferent de situarea geografică sau de naționalitatea acestora, precum și apariția unor formate variabile de prestări de servicii în încercarea de a îmbunătăți performanța.
- (26) Pentru a spori orientarea către client a ~~prestatorilor~~ **furnizorilor** de servicii de navigație aeriană și posibilitatea utilizatorilor spațiului aerian de a influența deciziile care îi afectează, consultarea și ~~participarea~~ părților interesate la luarea celor mai importante decizii operaționale de către furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie mai eficace. [AM 17]

- (27) Sistemul de îmbunătățire a performanței reprezintă un instrument esențial pentru reglementarea economică a ATM, iar calitatea și independența deciziilor sale ar trebui menținute și, acolo unde este posibil, îmbunătățite.
- (28) Pentru a lua în considerare evoluțiile de ordin tehnic sau operațional, în special prin modificarea anexelor sau prin suplimentarea dispozițiilor referitoare la administrarea rețelei și la , sistemul de îmbunătățire a performanței, ***selectarea entității responsabile pentru punerea în aplicare a Planului general pentru ATM (coordonatorul implementării) și definirea responsabilităților acesteia*** Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Conținutul și scopul fiecărei delegări sunt stabilite în detaliu în articolele relevante. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu. **[AM 18]**
- (29) Atunci când adaugă funcții pe lista serviciilor de administrare a rețelei, Comisia ar trebui să întreprindă o consultare adecvată a părților interesate din industrie ***și a partenerilor sociali***. **[AM 19]**

(30) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentului regulament, în special în ceea ce privește exercitarea competențelor de către autoritățile naționale de ~~supervizare~~ *aviație*, furnizarea de servicii de asistență exclusive de către un furnizor de servicii sau grupări de ~~prestatori~~ *furnizori* de servicii, măsurile corective necesare pentru asigurarea respectării obiectivelor de performanță de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local, examinarea respectării legislației referitoare la schema de tarifare, guvernanta și adoptarea de proiecte comune pentru funcțiile aferente rețelei, blocurile funcționale de spațiu aerian, modalitățile de participare a părților interesate la cele mai importante decizii ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, accesul la date și protecția lor, informațiile aeronautice electronice și dezvoltarea tehnologică și interoperabilitatea managementului traficului aerian, este necesar să se confere Comisiei competențe de executare. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie¹.
[AM 20]

(31) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011, pentru actele de punere în aplicare adoptate în temeiul regulamentului respectiv, este necesar să se utilizeze procedura de examinare în scopul adoptării actelor de punere în aplicare cu caracter general.

¹ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

- (32) Este necesar să se utilizeze procedura de consultare în scopul adoptării actelor de punere în aplicare cu caracter individual.
- (33) Sancțiunile prevăzute în legătură cu încălcarea prezentului regulament trebuie să fie eficiente, proporționale și descurajante, fără să diminueze siguranța.
- (34) ***Dacă este relevant***, achiziționarea de servicii de asistență ~~trebuie~~ ***ar trebui*** să aibă loc, după caz, în conformitate cu Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii¹ și cu Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale². De asemenea, trebuie să se țină seama de orientările stabilite în comunicarea interpretativă a Comisiei privind legislația comunitară aplicabilă atribuirilor de contracte care nu fac obiectul sau care nu fac decât parțial obiectul dispozițiilor directivelor privind achizițiile publice³, după caz.
- [AM 21]**

¹ JO L 134, 30.4.2004, p. 114.

² JO L 134, 30.4.2004, p. 1.

³ JO C 179, 1.8.2006, p. 2.

- (35) Declarația ministerială privind aeroportul Gibraltar, adoptată la Cordoba la 18 septembrie 2006 („declarația ministerială”) în cursul primei reuniuni ministeriale a Forumului de dialog privind Gibraltarul, va înlocui declarația comună privind aeroportul Gibraltar făcută ***Regatul Spaniei și Regatul Unit au convenit*** la Londra, la 2 decembrie 1987, iar deplina conformitate cu declarația respectivă va fi asimilată conformității cu declarația din 1987 ***prin intermediul unei declarații comune a miniștrilor de afaceri externe ai ambelor state, un regim pentru o mai bună cooperare în ceea ce privește utilizarea aeroportului Gibraltar. Acest regim nu a fost pus în aplicare până în prezent.*** [AM 22]
- (36) ~~Prezentul regulament se aplică pe deplin aeroportului Gibraltar în contextul și în temeiul declarației ministeriale. Fără a aduce atingere declarației ministeriale, aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar, precum și toate măsurile care decurg din aplicarea acestuia respectă pe deplin declarația respectivă și toate aranjamentele conținute în aceasta.~~ [AM 23]

(37) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume punerea în aplicare a cerului unic european, nu poate fi atins într-o măsură suficientă de către statele membre din cauza anvergurii acestei acțiuni la nivel transnațional și, prin urmare, poate fi mai bine atins la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut de articolul 5 din tratat. Conform principiului proporționalității prevăzut în acest articol, prezentul regulament nu dispune mai mult decât este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

- (1) Prezentul regulament stabilește regulile pentru crearea și funcționarea adecvată a cerului unic european, cu scopul de a asigura normele actuale de siguranță a traficului aerian, contribuția la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian, ***cum ar fi reducerea impactului asupra climei***, și îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian (ATM) și ale serviciilor de navigație aeriană (ANS) pentru traficul aerian general din Europa, prin conformarea cu cerințele tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea ~~paneuropeană~~ coerentă de rute ***paneuropeană și, pe baza unor acorduri specifice cu țările învecinate, incluzând țări terțe***, un spațiu aerian operațional integrat, ~~sisteme~~ ***de o*** gestionare a rețelei și ~~de un~~ ***management*** al traficului aerian bazate exclusiv pe siguranță, eficiență și interoperabilitate, în folosul utilizatorilor spațiului aerian.

[AM 24]

- (2) Aplicarea prezentului regulament nu aduce atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și cerințelor statelor membre referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la articolul 35. Prezentul regulament nu privește operațiunile militare și instruirea militară.
- (3) Aplicarea prezentului regulament 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, prezentul regulament, își propune să sprijine, în domeniile reglementate de acesta, statele membre în îndeplinirea obligațiilor care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea unei bune reprezentări a acestor dispoziții în prezentul regulament, precum și în normele elaborate pentru punerea în aplicare a acestuia.
- (4) Prezentul regulament se aplică spațiului aerian din regiunile ~~ICAO~~ *OACI* EUR, și AFI și ~~NAT~~ în care statele membre sunt responsabile cu furnizarea de servicii de trafic aerian în conformitate cu prezentul regulament . De asemenea, statele membre pot să aplice prezentul regulament la spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni ICAO, cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta. **[AM 25]**

(5) 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 *în controversa referitoare* la suveranitatea ~~asupra~~ teritoriului pe care este situat aeroportul. [AM 26]

(5a) *Aplicarea prezentului regulament în cazul aeroportului din Gibraltar este suspendată până la începerea aplicării regimului prevăzut în declarația comună a miniștrilor afacerilor externe ai Regatului Spaniei și Regatului Unit din 2 decembrie 1987. Guvernele Regatului Spaniei și Regatului Unit informează Consiliul cu privire la data de la care se va aplica regimul respectiv.* [AM 27]

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „serviciu de control al traficului aerian (ATC)” înseamnă un serviciu furnizat în scopul:
 - (a) de a împiedica coliziunile;

- dintre aeronave și
- în zona de manevră, între aeronave și obstacole; și

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

2. „serviciu de control al aerodromului” înseamnă un serviciu ATC pentru traficul pe aerodrom;
3. „serviciu de informații aeronautice” înseamnă un serviciu stabilit în zona de acoperire definită, responsabil de furnizarea informațiilor aeronautice și a datelor necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene;
4. „servicii de navigație aeriană” înseamnă servicii de trafic aerian, servicii de comunicație, navigație și supraveghere, servicii meteorologice pentru navigația aeriană și servicii de informații aeronautice;
5. „furnizor de servicii de navigație aeriană” înseamnă o entitate de drept public sau privat care prestează servicii de navigație pentru traficul aerian general;
6. „bloc de spațiu aerian” înseamnă un spațiu aerian cu dimensiuni stabilite în spațiu și timp, în interiorul căruia sunt prestate servicii de navigație aeriană;

7. „managementul spațiului aerian” înseamnă un serviciu de planificare cu obiectivul primar de a utiliza la ~~maxim~~ **maximum** spațiul aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin distribuirea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian pe baza cerințelor pe termen scurt **și o funcție strategică asociată cu configurarea spațiului aerian**; [AM 28]
8. „utilizatori ai spațiului aerian” înseamnă operatori de aeronave exploatate în traficul aerian general;
9. „gestionarea fluxului de trafic aerian” înseamnă un serviciu stabilit în vederea promovării unui flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid, asigurând utilizarea la maxim a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii serviciilor de trafic aerian corespunzători;
10. „managementul traficului aerian (ATM)” înseamnă ansamblul serviciilor de la bordul aeronavelor și de la sol (servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxurilor de trafic aerian) necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;

11. „servicii de trafic aerian” înseamnă diferitele servicii de informare cu privire la zbor, servicii de alertare, servicii de consultanță în domeniul traficului aerian și servicii ATC (servicii de control zonal, de abordare și aerodrom);
12. „serviciu de control zonal” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate ~~într-un bloc de spațiu aerian~~ **într-o zonă de control**; [AM 29]
13. „serviciu de control de abordare” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate care decolează sau aterizează;
14. „Planul general pentru ATM” înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului¹, în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR)²;
15. „criză aviatică” înseamnă circumstanțele în care capacitatea spațiului aerian este redusă în mod anormal ca urmare a unor condiții meteorologice extrem de nefavorabile sau a indisponibilității unor mari părți ale spațiului aerian din motive naturale, *medicale, de securitate, militare* sau politice; [AM 30]

¹ JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

² JO L 64, 2.3.2007, p. 1.

16. „pachet de servicii” înseamnă două sau mai multe servicii de navigație aeriană *furnizate de aceeași entitate*; [AM 31]
17. „certificat” înseamnă un document emis de *Agenția Europeană pentru Aviație (EAA) sau de o autoritate națională de supervizare aviație* în orice formă, în conformitate cu dreptul ~~intern~~ *relevant*, care atestă că un furnizor de servicii de navigație aeriană îndeplinește cerințele privind ~~furnizarea unui anumit serviciu~~ *desfășurarea unei anumite activități*; [AM 32]
18. „servicii de comunicare” înseamnă servicii aeronautice fixe și mobile care permit comunicarea sol-sol, aer-sol și aer-aer, în scopuri legate de ATC;
- 18a. „rețeaua europeană de management al traficului aerian” (EATMN) înseamnă o *rețea paneuropeană de sisteme și componente, precum și foile de parcurs privind modificările operaționale și tehnologice esențiale descrise în Planul general pentru ATM, permițând furnizarea unor servicii de navigație aeriană pe deplin interoperaționale, incluzând interfațele de la frontierele cu țările terțe, în vederea îndeplinirii obiectivelor de performanță stabilite de prezentul regulament*; [AM 33]

19. „componente” înseamnă mijloacele fixe, cum ar fi aparatura, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN); [AM 34]

19a. „coordonator al implementării” înseamnă un grup de părți operaționale selectat de Comisie prin intermediul unei cereri de propuneri, responsabil pentru managementul guvernantei punerii în aplicare a Planului general pentru ATM; [AM 35]

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

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

21. „utilizarea flexibilă a spațiului aerian” înseamnă un concept de management al spațiului aerian aplicat în zona Conferinței Europene a Aviației Civile în baza „Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace” (Manualul de management al spațiului aerian pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian) publicat de Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene (Eurocontrol) ¹ ;
22. „serviciu de informare a zborurilor” înseamnă un serviciu furnizat în scopul furnizării de consiliere și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor;
23. „serviciu de alarmare” înseamnă un serviciu furnizat pentru notificarea organizațiilor corespunzătoare cu privire la aeronavele care necesită asistență de căutare și salvare și pentru sprijinirea respectivelor organizații conform dispozițiilor;
24. „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,~~ prin cooperarea **consolidată** dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană și, după caz, furnizorul integrat; [AM 36]

¹ Eurocontrol a fost instituit prin Convenția internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene, modificată prin protocolul din 12 februarie 1981 și revizuită prin protocolul din 27 iunie 1997.

25. „trafic aerian general” înseamnă toate deplasările aeronavelor civile, precum și toate deplasările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor militare, vamale și de poliție) atunci când aceste deplasări sunt realizate în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), instituită prin Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională ;
- 25a. „factor uman” înseamnă condițiile sociale, culturale și de personal din sectorul ATM; [AM 37]**
26. „interoperabilitate” înseamnă o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acestuia, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficientă a EATMN. Interoperabilitatea se realizează asigurând conformitatea sistemelor și componentelor cu cerințele esențiale;
27. „servicii meteorologice” înseamnă acele infrastructuri și servicii care furnizează aeronavelor prognoze, buletine și observații meteorologice, precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană;
28. „servicii de navigație” înseamnă acele infrastructuri și servicii care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare;

29. „date operaționale” înseamnă informații care privesc toate etapele de zbor și sunt necesare pentru luarea deciziilor operaționale de către furnizorii de servicii de navigație, utilizatorii spațiului aerian, operatorii de aeroporturi și alți factori implicați;
30. „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare operațională după instalarea inițială sau îmbunătățirea unui sistem;
31. „rețea de rute” înseamnă o rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general, necesară pentru prestarea *cât mai eficientă* de servicii ATC; **[AM 38]**
32. „servicii de supraveghere” înseamnă acele infrastructuri și servicii utilizate pentru a determina pozițiile fiecărei aeronave pentru separarea în condiții de siguranță;
33. „sistem” înseamnă totalul componentelor aeriene și/*sau* de sol, ~~precum~~ și/*sau* echipamentul spațial, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate etapele de zbor; **[AM 39]**
34. „îmbunătățire” înseamnă orice transformare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem;

35. „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. ;
36. „autoritate națională de ~~supervizare~~ **aviație**” înseamnă ~~organismul sau organismele~~ **naționale** cărora **un organism național** căruia un stat membru le-a **i-a** delegat sarcinile **prevăzute** de ~~supervizare în conformitate cu prezentul regulament, precum și autoritățile naționale competente cărora le-au fost delegate sarcinile prevăzute la articolul 8b din~~ **și de** Regulamentul (CE) nr. 216/2008 **și acreditat de EEA**; [AM 40]
37. „servicii de asistență” înseamnă servicii ~~de~~ **CNS (comunicație, navigație aeriană** ~~alte decât serviciile de trafic aerian și supraveghere), MET (informații meteorologice) și AIS (informații aeronautice)~~, precum și alte servicii și activități, care sunt asociate, și vin în sprijinul, furnizării de servicii de navigație aeriană; [AM 41]
38. „obiective de performanță locale” înseamnă obiective de performanță stabilite de statele membre la nivel local, și anume la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, la nivel național, la nivelul zonelor de tarifare sau la nivelul aeroporturilor;

- 38a. *„parteneriat industrial” înseamnă acorduri de cooperare, în cadrul unui contract încheiat cu scopul de a îmbunătăți managementul traficului aerian între diverși furnizori de servicii de navigație aeriană, inclusiv administratorii de rețea, utilizatorii de spațiu aerian, aeroporturi sau alți actori economici de acest tip; [AM 42]*
- 38b. *„spațiu aerian integrat operațional” înseamnă spațiul aerian controlat, cu dimensiuni definite, cuprinzând spațiul aerian european și, în urma unor acorduri adecvate, cel al țărilor terțe învecinate, în cadrul căruia se utilizează o structură de alocare și de repartizare a timpului dinamică, resurse de îmbunătățire a performanțelor controlorilor, servicii de navigație aeriană pe deplin interoperabile și soluții combinate în vederea unei utilizări optime, previzibile și sigure a spațiului aerian pentru crearea cerului unic european; [AM 43]*
- 38c. *„planuri locale de performanță” înseamnă planuri stabilite de una sau mai multe autorități naționale de aviație la nivel local, adică la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian, la nivel regional sau național; [AM 44]*
- 38d. *„entitate calificată” înseamnă un organism căruia îi pot fi conferite anumite atribuții de certificare sau de supraveghere de către agenție sau de către o autoritate națională de aviație, sub controlul și responsabilitatea acesteia. [AM 45]*

CAPITOLUL II
AUTORITĂȚI NAȚIONALE

Articolul 3

Autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** [AM 46]

- (1) Statele membre numesc sau stabilesc, în comun sau separat, ~~unul sau mai multe organisme~~ **un organism** în calitate de autoritate națională de ~~supervizare~~ **aviație** care să își asume atribuțiile primite în temeiul prezentului regulament **și al Regulamentului (CE) nr. 216/2008**. [AM 47]

- (2) Autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** sunt distincte din punct de vedere juridic și independente în special din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional, **dispunând de o alocare bugetară anuală separată**, față de orice ~~furnizori de servicii de navigație aeriană sau față de orice întreprindere, organizație~~, entitate publică sau privată ~~interesată de sau personal care intră în sfera activității autorității~~, **astfel cum prevede prezentul regulament și articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau care are un interes în activitățile unor astfel de furnizori entități**. [AM 48]

- (3) Fără a aduce atingere alineatului (2), autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** pot fi cuplate, din punct de vedere organizațional, cu alte organisme de reglementare și/sau autorități responsabile cu siguranța. [AM 49]
- (4) Autoritățile naționale de ~~supervizare care nu sunt distincte, din punct de vedere juridic, de orice furnizor de servicii de navigație aeriană sau de orice entitate publică sau privată interesată de activitățile unor astfel de furnizori, conform articolului 2,~~ **aviație asigură respectarea dispozițiilor prevăzute la prezentul articol la data intrării în vigoare a prezentului regulament, trebuie să îndeplinească această cerință până sau cel târziu la 1 ianuarie 2020 2017.** [AM 50]
- (5) Autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent. În mod concret, ele trebuie organizate, dotate cu angajați, gestionate și finanțate astfel încât să aibă posibilitatea de a-și exercita competențele în acest mod. [AM 51]
- (6) Personalul autorităților naționale de ~~supervizare~~ **aviație**: [AM 52]
- (a) este recrutat în conformitate cu norme **și criterii** clare și transparente care îi garantează independența și, ~~în ceea ce privește persoanele responsabile cu luarea de decizii strategice, acestea sunt numite de guvernul național sau de consiliul de miniștri sau de o altă autoritate publică care nu controlează sau nu beneficiază direct de furnizorii de servicii de navigație aeriană;~~ [AM 53]

- (b) este selectat în urma unei proceduri transparente, pe baza competențelor specifice, inclusiv a competențelor adecvate și a experienței relevante, ~~printre altele, în domeniul auditului și al serviciilor și sistemelor de navigație aeriană;~~ **[AM 54]**
- (ba) nu este detașat din cadrul furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) sau din întreprinderi aflate sub controlul ANSP; [AM 55]*
- (c) acționează independent, ~~în special față de orice interese legate de furnizorii de servicii de navigație aeriană~~ și nu caută să obțină sau nu acceptă instrucțiuni din partea niciunui guvern sau niciunei entități publice sau private atunci când îndeplinește funcțiile autorității naționale de ~~supervizare~~ **aviație, fără a aduce atingere cooperării strânse cu alte autorități naționale relevante; [AM 56]**
- (d) în ceea ce privește persoanele responsabile cu luarea deciziilor strategice, acestea fac o declarație anuală de angajament și o declarație de interes indicând orice interes direct sau indirect care ar putea fi considerat ca aducând prejudicii independenței lor și care ar putea influența exercitarea funcțiilor lor; și

(e) în ceea ce privește persoanele ***care au fost*** responsabile cu luarea deciziilor strategice, cu auditul sau cu alte funcții direct legate de ~~supervizarea~~ ***obiectivelor de obiectivele de supervizare sau de*** performanță ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană ***pentru mai mult de șase luni***, acestea nu dețin nicio poziție profesională sau responsabilitate în cadrul niciunui dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană după încheierea mandatului lor în cadrul autorității naționale de ~~supervizare~~ ***aviație***, timp de cel puțin un an. :
[AM 57]

(i) ***cel puțin 12 luni pentru personalul cu funcții de conducere;*** [AM 58]

(ii) ***cel puțin șase luni pentru personalul fără funcții de conducere;***
[AM 59]

(ea) ***membrii conducerii de nivel superior a autorității sunt numiți pentru un mandat fix de trei până la șapte ani, care poate fi reînnoit o dată, și pot fi destituiți pe parcursul mandatului lor numai dacă nu mai îndeplinesc condițiile prevăzute de prezentul articol sau s-au făcut vinovați de abuz în serviciu în temeiul dreptului intern.*** [AM 60]

(7) Statele membre se asigură că autoritățile naționale de ~~supervizare~~ ***aviație*** dețin resursele și au capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate în conformitate cu prezentul regulament în mod eficient și cu promptitudine. Autoritățile naționale de ~~supervizare~~ ***aviație*** au autoritate deplină pentru recrutarea și managementul personalului lor, în baza creditelor proprii care provin, printre altele, din tarifele de rută ce urmează să fie stabilite în funcție de sarcinile pe care trebuie să le îndeplinească autoritatea în conformitate cu articolul 4.
[AM 61]

- (8) Statele membre notifică Comisiei numele și adresa autorităților naționale de ~~supervizare~~ **aviație**, precum și orice modificări aduse acestora, împreună cu măsurile luate pentru a garanta conformitatea cu prezentul articol. **[AM 62]**
- (9) Comisia stabilește norme detaliate privind modalitățile de recrutare și procedurile de selecție pentru aplicarea alineatului (6) literele (a) și (b). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3)- **și precizează:** **[AM 63]**
- (a) *nivelul de separare solicitat de autoritatea de numire pentru orice întreprindere, organizație, entitate publică sau privată sau personal care intră în sfera activității autorității, astfel cum prevede articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau care are un interes în activitățile acestor entități în vederea menținerii unui echilibru între evitarea conflictelor de interese și eficiența administrativă;* **[AM 64]**
- (b) *calificările tehnice relevante necesare ale personalului implicat în audituri.* **[AM 65]**

Articolul 4

Sarcinile autorităților naționale de supervizare *aviație* [AM 66]

- (1) Autorităților naționale de supervizare *aviație* prevăzute la articolul 3 li se atribuie în special următoarele sarcini: [AM 67]
- (a) asigurarea supervizării a aplicării prezentului regulament *și a Regulamentului (CE) nr. 216/2008*, 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; [AM 68]
- (b) ~~acordarea de certificate furnizorilor de servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 8b~~ *îndeplinirea sau delegarea, completă sau parțială, a sarcinilor enumerate la articolele 8b, 8c și 10 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și supravegherea aplicării condițiilor în care acestea au fost acordate* *îndeplinirea sarcinii de supraveghere a aplicării prezentului regulament, în special în ceea ce privește funcționarea sigură și eficiență a furnizorilor de servicii de navigație aeriană legate de spațiul aerian care intră în responsabilitatea statelor membre;* [AM 69]

- ~~(c) emiterea de licențe, calificări, mențiuni și certificate pentru controlorii de trafic aerian în conformitate cu articolul 8c din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și supravegherea aplicării condițiilor în care acestea au fost emise; [AM 70]~~
- (d) întocmirea planurilor de performanță și monitorizarea punerii lor în aplicare în conformitate cu articolul 11;
- (e) monitorizarea punerii în aplicare a schemei de tarifare în conformitate cu articolele 12 și 13, ***inclusiv cu dispozițiile privind subvenționarea încrucișată menționată la articolul 13 alineatul (7)***; [AM 71]
- (f) aprobarea condițiilor de acces la datele operaționale în conformitate cu articolul 22; și
- (g) supervizarea declarațiilor și punerea în funcțiune a sistemelor;
- (ga) prezentarea către autoritățile relevante din statul membru, EAA și Comisie de rapoarte anuale cu privire la modul de îndeplinire a sarcinilor lor și la activitățile desfășurate. Aceste rapoarte prezintă măsurile luate și rezultatele obținute în ceea ce privește fiecare sarcină menționată la prezentul articol.***
[AM 72]

- (2) Fiecare autoritate națională de **supervizare aviație** organizează inspecții și evaluări corespunzătoare pentru a verifica respectarea cerințelor din prezentul regulament. Furnizorul de servicii de navigație aeriană facilitează aceste acțiuni, **iar statul membru relevant oferă toată asistența necesară pentru a se asigura eficacitatea monitorizării conformității.** [AM 73]

Articolul 5

Cooperarea dintre autoritățile naționale de **supervizare aviație** [AM 74]

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

Rețeaua respectivă poate, printre altele:

- (a) să elaboreze și să disemineze metodologii și orientări simplificate privind punerea în aplicare a sarcinilor autorităților enumerate la articolul 4;*
- (b) să ofere asistență autorităților naționale de aviație individuale privind aspecte normative;*
- (c) să furnizeze avize Comisiei și EAA privind elaborarea de norme și certificarea;*
- (d) să furnizeze avize, orientări și recomandări menite să faciliteze furnizarea de servicii transfrontaliere;*
- (e) să elaboreze soluții comune care să fie implementate la nivelul a două sau mai multe state pentru a se îndeplini obiectivele Planului general pentru ATM sau ale Convenției de la Chicago. [AM 75]*

Sub rezerva normelor privind protecția datelor prevăzute la articolul 22 din prezentul regulament și în Regulamentul (CE) nr. 45/2001, Comisia ~~sprijină~~ **furnizează o platformă pentru** schimbul de informații, ~~menționat în prezentul alineat la primul și al doilea paragraf,~~ între membrii rețelei, eventual cu ajutorul unor instrumente electronice, respectând totodată confidențialitatea secretelor comerciale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană **întreprinderilor, organizațiilor sau entităților implicate.** [AM 76]

- (2) Autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** cooperează îndeaproape, inclusiv prin intermediul unor acorduri de lucru, în scopul asistenței reciproce în ceea ce privește sarcinile lor de monitorizare și derularea inspecțiilor și a evaluărilor. [AM 77]
- (3) În ceea ce privește blocurile funcționale de spațiu aerian ~~care se extind asupra spațiului aerian aflat sub responsabilitatea a mai mult de un stat membru,~~ statele membre în cauză încheie un acord privind supervizarea prevăzută ~~în prezentul articol~~ **la articolul 4** cu privire la furnizorii de servicii de navigație aeriană care furnizează servicii legate de aceste blocuri. Autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** în cauză întocmesc un plan, precizând modalitățile de cooperare menite să contribuie la punerea în practică a acordului respectiv. [AM 78]

- (4) Autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** cooperează strâns pentru a asigura supravegherea corespunzătoare a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care dețin un certificat valabil de la un stat membru și care furnizează și servicii legate de spațiul aerian aflat sub responsabilitatea altui stat membru. Această cooperare include dispoziții pentru abordarea cazurilor de nerespectare a prezentului regulament și a cerințelor comune aplicabile adoptate în conformitate cu articolul 8b alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. **[AM 79]**
- (5) În cazul furnizării de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat în responsabilitatea unui alt stat membru, dispozițiile menționate la alineatele (2), (3) și (4) includ un acord privind recunoașterea reciprocă a sarcinilor de supervizare prevăzute la articolul 4 alineatele (1) și (2) și ~~rezultatele~~ **a rezultatelor** acestor sarcini. Această recunoaștere reciprocă se aplică și în cazul în care există acorduri de recunoaștere între autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** în ceea ce privește certificarea furnizorilor de servicii. **[AM 80]**
- (6) În scopul cooperării regionale, autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** pot, de asemenea, încheia acorduri referitoare la împărțirea responsabilităților privind sarcinile de supervizare, în cazul în care acest lucru este permis de legea națională. **[AM 81]**

Articolul 6

Entități calificate

- (1) **EEA și** autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** pot decide să delege integral sau parțial inspecțiile și, evaluările ~~menționate la articolul 4 alineatul (2)~~ **și alte sarcini prevăzute de prezentul regulament** unor entități calificate care îndeplinesc cerințele stabilite în anexa I. **[AM 82]**

- (2) Astfel de delegări ~~acordate de o autoritate națională de supervizare~~ sunt valabile pe teritoriul Uniunii pe o perioadă de trei ani, perioadă ce poate fi prelungită. **EEA și** autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** pot însărcina oricare dintre entitățile calificate situate în Uniune cu efectuarea acestor inspecții și evaluări. **[AM 83]**

- (3) ~~Statele membre~~ ***EEA și autoritățile naționale de aviație*** informează Comisia, ~~EAA~~ și celelalte state membre ***și, după caz, EAA*** cu privire la entitățile calificate cărora le-au delegat sarcini în conformitate cu alineatul (1), indicând domeniul de responsabilitate al fiecărei entități, numărul de identificare al acesteia, precum și orice modificări efectuate în acest sens . Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* lista entităților calificate, numerele lor de identificare și domeniile lor de competență și actualizează permanent lista. **[AM 84]**
- (4) ~~Statele membre~~ ***EEA și autoritățile naționale de aviație*** retrag delegarea unei entități calificate care nu mai îndeplinește cerințele stabilite în anexa I. Statul membru informează imediat Comisia, ~~EAA~~ și celelalte state membre cu privire la aceasta. **[AM 85]**
- (5) Organismele desemnate înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament ca organisme notificate în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004 sunt considerate a fi entități calificate în sensul prezentului articol.

Articolul 7

Consultarea părților interesate

- (1) Autoritățile naționale de ~~supraveghere~~ **aviație**, hotărând în conformitate cu legislația națională, stabilesc mecanisme consultative pentru implicarea corespunzătoare a părților interesate, inclusiv a organelor profesionale de reprezentare a personalului în ceea ce privește exercitarea atribuțiilor lor, în punerea în aplicare a cerului unic european. **[AM 86]**
- (2) Printre părțile interesate se pot număra:
- furnizorii de servicii de navigație aeriană,
 - operatorii aeroportuari,
 - utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante de reprezentare a utilizatorilor spațiului aerian,
 - autoritățile militare,
 - industria producătoare,
 - organismele profesionale de reprezentare a personalului.

CAPITOLUL III
FURNIZAREA SERVICIILOR

Articolul 8

Certificarea prestatorilor de servicii de navigație aeriană

- (1) Prestarea tuturor serviciilor de navigație aeriană în interiorul Uniunii se face sub rezerva certificării de către autoritățile naționale de ~~supervizare~~ *aviație* sau de către EAA sau al unei declarații adresate acestora în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. **[AM 87]**
- (2) Procesul de certificare garantează totodată că solicitanții pot demonstra o capacitate financiară suficientă și că au obținut o asigurare pentru acoperirea răspunderii, în cazul în care acest lucru nu este garantat de statul membru în cauză.
- (3) Certificatele oferă accesul fără discriminare la servicii pentru utilizatorii spațiului aerian, în special cu privire la siguranță. Certificarea face obiectul condițiilor prevăzute în anexa II.

- (4) Emiterea de certificate conferă furnizorilor de servicii de navigație aeriană posibilitatea de a-și oferi serviciile ~~statelor membre~~ **oricărui stat membru**, altor furnizori de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian și aeroporturilor din interiorul Uniunii **și din țările terțe învecinate, după caz, în cadrul unui bloc funcțional de spațiu aerian, conform unui acord reciproc între părțile relevante**. ~~În ceea ce privește serviciile de asistență, această posibilitate este condiționată de respectarea articolului 10 alineatului (2).~~ **[AM 88]**

Articolul 9

Desemnarea prestatorilor de servicii de trafic aerian

- (1) Statele membre asigură furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul blocurilor specifice de spațiu aerian cu privire la spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele membre desemnează un furnizor de servicii de trafic aerian care deține un certificat sau o declarație valabilă în Uniune.
- (2) În ceea ce privește furnizarea de servicii transfrontaliere, statele membre se asigură că respectarea prezentului articol și a articolului 18 alineatul (3) nu este împiedicată de faptul că sistemul lor legislativ național impune furnizorilor de servicii de trafic aerian care furnizează servicii în spațiul aerian de care sunt responsabile statele membre respective să îndeplinească una dintre următoarele condiții :

- (a) să fie deținuți în mod direct sau majoritar de către statele membre respective sau de către resortisanți ai acestora;
 - (b) să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul statelor membre respective;
 - (c) să utilizeze numai facilitățile din statele membre în cauză.
- (3) Statele membre definesc drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați. Obligațiile pot include condiții pentru furnizarea la timp a informațiilor pertinente care permit identificarea tuturor mișcărilor aeronavelor în spațiul aerian de care sunt responsabile.
- (4) Statele membre dispun de competențe discreționare în alegerea unui furnizor de servicii de trafic aerian, cu condiția ca acesta din urmă să facă obiectul unei certificări sau declarații în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 .

- (5) Cu privire la blocurile funcționale de spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 16, ~~eare 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. [AM 89]
- (6) Statele membre informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată în cadrul prezentului articol privind desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian în interiorul blocurilor de spațiu aerian specifice care au legătură cu spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor.

Articolul 10

Prestarea de servicii de asistență

- (1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că, în conformitate cu prezentul articol, ***nu există impedimente legale pentru*** furnizorii de servicii de asistență ~~sunt în măsură~~ ***care să îi împiedice*** să concureze în cadrul Uniunii în condiții de echitate, nediscriminare și transparență, în scopul furnizării acestor servicii.

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

- (2) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că ~~furnizarea~~ **furnizorii** de servicii de ~~trafic aerian și furnizarea~~ **navigație aeriană, atunci când își elaborează planurile lor de afaceri, solicită oferte de la diferiți furnizori** de servicii de asistență sunt două activități distincte. Această distincție implică și cerința ca serviciile de trafic aerian și serviciile de asistență să fie furnizate de întreprinderi diferite, **cu scopul de a alege furnizorul cel mai bun din punct de vedere financiar și calitativ. Organismul de examinare a performanței, prevăzut la articolul 11 alineatul (2) monitorizează respectarea dispozițiilor prezentului alineat atunci când evaluează planurile de performanță.**
- (3) La alegerea ~~furnizorului~~ **unui furnizor extern** de servicii de asistență, **se respectă dispozițiile Directivei 2004/18/CE. În special, rentabilitatea și eficiența energetică, calitatea globală, interoperabilitatea și siguranța serviciilor, precum și transparența procesului de achiziții reprezintă criterii de selecție obligatorii pentru** entitatea care achiziționează respectivele servicii ~~trebuie să țină seama, în special, de rentabilitate, de calitatea globală și de siguranța serviciilor.~~

- (4) Un furnizor de servicii de asistență poate fi ales să furnizeze servicii în spațiul aerian al unui stat membru numai dacă:
- (a) este certificat în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
 - (b) sediul principal unde își desfășoară activitatea se află pe teritoriul unui stat membru;
 - (c) statele membre și/sau resortisanți ai statelor membre dețin peste 50% din furnizorul de servicii și exercită un control efectiv asupra acestuia, în mod direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, cu excepția dispozițiilor unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte; și
 - (d) furnizorul de servicii îndeplinește cerințele naționale în materie de securitate și apărare.

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

(5a) *Comisia stabilește norme detaliate care prevăd modalitățile de selecție a serviciilor vizate de prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).*

- (5b) *Comisia efectuează un studiu global privind impactul operațional, economic, social și de siguranță al introducerii de principii de piață pentru furnizarea de servicii de asistență și prezintă studiul respectiv Parlamentului European și Consiliului până la 1 ianuarie 2016. Studiul ia în considerare punerea în aplicare a Planului general pentru ATM și impactul tehnologiilor SESAR asupra sectorului serviciilor de asistență. [AM 90]*

Articolul 11

Sistemul de îmbunătățire a performanțelor

- (1) Se instituie un sistem de îmbunătățire a performanțelor serviciilor de navigație aeriană și ale serviciilor de rețea, cu scopul de a îmbunătăți performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale serviciilor de rețea în cadrul cerului unic european. Acesta cuprinde:
- (a) obiective de performanță la nivelul Uniunii și obiective de performanță conexe la nivel local referitoare la domeniile esențiale de performanță, cum ar fi siguranța, mediul, capacitatea și rentabilitatea, *în conformitate cu obiectivele de nivel înalt din Planul general pentru ATM stabilite pentru o întreagă perioadă de referință; [AM 91]*

- (b) planuri la nivel național sau planuri pentru blocurile funcționale de spațiu aerian **locale de performanță**, incluzând obiectivele de performanță, care să asigure conformitatea cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și cu obiectivele de performanță conexe la nivel local; **precum** și [AM 92]
 - (c) evaluarea periodică, monitorizarea și analiza comparativă a serviciilor de navigație aeriană și a serviciilor de rețea.
- (2) Comisia autorizează un organism independent, imparțial și competent să acționeze în calitate de „organism de evaluare a performanțelor” (**PRB**). **PRB este instituit ca autoritate de reglementare economică europeană sub supravegherea Comisiei, începând de la 1 iulie 2015.** Rolul organismului de evaluare a performanțelor **PRB** este de a sprijini Comisia, în colaborare cu autoritățile naționale de supervizare **aviație**, și de a sprijini și **monitoriza** autoritățile naționale de supervizare, la cerere **aviație**, în vederea punerii în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1). **PRB este funcțional și separat din punct de vedere juridic de orice furnizor de servicii, de la nivel național sau paneuropean.** Asistența tehnică în beneficiul organismului de evaluare a performanțelor **PRB** poate fi acordată de EAA și , **administratorul de rețea**, Eurocontrol sau de o altă entitate competentă. [AM 93]

- (3) Planurile ~~naționale sau planurile blocurilor funcționale de spațiu aerian~~ **locale de performanță** menționate la alineatul (1) litera (b) sunt elaborate de autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** și adoptate de statul (statele) membru (membre). Aceste planuri includ obiectivele locale obligatorii și un sistem adecvat de stimulente, astfel cum a fost adoptat de statul (statele) membru (membre). Elaborarea planurilor face obiectul ~~elaborării~~ **consultării cu Comisia, cu PRB**, cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, precum și, dacă este cazul, cu operatorii și coordonatorii de aeroporturi. [AM 94]
- (4) Conformitatea planurilor ~~stabilite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian~~ **locale de performanță** și obiectivele locale cu obiectivele de performanță de la nivelul Uniunii și cu obiectivele de la nivel local este evaluată de Comisie în colaborare cu ~~organismul de evaluare a performanțelor~~ **PRB**. [AM 95]

În cazul în care Comisia constată că planurile ~~stabilite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian~~ **locale de performanță** sau obiectivele locale nu corespund obiectivelor de la nivelul Uniunii, aceasta poate solicita statelor membre în cauză să ia măsurile corective necesare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 27 alineatul (2). [AM 96]

- (5) Perioada de referință pentru sistemul de îmbunătățire a performanțelor, menționată la alineatul (1), este de cel puțin trei ani și, respectiv, de cel mult cinci ani. În această perioadă, în cazul în care nu sunt îndeplinite obiectivele locale, statele membre în cauză definesc și pun în aplicare măsuri menite să rectifice situația. În cazul în care Comisia consideră că aceste măsuri nu sunt suficiente pentru a rectifica situația, ea poate dispune luarea de către statele membre în cauză a măsurilor corective sau aplicarea sancțiunilor necesare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 27 alineatul (2).
- (6) Comisia *și EAA, împreună cu PRB*, evaluează periodic realizarea obiectivelor de performanță de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local. **[AM 97]**
- (7) Sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1) se bazează pe :
- (a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale serviciilor de rețea, furnizate de toate părțile interesate, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi, *de EAA*, de autoritățile naționale de ~~supervizare~~ *aviație*, de statele membre și de Eurocontrol; **[AM 98]**

- (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 și **factorului uman**, 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. ***Se acordă o atenție deosebită indicatorilor de performanță privind siguranța; [AM 99]***
- (c) stabilirea și revizuirea unor obiective de performanță la nivelul Uniunii și a unor obiective de performanță conexe la nivel local, care sunt definite ținându-se seama de contribuțiile identificate la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. ***Sunt stabilite obiective de performanță la nivelul Uniunii pentru a se asigura că fiecare bloc funcțional de spațiu aerian păstrează un nivel de flexibilitate suficient în vederea obținerii celor mai bune rezultate; [AM 100]***
- (d) criteriile pentru instituirea de către autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** a planurilor **locale** de performanță ~~naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian~~, cuprinzând obiectivele de performanță locale și sistemul de stimulente. Planurile de performanță: **[AM 101]**

- (i) se bazează pe planurile de afaceri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, *care ar trebui, la rândul lor, să ia în considerare punerea în aplicare a Planului general pentru ATM*; [AM 102]
 - (ii) vizează toate elementele costului aferente bazei de cost naționale sau a blocului funcțional de spațiu aerian;
 - (iii) includ obiective de performanță locale obligatorii conforme cu obiectivele de performanță de la nivelul Uniunii ;
- (e) evaluarea obiectivelor de performanță locale pe baza planului ~~național sau al planului de la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian~~ *local de performanță*; [AM 103]
- (f) monitorizarea planurilor *locale* de performanță ~~naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian~~, incluzând mecanisme de alertă adecvate; [AM 104]
- (g) criteriile de impunere a unor sancțiuni *și mecanisme de compensare* pentru nerespectarea obiectivelor de performanță de la nivelul Uniunii și a obiectivelor de performanță conexe de la nivel local pe durata perioadei de referință și de susținere a mecanismelor de alertă; [AM 105]

- (h) principiile generale privind înființarea de către statele membre a sistemului de stimulente;
- (i) principiile privind aplicarea unui mecanism tranzitoriu necesar pentru adaptarea la funcționarea sistemului de îmbunătățire a performanțelor, a cărei durată nu trebuie să depășească 12 luni de la adoptarea actului delegat menționat în prezentul alineat ;
- (j) perioadele de referință și intervalele corespunzătoare pentru evaluarea îndeplinirii obiectivelor de performanță și stabilirea de noi obiective;
- (k) calendarele aferente necesare ;

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a ***adopta obiective de performanță la nivelul Uniunii și a*** stabili normele detaliate pentru funcționarea adecvată a sistemului de îmbunătățire a performanțelor conform punctelor enumerate în prezentul alineat. **[AM 106]**

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

(8a) Comisia realizează un studiu privind impactul pe care comportamentul actorilor non-ANSP din cadrul sistemului ATM, de exemplu operatorii de aeroporturi, coordonatorii de aeroporturi și operatorii de transport aerian, poate să îl aibă asupra funcționării eficiente a rețelei ATM europene.

Domeniul studiului acoperă, dar nu se limitează la:

- (a) identificarea actorilor non-ANSP din cadrul sistemului ATM care pot influența performanțele rețelei;**
- (b) efectul pe care comportamentul unor astfel de actori îl are asupra performanțelor ANS în raport cu domeniile-cheie de performanță privind siguranța, mediul și capacitatea;**
- (c) fezabilitatea dezvoltării de indicatori de performanță și de indicatori-cheie de performanță pentru respectivii actori;**
- (d) orice beneficiu adus rețelei ATM europene care poate proveni din punerea în aplicare a unor indicatori de performanță și a unor indicatori-cheie de performanță suplimentari; precum și orice barieră în calea realizării performanței optime.**

Studiul ar trebui să înceapă în maximum 12 luni de la publicarea prezentului regulament și să fie finalizat în maximum 12 luni de la începerea sa; rezultatele sale ar trebui ulterior să fie luate în considerare de către Comisie și de către statele membre în vederea extinderii domeniului de aplicare al sistemului de îmbunătățire a performanțelor pentru a include orice indicator de performanță și orice indicator-cheie de performanță suplimentari pentru perioade de referință viitoare, în conformitate cu dispozițiile din prezentul articol. [AM 107]

Articolul 12

Dispoziții generale pentru schema de tarificare

În conformitate cu cerințele de la articolele 13 și 14, 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.

Articolul 13

Principii pentru schema de tarificare

- (1) Schema de tarificare se bazează pe contabilizarea costurilor serviciilor de navigație aeriană suportate de furnizorii de servicii pentru utilizatorii spațiului aerian. Schema distribuie aceste costuri între categoriile de utilizatori.
- (2) Principiile stabilite la alineatele (3) – (8) se aplică la stabilirea bazei de calcul a tarifelor în funcție de costuri.
- (3) Costul care urmează să fie distribuit între utilizatorii spațiului aerian este costul stabilit al furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele corespunzătoare pentru dobânzile pentru investițiile de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare, inclusiv costurile suportate de EAA pentru îndeplinirea sarcinilor în calitate de autoritate relevantă . Costurile stabilite sunt costurile stabilite de statul membru la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, fie la începutul perioadei de referință pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință menționate la articolul 11 alineatul (5), fie pe parcursul perioadei de referință, în urma adaptărilor corespunzătoare efectuate prin aplicarea mecanismelor de alertă prevăzute la articolul 11 ;

- (4) 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 includ și costurile suportate de autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație** 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 menționate la articolul 33 și ~~nici~~ **sau** costurile măsurilor corective sau ale sancțiunilor menționate la articolul 11 alineatul (5). [AM 108]
- (5) 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 **pentru a ajunge la un singur tarif, în conformitate cu planurile lor respective de performanță**. [AM 109]
- (6) Costul diferitelor servicii de navigație aeriană se identifică separat, conform articolului 21 alineatul (3).

- (7) Nu sunt permise subvențiile încrucișate între serviciile de rută și cele de terminal. Costurile care corespund atât serviciilor de terminal, cât și celor de rută se repartizează în mod proporțional între serviciile de rută și serviciile de terminal pe baza unei metodologii transparente. Subvențiile încrucișate sunt permise numai între diferitele servicii de trafic aerian din una dintre cele două categorii menționate, numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării clare; Nu sunt autorizate subvențiile încrucișate între serviciile de trafic aerian și serviciile de asistență.
- (8) 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~~ **aviație**, furnizorii de servicii, utilizatorii spațiului aerian, Comisia și Eurocontrol fac un schimb constant de informații.
- (9) Atunci când stabilesc tarifele în conformitate cu alineatele (3) - (8), statele membre respectă următoarele principii:

- (a) tarifele pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se stabilesc în condiții nediscriminatorii La aplicarea de tarife diferiților utilizatori ai spațiului aerian pentru utilizarea aceluiași serviciu, nu se face distincție cu privire la naționalitatea sau categoria utilizatorului;
- (b) scutirea anumitor utilizatori, în special a operatorilor de aeronave ușoare și de aeronave de stat, poate fi permisă, cu condiția de a nu se transfera costul acestei scutiri asupra altor utilizatori;
- (c) tarifele se stabilesc pe an calendaristic pe baza costurilor determinate ;
- (d) serviciile de navigație aeriană pot aduce suficiente venituri pentru a asigura o rentabilitate rezonabilă a activelor astfel încât să contribuie la finanțarea îmbunătățirii necesare a mijloacelor fixe;
- (e) tarifele reflectă costul serviciilor de navigație aeriană și al infrastructurilor puse la dispoziția utilizatorilor spațiului aerian, inclusiv costurile suportate de EAA pentru îndeplinirea sarcinilor în calitate de autoritate competentă, luându-se în considerare capacitățile productive relative ale diferitelor tipuri de aeronavă în cauză;

- (f) tarifele încurajează furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea realizării unui înalt nivel de siguranță și rentabilitate și a îndeplinirii obiectivelor de performanță și stimulează furnizarea de servicii integrate, reducând impactul aviației asupra mediului. În sensul ~~literei (f)~~ **prezentei litere** și în ceea ce privește planurile **locale** de performanță naționale sau ale blocurilor funcționale ale spațiului aerian, ~~autoritățile naționale de supervizare pot~~ , **autoritatea națională de aviație poate** 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. [AM 110]
- (10) Comisia adoptă măsurile care definesc detaliile procedurii de urmat pentru aplicarea alineatelor (1) – (9). **Comisia poate propune mecanisme financiare de îmbunătățire a sincronizării cheltuielilor de capital de la bordul navelor și de la sol conexe implementării de tehnologii SESAR.** Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3). [AM 111]

Articolul 14

Reexaminarea gradului de respectare a articolelor 12 și 13

- (1) Comisia monitorizează în permanență respectarea principiilor și măsurilor prevăzute la articolele 12 și 13, 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 sau din proprie inițiativă, Comisia examinează măsurile specifice adoptate de autoritățile naționale în legătură cu aplicarea articolelor 12 și 13, în ceea ce privește determinarea costurilor și a tarifelor. Fără a aduce atingere articolului 32 alineatul (1), Comisia face cunoscute rezultatele acestei investigații statelor membre, Eurocontrol și reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian. În termen de două luni de la primirea unei cereri, după audierea statului membru în cauză, Comisia decide dacă articolele 12 și 13 au fost respectate și dacă măsura respectivă poate fi aplicată în continuare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 27 alineatul (2).

Articolul 14a

Punerea în aplicare a Planului general pentru ATM

Punerea în aplicare a Planului general pentru ATM este coordonată de Comisie. Administratorul de rețea, PRB și coordonatorul implementării contribuie la punerea în aplicare a Planului general pentru ATM, în conformitate cu dispozițiile din prezentul regulament. [AM 112]

Articolul 14b

Comisia adoptă măsuri care stabilesc guvernanta punerii în aplicare a Planului general pentru ATM, inclusiv măsuri pentru definirea și selectarea organismului responsabil pentru nivelul de gestiune (coordonatorul implementării). Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3). [AM 113]

Articolul 14c

Coordonatorul implementării recomandă Comisiei termene-limită obligatorii pentru implementare și măsuri corective corespunzătoare privind întârzierea implementării. [AM 114]

Articolul 15

Proiecte comune

- (1) Punerea în aplicare a Planului general pentru ATM, poate fi sprijinită de unele proiecte comune. Aceste proiecte contribuie la realizarea obiectivelor prezentului regulament referitoare la îmbunătățirea performanței sistemului aviatic european în domeniul de o importanță determinantă, precum capacitatea, eficiența operațiunilor de zbor, rentabilitatea și, de asemenea, durabilitatea din punct de vedere ecologic în cadrul obiectivelor prioritare referitoare la siguranță. Proiectele comune vizează să pună în aplicare funcționalitățile ATM la timp, într-un mod coordonat și sincronizat, pentru a realiza modificările operaționale esențiale identificate în Planul general pentru ATM, ***inclusiv identificarea celor mai adecvate dimensiuni geografice, arhitecturi de proiect orientate spre performanță și abordări privind furnizarea de servicii care să fie aplicate de coordonatorul implementării. Dacă este cazul, proiectarea și executarea de proiecte comune au ca scop generarea unui set de capacități de bază interoperabile care să existe în toate statele membre.*** [AM 115]

- (2) Comisia poate adopta măsuri de stabilire a guvernanței proiectelor comune și de identificare a stimulentei pentru punerea lor în aplicare. ***Organismul care guvernează punerea în aplicare a proiectelor comune este același organism ca cel responsabil pentru punerea în aplicare a liniilor principale ale Planului general pentru ATM.*** Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3). Aceste măsuri ~~nu~~ afectează ***completează*** mecanismele de punere în practică a proiectelor privind blocuri funcționale de spațiu aerian, astfel cum au fost convenite de părțile la blocurile respective. **[AM 116]**

- (3) Comisia poate adopta proiecte comune pentru funcțiile aferente rețelei care sunt de o importanță deosebită pentru îmbunătățirea performanței globale a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană din Europa, identificând funcționalități ATM care au atins o maturitate suficientă pentru a fi puse în aplicare, precum și calendarul și zona geografică acoperită de punerea în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3) Proiectele comune pot fi considerate eligibile în vederea acordării de 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 independentă a raportului dintre costuri și profituri și poartă consultări corespunzătoare cu toți factorii implicați competenți, în conformitate cu articolul 28, 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.
- (3a) ***Proiectele comune sunt mijlocul prin care îmbunătățirile operative dezvoltate prin proiectul SESAR sunt aplicate într-un mod coordonat și la timp. Ele contribuie astfel în mod decisiv la realizarea obiectivelor de la nivelul Uniunii. [AM 117]***

Articolul 16

Blocurile funcționale de spațiu aerian

- (1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a garanta stabilirea și punerea în aplicare a unor blocuri funcționale de spațiu aerian *operaționale* pe baza furnizării integrate de servicii de ~~trafic aerian~~ *navigație aeriană*, 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. [AM 118]

- ~~(2) Dacă este posibil, blocurile funcționale de spațiu aerian se stabilesc pe baza parteneriatelor industriale de cooperare dintre prestatorii de servicii de navigație aeriană, în special în ceea ce privește prestarea de servicii de asistență în conformitate cu articolul 10. Parteneriatele industriale pot sprijini unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian, sau o parte a acestora, pentru a maximiza performanța. [AM 119]~~

- (3) Statele membre, precum **autoritățile naționale de aviație** și furnizorii de servicii de ~~trafic aerian~~ **navigație aeriană**, cooperează cât mai mult posibil între ele pentru a garanta respectarea prezentului articol . După caz, cooperarea poate include și **autorități naționale de aviație și** furnizori de servicii de ~~trafic aerian~~ **navigație aeriană** din țări terțe participante la blocurile funcționale de spațiu aerian. [AM 120]
- (4) În special, blocurile funcționale de spațiu aerian:
- (a) sunt susținute printr-un studiu de siguranță;
 - (b) sunt configurate astfel încât să se obțină un maximum de sinergii ca urmare a parteneriatelor industriale, cu scopul de a îndeplini și, ~~dacă este posibil, de a depăși~~ obiectivele de performanță stabilite în conformitate cu articolul 11; [AM 121]
 - (c) permit utilizarea optimă **și flexibilă** a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile traficului aerian; [AM 122]
 - (d) asigură coerența cu rețeaua de rute europene înființată în conformitate cu articolul 17 ;

- (e) se justifică prin valoarea adăugată globală, incluzând utilizarea optimă a resurselor tehnice și umane, pe baza analizei cost-beneficiu;
- (f) după caz, asigură un transfer ușor și flexibil al responsabilității controlului traficului aerian între unitățile serviciilor de trafic aerian;
- (g) asigură compatibilitatea diferitelor configurații ale spațiului aerian;
- (h) îndeplinesc condițiile care decurg din acordurile regionale încheiate în cadrul OACI;
- (i) respectă acordurile regionale existente la data intrării în vigoare a prezentului regulament, în special pe cele care privesc țări terțe europene;
- (ia) consolidează achizițiile în materie de infrastructură ATM și vizează creșterea interoperabilității echipamentelor existente; [AM 123]**
- (ib) facilitează coerența cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. [AM 124]**

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

- (5) Cerințele prevăzute de prezentul articol pot fi îndeplinite prin participarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană la unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian.
- (6) ~~Blocul~~ **Un bloc** funcțional de spațiu aerian ~~care se extinde în spațiul aerian aflat în responsabilitatea mai multor state membre~~ **operational** se stabilește printr-o desemnare comună ~~de către toate~~ **între** statele membre, precum și, după caz, ~~de către~~ țările terțe, care sunt responsabile de orice parte din spațiul aerian inclus în blocul funcțional de spațiu aerian. [AM 126]

Desemnarea comună prin care se stabilește blocul funcțional de spațiu aerian conține dispozițiile necesare referitoare la modul în care blocul poate fi modificat și modul în care un stat membru sau, după caz, o țară terță, se poate retrage din bloc, inclusiv aranjamentele tranzitorii.

- (7) Statele membre informează Comisia în legătură cu stabilirea blocurilor funcționale de spațiu aerian. Înainte de a notifica Comisia privind crearea unui bloc funcțional de spațiu aerian, statul membru sau statele membre în cauză furnizează Comisiei, celorlalte state membre și celorlalte părți interesate informațiile corespunzătoare pentru a le da posibilitatea acestora de a-și prezenta observațiile.
- (8) 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 (6), statele membre țin seama de acest aviz pentru a găsi o soluție.

- (9) După primirea notificărilor de la statele membre menționate la alineatele (6) și (7), Comisia evaluează în cazul fiecărui bloc funcțional de spațiu aerian îndeplinirea cerințelor stabilite la alineatul (4) și prezintă rezultatele statelor membre, spre examinare. 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.
- (10) Comisia poate adopta măsurile detaliate referitoare la desemnarea comună a furnizorului (furnizorilor) de servicii de trafic aerian menționată la alineatul (6), precizând modalitățile de selecționare a furnizorului (furnizorilor) de servicii de navigație aeriană, perioada desemnării, aranjamentele în materie de supervizare, disponibilitatea serviciilor ce trebuie furnizate și regimurile de răspundere. Actele de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

- (11) Comisia poate adopta măsurile referitoare la informațiile care trebuie furnizate de statul (statele) membru (membre) menționate la alineatul (6). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3). ***Dispozițiile prezentului alineat nu aduc prejudiciu niciunui acord FAB existent la data intrării în vigoare a prezentului regulament, dacă aceste acorduri îndeplinesc și, dacă este posibil, depășesc obiectivele de performanță stabilite în conformitate cu articolul 11. [AM 127]***

Articolul 16a

Parteneriate industriale

- (1) ***Furnizorii de servicii de navigație aeriană pot coopera pentru a stabili parteneriate industriale, în special privind furnizarea de servicii de asistență, în conformitate cu articolul 10. Parteneriatele industriale pot sprijini unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian, sau o parte a acestora, pentru a maximiza performanța.***
- (2) ***Comisia și statele membre depun toate eforturile pentru a se asigura că este eliminată orice barieră din calea parteneriatelor dintre ANSP, ținând seama în special de aspectele legate de răspundere, de modele de tarifyare și de obstacolele din domeniul interoperabilității. [AM 128]***

Articolul 17

Managementul și configurarea rețelelor

- (1) Serviciile rețelei de management al traficului aerian (ATM) permit utilizarea optimă **și flexibilă** a spațiului aerian și asigură faptul că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă, permițând, în același timp, accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană. Aceste servicii ale rețelei au ca obiectiv sprijinirea inițiativelor la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și se execută într-un mod care respectă separarea sarcinilor operaționale și de reglementare. **[AM 129]**

- (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 următoarele **funcții și servicii sunt coordonate de un** administrator de rețea: **[AM 130]**
 - (a) configurarea rețelei europene de rute;

- (b) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor pentru transponderele radar;
- (c) îndeplinirea funcției centrale pentru managementul fluxului de trafic aerian;
- (d) punerea la dispoziție a unui portal cu informații aeronautice în conformitate cu articolul 23;
- (e) optimizarea configurației spațiului aerian, ***inclusiv a sectoarelor de spațiu aerian și a structurilor de spațiu aerian în zonele de rută și de terminal***, în colaborare cu furnizorii de servicii de navigație aeriană și a blocurilor funcționale de spațiu aerian menționate la articolul 16; **[AM 131]**
- (f) îndeplinirea funcției centrale pentru coordonarea în situații de criză aviatică.

Funcțiile și serviciile menționate în prezentul alineat nu implică adoptarea de măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general sau exercitarea unei puteri politice discreționare. Acestea iau în considerare propuneri prezentate la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Acestea se exercită în coordonare cu autoritățile militare în conformitate cu procedurile convenite referitoare la utilizarea flexibilă a spațiului aerian. **[AM 132]**

În conformitate cu normele de punere în aplicare menționate la alineatul (4), Comisia poate să desemneze Eurocontrol sau un alt organism imparțial și competent cu scopul de a îndeplini sarcinile administratorului de rețea . Aceste sarcini se execută în mod imparțial și rentabil, în numele *Uniunii, al* statelor membre și al părților interesate. Acestea sunt supuse unei ~~gubernări~~ *gubernanțe* adecvate, care recunoaște responsabilități separate pentru furnizarea de servicii și reglementare, luând în considerare necesitățile întregii rețele ATM și cu implicarea deplină a utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană. Până la 1 ianuarie ~~2020~~ *2016*, Comisia numește administratorul de rețea în funcția de furnizor de servicii independent, acesta constituindu-se, ~~dacă este posibil~~, sub forma unui parteneriat industrial. [AM 133]

- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pe care să le adăuge la lista serviciilor stabilite la alineatul (2) pentru a o adapta la progresul tehnic și operațional în ceea ce privește furnizarea de servicii în mod centralizat .

- (4) Comisia adoptă norme detaliate referitoare la:
- (a) coordonarea și armonizarea proceselor și procedurilor de ameliorare a eficienței managementului frecvențelor aeronautice, incluzând elaborarea de principii și criterii;
 - (b) funcția centrală de coordonare a identificării timpurii și soluționarea necesităților de frecvențe în benzile alocate traficului aerian general european pentru a sprijini conceperea și operarea rețelei aviatice europene;
 - (c) servicii de rețea adiționale astfel cum sunt definite în planul general pentru ATM;
 - (d) modalitățile de luare a deciziilor în colaborare între statele membre, furnizorii de servicii de navigație aeriană și funcția de management al rețelei pentru sarcinile menționate la alineatul (2);
 - (e) dispozițiile detaliate pentru guvernarea administratorului de rețea, care implică toate părțile operaționale în cauză;
 - (f) un sistem de consultare a părților interesate respective, în cadrul procesului decizional, atât la nivel național, cât și european; și

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

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

- (5) Alte aspecte ale configurării spațiului aerian decât cele menționate la alineatul (2) și la alineatul (4) litera (c) se tratează la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Acest proces de configurare ia în considerare cerințele și complexitatea traficului, și planurile *locale* de performanță ~~naționale sau de la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian~~ și include consultarea deplină a utilizatorilor corespunzători ai spațiului aerian sau a grupurilor corespunzătoare reprezentând utilizatorii spațiului aerian și a autorităților militare, după caz. [AM 134]

Articolul 18

Relațiile dintre prestatorii de servicii

- (1) Prestatorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor prestatori de servicii care sunt certificați sau declarați în Uniune .
- (2) Prestatorii de servicii de navigație aeriană își oficializează relațiile de lucru prin intermediul acordurilor scrise sau al unor aranjamente juridice echivalente, stabilind îndatoririle și funcțiile specifice asumate de fiecare prestator și permițând schimbul de date operaționale între toți prestatorii în ceea ce privește traficul aerian general. Aceste aranjamente se notifică autorității naționale de supraveghere în cauză.
- (3) În cazurile care implică prestarea de servicii de trafic aerian este necesară aprobarea statelor membre respective.

Articolul 19

Relațiile cu părțile interesate

~~Prestatorii~~ **Furnizorii** de servicii de navigație aeriană stabilesc mecanisme consultative în vederea consultării cu grupurile relevante de utilizatori ai spațiului aerian și cu operatorii de aerodrom cu privire la toate aspectele de importanță majoră ale serviciilor prestate, **cu privire la planurile de investiții strategice, în special aspecte care necesită sincronizarea dintre implementarea echipamentelor de la bordul aeronavelor și de la sol**, sau cu privire la modificările relevante ale configurațiilor spațiului aerian. Utilizatorii spațiului aerian sunt de asemenea implicați în procesul de aprobare a planurilor de investiții strategice. Comisia adoptă măsuri care descriu în detaliu modalitățile de consultare și de implicare a utilizatorilor spațiului aerian în ~~aprobarea~~ **elaborarea** planurilor de investiții **strategice pentru a se asigura consecvența lor cu Planul general pentru ATM și proiectele comune menționate la articolul 15**. Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3). [AM 135]

Fără a aduce atingere rolului Comitetului pentru cerul unic, Comisia instituie un grup consultativ de experți privind factorul uman, de care vor aparține partenerii sociali europeni ai ATM și alți experți din cadrul organismelor profesionale de reprezentare a personalului. Rolul acestui grup este de a oferi consultanță Comisiei privind legătura dintre operațiuni și factorul uman din cadrul sectorului ATM. [AM 136]

Articolul 20

Relațiile cu autoritățile militare

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

Articolul 21

Transparența situației contabile

- (1) ~~Prestatorii~~ **Furnizorii** de servicii de navigație aeriană, indiferent de sistemul de proprietate sau de forma lor juridică, întocmesc, prezintă spre auditare și fac publică situația contabilă. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune . ~~În cazul în care, din cauza statutului juridic al prestatorului de servicii, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, prestatorul depune toate eforturile pentru a asigura un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde.~~

Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că ANSP se conformează prezentului articol până la 1 iulie 2017. [AM 137]

- (2) În toate cazurile, prestatorii de servicii de navigație aeriană publică un raport anual și sunt auditați cu regularitate de un auditor independent.

- (3) În cazul în care furnizează un pachet de servicii, furnizorii de servicii de navigație aeriană identifică și prezintă costurile și veniturile care provin din serviciile de navigație aeriană, defalcate în conformitate cu schema de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană menționată la articolul 12 și, dacă este cazul, au conturi consolidate pentru alte servicii, care nu au legătură cu navigația aeriană, la fel cum ar trebui să procedeze dacă serviciile respective ar fi furnizate de întreprinderi separate.
- (4) Statele membre desemnează autoritățile competente care au drept de acces la conturile prestatorilor de servicii care prestează servicii în spațiul aerian de care răspund.
- ~~(5) Statele membre pot aplica dispozițiile tranzitorii din articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 1606/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 iulie 2002 privind aplicarea standardelor contabile internaționale⁺ în cazul prestatorilor de servicii de navigație aeriană care fac obiectul acestui regulament. [AM 138]~~

⁺ ~~JO L 243, 11.9.2002, p. 1.~~

Articolul 22

Accesarea și protecția datelor

- (1) În ceea ce privește traficul aerian general, toți prestatorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile fac schimb de date operaționale pertinente, în timp real, pentru a răspunde necesităților operaționale ale acestora. Datele se utilizează numai în scopuri operaționale.
- (2) Accesul la datele operaționale pertinente se acordă autorităților competente, prestatorilor autorizați sau declarați de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian și aeroporturilor, fără discriminare.
- (3) Prestatorii certificați sau declarați de servicii, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile stabilesc condiții standard de acces la datele lor operaționale, altele decât cele menționate la alineatul (1). Autoritățile naționale de supraveghere aprobă aceste condiții standard. Comisia poate prevedea măsuri referitoare la procedurile care trebuie urmate în cazul schimbului de date și tipul de date avut în vedere în legătură cu aceste condiții de acces și aprobarea lor. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3)

CAPITOLUL IV SPAȚIULUI AERIAN

Articolul 23

Informații aeronautice în formă electronică

- (1) Fără a aduce atingere publicării de către statele membre a informațiilor aeronautice și într-un mod consecvent cu respectiva publicare, Comisia, în cooperare cu administratorul de rețea, asigură disponibilitatea, în formă electronică, a unor informații aeronautice de bună calitate, prezentate într-o manieră armonizată și care respectă cerințele tuturor utilizatorilor interesați în ceea ce privește calitatea datelor și punerea la dispoziție în timp util a acestor informații.
- (2) În sensul alineatului (1), Comisia asigură dezvoltarea unei infrastructuri a Uniunii de informare aeronautică sub forma unui portal electronic de informații integrate cu acces public fără restricții părților interesate. Infrastructura respectivă permite accesarea și furnizarea unor date necesare, cum ar fi, dar fără a se limita la, informare aeronautică, informații privind biroul de raportare al serviciilor de trafic aerian (ARO), informații meteorologice și informații privind managementul fluxului de trafic aerian.

- (3) Comisia adoptă măsurile de stabilire și punere în aplicare a unui portal electronic de informare integrat. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

Articolul 24

Dezvoltarea tehnologică și interoperabilitatea managementului traficului aerian

- (1) Comisia adoptă norme detaliate referitoare la promovarea dezvoltării tehnologice și a interoperabilității managementului traficului aerian legată de dezvoltarea și implementarea planului general pentru ATM. Respectivele acte de punere în aplicare sunt adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).
- (2) În privința normelor menționate la alineatul (1), se aplică articolul 17 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. După caz, Comisia solicită EAA să includă aceste norme în programul de lucru anual menționat la articolul 56 din regulamentul respectiv.

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 25

Adaptarea anexelor

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

Articolul 26

Exercitarea delegării

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute în prezentul articol.

- (2) Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (7), articolul 17 alineatul (3) și articolul 25 este conferită Comisiei pentru o perioadă de timp **nedeterminată de șapte ani**.

Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de șapte ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. [AM 139]

- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (7), articolul 17 alineatul (3) și articolul 25 poate fi revocată de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competenței menționate în decizia respectivă. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizia respectivă. Ea nu afectează validitatea actelor delegate deja în vigoare.
- (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

- (5) Un act delegat adoptat în conformitate cu articolul 11 alineatul (7), articolul 17 alineatul (3) și articolul 25 intră în vigoare dacă nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au adus vreo obiecție în termen de 2 luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea perioadei respective, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia în legătură cu faptul că nu vor aduce nicio obiecție. Perioada respectivă se prelungește cu 2 luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 27

Procedura comitetului

- (1) Comisia este sprijinită de Comitetul pentru cerul unic, denumit în continuare „comitetul” Comitetul este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 .
- (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 .

Articolul 28

Consultarea părților interesate de către Comisie

- (1) Comisia instituie un mecanism consultativ la nivelul Uniunii pentru a purta consultări privind aspecte referitoare la punerea în aplicare a regulamentului, după caz . Comitetul de dialog sectorial instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE a Comisiei este asociat la consultări.
- (2) Părțile interesate pot include:
 - furnizorii de servicii de navigație aeriană,
 - operatorii de aeroporturi,
 - utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante de reprezentare a utilizatorilor spațiului aerian,
 - autoritățile militare,
 - industria producătoare; și
 - organismele profesionale de reprezentare a personalului.

Articolul 29

Organismul consultativ sectorial

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

Articolul 30

Relațiile cu țările terțe

Uniunea și membrii săi urmăresc și susțin extinderea cerului unic european către țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene. În acest scop, aceștia depun toate eforturile, fie în cadrul acordurilor încheiate cu țările terțe vecine, fie în cadrul desemnărilor comune ale blocurilor funcționale de spațiu aerian sau al acordurilor privind funcțiile rețelei pentru a extinde realizarea obiectivelor prezentului regulament la țările respective.

Articolul 31

Sprijin acordat de organisme externe

Comisia poate solicita sprijin din partea unui organism extern, în vederea îndeplinirii sarcinilor sale prevăzute în prezentul regulament .

Articolul 32

Confidențialitate

- (1) Nici autoritățile naționale de ~~supervizare~~ **aviație**, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, nici Comisia nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la ~~furnizorii de servicii de navigație aeriană~~ **ANSP**, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele costurilor lor. **[AM 140]**
- (2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de ~~supervizare~~ **aviație** sau al Comisiei de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea îndatoririlor acestora, situație în care dezvăluirea informațiilor este proporțională și are în vedere interesele legitime ale ~~furnizorilor de servicii de navigație aeriană~~ **ANSP**, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor și ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea secretelor lor de afaceri. **[AM 141]**

- (3) Informațiile și datele furnizate în conformitate cu sistemul de tarificare menționat la articolul 12 sunt făcute publice.

Articolul 33

Sanțiuni

Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile și *mecanismele de compensare* aplicabile încălcărilor prezentului regulament săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian și furnizorii de servicii și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea lor în aplicare. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare. [AM 142]

Articolul 34

Revizuire și metode de evaluare a impactului

- (1) Comisia revizuieste periodic aplicarea prezentului regulament și raportează Parlamentului European și Consiliului la finalul fiecărei perioade de referință menționate la articolul 11 alineatul (5) litera (d). Atunci când acest demers se justifică în acest scop, Comisia poate solicita din partea statelor membre informații pertinente pentru aplicarea prezentului regulament .

- (2) 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.

Articolul 35

Măsuri de salvagardare

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

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

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

Articolul 36

Agenția Uniunii Europene pentru Aviație (EAA)

La punerea în aplicare a prezentului regulament statele membre și Comisia, în conformitate cu rolurile lor respective, astfel cum sunt prevăzute în prezentul regulament, își coordonează acțiunile, după caz, cu cele ale EAA .

Articolul 37

Abrogare

Regulamentele (CE) nr. 549/2004, 550/2004, 551/2004 și 552/2004 se abrogă .

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

Articolul 38

Intrarea în vigoare

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

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

Adoptat la ...,

Pentru Parlamentul European

Președintele

Pentru Consiliu

Președintele

ANEXA I

CERINȚE APLICABILE ENTITĂȚILOR CALIFICATE

1. 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;
- să nu fie controlate de prestatorii de servicii de navigație aeriană, de autoritățile de administrare a aeroporturilor sau de alți terți angajați din punct de vedere comercial în prestarea de servicii de navigație aeriană sau în serviciile de transport aerian,
- să dispună de un important personal tehnic, managerial, de suport și cercetare la nivelul atribuțiilor pe care urmează a le îndeplini.

- 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.

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

Entitatea calificată trebuie să realizeze aceste controale cu cea mai mare integritate profesională posibilă și cu cea mai mare competență tehnică posibilă și nu trebuie să facă obiectul nici unei presiuni sau măsuri de stimulare, în special de natură financiară, care ar putea să îi afecteze hotărârea sau rezultatele inspecțiilor, în special din partea persoanelor sau grupurilor de persoane afectate de rezultatele controalelor.

2. Personalul entității calificate trebuie să posede:

- o formare profesională și tehnică adecvată,
- cunoștințe satisfăcătoare cu privire la cerințele inspecțiilor pe care le efectuează și o experiență adecvată acestui tip de operații,
- capacitatea necesară pentru redactarea declarațiilor, înregistrărilor și rapoartelor care să demonstreze realizarea inspecțiilor.
- imparțialitate garantată . Remunerarea personalului nu trebuie să depindă de numărul de inspecții realizate sau de rezultatele acestor inspecții.

ANEXA II

CONDIȚII AFERENTE CERTIFICATELOR

1. Certificatele specifică:
 - (a) autoritatea națională de ~~supraveghere~~ *aviație* care a emis certificatul; **[AM 143]**
 - (b) solicitantul (numele și adresa);
 - (c) serviciile autorizate;
 - (d) o declarație privind respectarea de către solicitant a cerințelor comune, conform articolului 8b din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 ;
 - (e) data emiterii și perioada de valabilitate a certificatului.
- (2) Condițiile suplimentare aferente certificatelor pot, după caz, să vizeze:
 - (a) accesul nediscriminatoriu la servicii pentru utilizatorii spațiului aerian și nivelul cerut de performanță al acestor servicii, inclusiv nivelele de siguranță și interoperabilitate;

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

ANEXA III

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Regulamentul (CE) nr. 549/2004	Regulamentul (CE) nr. 550/2004	Regulamentul (CE) nr. 551/2004	Regulamentul (CE) nr. 552/2004	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatele (1) – (3)				Articolul 1 alineatele (1) – (3)
		Articolul 1 alineatul (3)		Articolul 1 alineatul (4)
Articolul 1 alineatul (4)				Articolul 1 alineatul (5)
	Articolul 1			-----
		Articolul 1 alineatele (1), (2) și (4)		-----
			Articolul 1	-----
Articolul 2 numerele 1 – 35				Articolul 2 numerele 1 – 35

				Articolul 2 numerele 36 – 38
Articolul 2 numerele 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Articolul 3				-----
Articolul 4 alineatele (1) și (2)				Articolul 3 alineatele (1) și (2)
				Articolul 3 alineatele (3) și (4)
Articolul 4 alineatul (3)				Articolul 3 alineatul (5)
				Articolul 3 alineatul (6)
Articolul 3 alineatele (4) și (5)				Articolul 3 alineatele (7) și (8)
				Articolul 3 alineatul (9)

	Articolul 2 alineatul (1)			Articolul 4 alineatul (1a)
				Articolul 4 alineatele (1b) – (1g)
	Articolul 2 alineatul (2)			Articolul 4 alineatul (2)
				Articolul 5 alineatele (1) și (2)
	Articolul 2 alineatele (3) – (6)			Articolul 5 alineatele (3) – (6)
	Articolul 3 alineatele (1) și (2)			Articolul 6 alineatele (1) și (2)
			Articolul 8 alineatele (1) și (3)	Articolul 6 alineatele (3) și (4)
				Articolul 6 alineatul (5)

			Articolul 8 alineatele (2) și (4)	-----
	Articolul 6			----- -
Articolul 10 alineatul (1)				Articolul 7 alineatul (1)
				Articolul 7 alineatul (2)
	Articolul 7 alineatul (1)			Articolul 8 alineatul (1)
				Articolul 8 alineatul (2)
	Articolul 7 alineatele (4) și (6)			Articolul 8 alineatele (3) și (4)
	Articolul 7 alineatele (2), (3), (5), (7) - (9)			-----
	Articolul 8			Articolul 9
				Articolul 10
	Articolul 9			-----
Articolul 11				Articolul 11

	Articolul 14			Articolul 12
	Articolul 15			Articolul 13
	Articolul 16			Articolul 14
	Articolul 15a			Articolul 15
	Articolul 9a alineatul (1)			Articolul 16 alineatele (1) și (3)
				Articolul 16 alineatul (2)
	Articolul 9a alineatul (2) punctul (i)			-----
	Articolul 9a alineatul (2)			Articolul 16 alineatul (4)
				Articolul 16 alineatul (5)
	Articolul 9a alineatele (3) – (9)			Articolul 16 alineatele (6) – (12)

	Articolul 9b			-----
		Articolul 6 alineatele (1) – (2b)		Articolul 17 alineatele (1) și (2b)
				Articolul 17 alineatele (2c) – (2e)
		Articolul 6 alineatele (3) – (4d)		Articolul 17 alineatele (3) – (4d)
				Articolul 17 alineatul (4e)
		Articolul 6 alineatele (4e) și (4f)		Articolul 17 alineatele (4f) și (4g)
		Articolul 6 alineatele (5) și (7)		Articolul 17 alineatele (5) și (6)
		Articolul 6 alineatele (8) și (9)		-----
	Articolul 10			Articolul 18

				Articolul 19
	Articolul 11			Articolul 20
	Articolul 12			Articolul 21
	Articolul 13			Articolul 22
		Articolul 3		-----
		Articolul 3a		Articolul 23
		Articolul 4		-----
		Articolul 7		-----
		Articolul 8		-----
				Articolul 24 alineatele (1) și (2)
			Articolul 3 alineatul (3)	-----
			Articolele 2 – 3 alineatul (2)	-----

			Articolele 3 alineatul (4) – 7	-----
	Articolul 17 alineatul (1)			Articolul 25
				Articolul 26
Articolul 5 alineatele (1) – (3)				Articolul 27 alineatele (1) – (3)
Articolul 5 alineatele (4) și (5)				-----
Articolul 10 alineatele (2) și (3)				Articolul 28 alineatele (1) și (2)
Articolul 6				Articolul 29
Articolul 7				Articolul 30
Articolul 8				Articolul 31
	Articolul 4			-----

			Articolul 9	-----
	Articolul 18			Articolul 32
Articolul 9				Articolul 33
Articolul 12 alineatele (2) – (4)				Articolul 34 alineatele (1) – (3)
Articolul 12 alineatul (1)				-----
	Articolul 18a			-----
		Articolul 10		-----
Articolul 13				Articolul 35
Articolul 13a				Articolul 36
			Articolul 10	-----
			Articolul 11	Articolul 37

	Articolul 19 alineatul (1)			Articolul 38
	Articolul 19 alineatul (2)			-----
	Anexa I		Anexa V	Anexa I
			Anexa I	-----
	Anexa II			Anexa II
			Anexa II	-----
				Anexa III
			Anexa III	-----
			Anexa IV	-----