

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V** РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 549/2004 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
от 10 март 2004 година
за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе
(рамков регламент)
(текст от значение за ЕИП)
(ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1)

Изменен със:

| | Официален вестник | | |
|---|-------------------|----------|---------------|
| | № | страница | дата |
| ► <u>M1</u> Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година | L 300 | 34 | 14.11.2009 г. |



**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 549/2004 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 10 март 2004 година

**за определяне на рамката за създаването на Единно европейско
небе**

(рамков регламент)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ
СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаването на Европейската
общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален
комитет ⁽²⁾,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽³⁾,

в съответствие с процедурата, установена в член 251 от
Договора ⁽⁴⁾, в светлината на съвместния текст, одобрен от Поми-
рителния комитет на 11 декември 2003 г.,

като имат предвид, че:

- (1) Въвеждането на обща транспортна политика изисква ефикасна система за въздушен транспорт, която позволява безопасно и редовно обслужване на въздушния транспорт, като по този начин се улеснява свободното движение на стоки, хора и услуги.
- (2) На извънредното си съвещание в Лисабон на 23 и 24 март 2000 г. Европейският съвет призова Комисията да представи предложения във връзка с управлението на въздушното пространство, контрола на въздушното движение и управлението на потоците въздушно движение на основата на работата на създадената от Комисията Група на високо равнище за единно европейско небе. Тази Група, съставена предимно от граждански и военни аеронавигационни органи в държавите-членки, представи своя доклад през ноември 2000 г.
- (3) Гладкото функциониране на системата за въздушен транспорт изисква съвместими и с високо равнище на безопасност аеронавигационни услуги, позволяващи оптимално използване на европейското въздушно пространство, и съвместими и с високо равнище на безопасност въздушни пътувания, спазвайки задължението за общ интерес на аеронавигационното обслужване включително задълженията за обществено обслужване. Това трябва да се извършва в съот-

⁽¹⁾ ОВ С 103 Е, 30.4.2002 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ С 241, 7.10.2002 г., стр. 24.

⁽³⁾ ОВ С 278, 14.11.2002 г., стр. 13.

⁽⁴⁾ Становище на Европейския парламент от 3 септември 2002 г. (ОВ С 272 Е, 13.11.2003 г., стр. 296), Обща позиция на Съвета от 18 март 2003 г. (ОВ С 129 Е, 3.6.2003 г., стр. 1) и Позиция на Европейския парламент от 3 юли 2003 г. (все още непубликувана в *Официален вестник*). Законодателна резолюция на Европейския парламент от 29 януари 2004 г. и Решение на Съвета от 2 февруари 2004 г.

▼B

ветствие с най-високите стандарти на отговорност и компетентност.

- (4) Инициативата за единно европейско небе трябва да бъде разработена в съответствие със задълженията, произтичащи от членството на Общността и нейните страни членки в Евроконтрол, както и в съответствие с принципите, установени в Чикагската конвенция за Международно гражданско въздухоплаване от 1944 г.
- (5) Решенията, свързани със съдържанието, обхвата или извършването на военни операции и учения, не попадат в сферата на компетентност на Общността.
- (6) Държавите-членки са приели обща декларация по военните въпроси, свързани с единното европейско небе⁽¹⁾. В съответствие с тази декларация държавите-членки трябва поспециално да засилят гражданско-военното сътрудничество и, ако се счете за необходимо и до степен, която се счита за необходима от всички засегнати държави-членки, да улеснят сътрудничеството между своите въоръжени сили по всички въпроси на управлението на въздушното движение.
- (7) Въздушното пространство представлява ограничен ресурс, чието оптимално и ефикасно използване ще бъде възможно само ако се вземат предвид изискванията на всички потребители, а също така където е уместно и изискванията — представени в цялостно развитие — на процеса за вземане на решения и въвеждането на единно европейско небе, включително на Комитета за единно небе.
- (8) Поради всички тези причини и с цел разширяване на единното европейско небе, за да включи то по-голям брой европейски страни, Общността трябва, като отчита развитията в Евроконтрол, да установи общи цели и програма за действие, за да мобилизира усилията на Общността, на държавите-членки и на различните икономически заинтересовани страни, за създаване на по-интегрирано оперативно въздушно пространство — единното европейско небе.
- (9) Когато държавите-членки предприемат действия за осигуряване на съответствие с изискванията на Общността, органите, проверяващи съответствието, трябва да бъдат достатъчно независими от доставчиците на аеронавигационно обслужване.
- (10) Изисква се службите за аеронавигационно обслужване, и поспециално службите за въздушните потоци, които са сравними с публични органи, да бъдат функционално и структурно разделени; те са в същото време организирани под много различни правни форми в отделните държави-членки.
- (11) Когато се изискват независими одити, свързани с доставчиците на аеронавигационно обслужване, проверките, извършвани от официални одиторски органи на държавите-членки, в които това обслужване се предоставя от администрацията или от публична структура под надзора на посочените по-горе органи, би следвало да се признават като независим одит, независимо дали докладите за одита са публични или не.
- (12) Желателно е единното европейско небе да се разшири спрямо трети европейски държави или в рамката на участие на Общността в работата на Евроконтрол, или чрез споразумения, сключени между Общността и тези държави.

(1) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 9.

▼B

- (13) Присъединяването на Общността към Евроконтрол е важен компонент при създаването на паневропейско въздушно пространство.
- (14) В процеса на създаване на единно европейско небе Общността би следвало, където е подходящо, да развива сътрудничество на най-високо ниво с Евроконтрол, за да осигури регулативно единство и съвместимост при подходите, както и да избегне дублиране на работата, извършвана от двете страни.
- (15) В съответствие със заключенията на Групата на високо равнище, Евроконтрол е органът, който има съответния опит да подкрепя Общността в нейната роля на регулатор. Би следвало също да бъдат разработени съответните правила за прилагане по въпроси от компетентността на Евроконтрол в резултат от възложените на тази организация мандати и те да са предмет на условията, които трябва да бъдат включени в рамката на сътрудничество между Комисията и Евроконтрол.
- (16) Разработването на мерките, необходими за създаване на единно европейско небе, изисква обширни консултации с икономически и социално заинтересовани страни.
- (17) Социалните партньори трябва да бъдат информирани и консултирани по подходящ начин за всички мерки, които имат значим социален ефект. Трябва да се направи консултация също така с Комитета за секторен диалог, създаден с Решение 1998/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. за създаване на Комитети за секторен диалог, насърчаващи диалога между социалните партньори на европейско ниво ⁽¹⁾.
- (18) Заинтересовани страни като доставчици на аеронавигационно обслужване, ползватели на въздушното пространство, летища, производители на авиационно оборудване и техника, и професионални представителни органи трябва да имат възможност да съветват Комисията по техническите аспекти на въвеждането на единното европейско небе.
- (19) Ефективността на системата за аеронавигационно обслужване като цяло на европейско ниво би следвало да бъде оценявана редовно, като се обърне дължимото внимание на поддържането на високо равнище на безопасност, трябва да се проверява ефективността на приетите мерки и да се предлагат по-нататъшни мерки.
- (20) Санкциите, предвидени по отношение нарушенията на настоящия регламент и на мерките, посочени в член 3, би следвало да бъдат ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект, без да това да подлага на риск безопасността.
- (21) Влиянието на мерките, предприети за прилагане на настоящия регламент, би следвало да бъде оценено в светлината на докладите, които следва да се представят редовно от Комисията.
- (22) Настоящият регламент не засяга правомощията на държавите-членки да приемат разпореждания във връзка с организацията на техните въоръжени сили. Тези правомощия могат да доведат до това, държавите-членки да приемат мерки за осигуряване на своите въоръжени сили на достатъчно въздушно пространство за целите на съответното учение и тренировки. Би следвало да се предвиди разпоредба за защитна клауза, която да дава възможност да се упражняват посочените правомощия.

⁽¹⁾ ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27.

▼B

- (23) Мерки за засилено сътрудничество при използването на летище Гибралтар бяха договорени в Лондон на 2 декември 1987 г. между Кралство Испания и Обединеното кралство в Обща декларация на министрите на външните работи на двете държави. Тези мерки все още не са влезли в сила.
- (24) Тъй като целта на настоящия регламент — създаването на единно европейско небе — не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки поради транснационалния мащаб на действие и, следователно, може да бъде постигната по-добре на ниво Общност, едновременно с това, че дава възможност за подробни правила за прилагане, отчитащи специфичните местни условия, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, установен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, установен в посочения член, настоящият регламент не излиза извън необходимото за постигане на тази цел.
- (25) Мерките, необходими за прилагане на настоящия регламент, би следвало да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за създаване на реда и условията за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.
- (26) Член 8, параграф 2 от Правилника за дейността на комитети ⁽²⁾, установени съгласно член 7, параграф 1 от Решение 1999/468/ЕО предвижда стандартно правило, в съответствие с което председателят на комитета може да реши да покани трети страни на съвещание на този комитет. Ако е подходящо, председателят на Комитета за единно небе би следвало да покани представители на Евроконтрол да вземат участие в съвещанията като наблюдатели или експерти,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

▼M1*Член 1***Цел и приложно поле**

1. Инициативата Единно европейско небе цели да повиши настоящите стандарти за безопасност на въздушното движение, да допринесе за устойчивото развитие на системата на въздушния транспорт и да подобри цялостното функциониране на управлението на въздушното движение (УВД) и на аеронавигационното обслужване (АНО) за общия въздушен трафик в Европа с оглед изпълняване на изискванията на всички ползватели на въздушното пространство. Единното европейско небе обхваща съгласувана паневропейска трасова мрежа, системи за управление на мрежата и за управление на въздушното движение, основаващи се единствено на съображения за безопасност, ефективност и технологичност, в полза на ползвателите на въздушното пространство. За постигането на посочената цел настоящият регламент установява хармонизирана регулаторна рамка за създаването на Единно европейско небе.

2. Прилагането на настоящия регламент и на мерките, посочени в член 3, не засяга суверенитета на държавите-членки върху тяхното въздушно пространство, както и изискванията на държавите-членки по отношение на обществения ред, обществената сигурност и въпросите на отбраната, както е посочено в член 13.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

⁽²⁾ ОВ С 38, 6.2.2001 г., стр. 3.

▼M1

Настоящият регламент и мерките, посочени в член 3, не засягат военните операции и учения.

3. Прилагането на настоящия регламент и на мерките, посочени в член 3, не засяга правата и задълженията на държавите-членки, произтичащи от Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване от 1944 г. („Чикагската конвенция“). В тази връзка допълнителна цел на настоящия регламент в областите, които той обхваща, е да бъдат подпомогнати държавите-членки в изпълнението на техните задължения по Чикагската конвенция, като се осигури база за общо тълкуване и еднакво прилагане на разпоредбите на конвенцията и като се гарантира, че тези разпоредби са надлежно отчетени в настоящия регламент и в правилата за неговото прилагане.

4. Прилагането на настоящия регламент по отношение на летище Гибралтар се разбира, че няма да засегне съответните правни позиции на Кралство Испания и на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия по отношение на техния спор за суверенитет над територията, на която е разположено летището.

▼B*Член 2***Дефиниции**

За целите на настоящия регламент и на мерките, посочени в член 3, се използват следните дефиниции:

1. „обслужване по контрол на въздушното движение (КВД)“ означава обслужване, предоставяно за целите на:
 - а) предотвратяване на сблъскване:
 - между въздухоплавателни средства,
 - в зоната за маневриране между въздухоплавателните средства и препятствията;
 - б) ускоряване и поддържане на подреден поток въздушно движение;
2. „летищен контрол“ означава КВД за движението на летището;
3. „аеронавигационно информационно обслужване“ означава обслужване, установено в определена зона на покритие, с цел предоставяне на аеронавигационна информация и данни, необходими за безопасността, редовността и ефикасността на въздухоплаването;
4. „аеронавигационно обслужване“ означава различни видове обслужване на въздушния трафик; комуникационно, навигационно обслужване и обзор; метеорологично обслужване за въздухоплаването; аеронавигационно информационно обслужване;
5. „доставчик на аеронавигационно обслужване“ означава всяка обществена или частна организация, която предоставя аеронавигационно обслужване за общия въздушен трафик;
6. „блок въздушно пространство“ означава въздушно пространство с определени размери в пространството и във времето, в което се предоставя аеронавигационно обслужване;
7. „управление на въздушното пространство“ означава функция на планиране с основна цел максимално използване на наличното въздушно пространство чрез динамично разделяне във времето, а в определени моменти и разделяне на въздушното пространство между различните категории ползватели на основата на краткосрочните им нужди;

▼ M1

8. „ползватели на въздушното пространство“ означава оператори на въздухоплавателни средства, които оперират като общ въздушен трафик;

▼ B

9. „управление на потоците въздушно движение“ означава функция, установена с цел допринасяне за безопасен, подреден и експедитивен поток от въздушно движение, като същевременно се осигурява максимално използване на капацитета на КВД и съответствие на обема на въздушното движение с капацитетите, заявени от съответните доставчици на обслужване на въздушното движение;

▼ M1

10. „управление на въздушното движение (УВД)“ означава съвкупност от бордни и наземни функции (обслужване на въздушното движение, управление на въздушното пространство и управление на потоците въздушно движение), необходими за осигуряване на безопасност и ефикасност на движението на въздухоплавателните средства във всеки етап на полета;

▼ B

11. „обслужване на въздушното движение“ означава различни видове полетно-информационно обслужване, предупредителни услуги, консултантски услуги и КВД (контрол на района, подход и летищен контрол);
12. „контрол на района“ означава КВД за контролирани полети в даден блок от въздушното пространство;
13. „контрол на подхода“ означава КВД за пристигащи или заминаващи контролирани полети;

▼ M1

- 13а. „Генерален план за УВД“ означава план, утвърден с Решение 2009/320/ЕО на Съвета ⁽¹⁾, в съответствие с член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 219/2007 на Съвета от 27 февруари 2007 г. за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR) ⁽²⁾;

▼ B

14. „пакет от услуги“ означава два или повече видове аеронавигационно обслужване;

▼ M1

15. „сертификат“ означава документ, издаден от национален орган за надзор във вид, съответстващ на националното законодателство, който потвърждава, че доставчикът на аеронавигационно обслужване отговаря на изискванията за предоставяне на определено обслужване;

▼ B

16. „комуникационно обслужване“ означава аеронавигационно фиксирано и мобилно обслужване за осъществяване на комуникации земя-земя, въздух-земя и въздух-въздух за целите на КВД;
17. „Европейска мрежа за управление на въздушното движение“ (ЕМУВП) означава сбор от системи, изброени в приложение I към Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост) ⁽³⁾, който позволява в Общността да бъде предоставяно аеронави-

⁽¹⁾ ОВ L 95, 9.4.2009 г., стр. 41.

⁽²⁾ ОВ L 64, 2.3.2007 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 33.

▼B

гационно обслужване, включително връзките на границите с трети страни;

18. „концепция за експлоатация“ означава критерии за оперативно използване на европейската мрежа за управление на въздушното движение или част от нея;
19. „съставни части“ означава материални обекти като хардуер и нематериални обекти като софтуер, от които зависи оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение;
20. „Евроконтрол“ е европейската организация за безопасност на въздухоплаването, създадена с Международната конвенция от 13 декември 1960 г. за сътрудничество за безопасност на въздухоплаването ⁽¹⁾;

▼M1

22. „гъвкаво използване на въздушното пространство“ означава концепция за управление на въздушното пространство, прилагана в зоната на Европейската конференция за гражданска авиация на базата на „Наръчник за управление на въздушното пространство за прилагане на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство“, издаден от Евроконтрол;

▼B

23. „район за полетна информация“ означава въздушно пространство с определени размери, в рамките на което се предоставят полетно-информационно обслужване и услуги за предупреждение;

▼M1

- 23а. ‘полетно информационно обслужване’ означава обслужване, предоставено с цел подпомагане и даване на полезна информация за безопасно и ефикасно изпълнение на полетите;
- 23б. ‘аварийно-оповестително обслужване’ означава обслужване, предоставяно за уведомяване на съответните организации във връзка с въздухоплавателни средства, които се нуждаят от помощ, свързана с търсене и спасяване, както и за подпомагане на подобни организации в съответствие с изискванията;

▼B

24. „полетно ниво“ означава повърхност от постоянно атмосферно налягане, която е свързана със специфично отправно налягане от 1013,2 хектопаскала и е отделена от други такива повърхности чрез определени интервали налягане;

▼M1

25. „функционален блок въздушно пространство“ означава блок въздушно пространство, създаден въз основа на оперативни изисквания и независимо от държавните граници, в който осигуряването на аеронавигационно обслужване и свързаните с него функции са насочени към ефективност и са оптимизирани с оглед на осигуряването, за всеки функционален блок въздушно пространство, на засилено сътрудничество между доставчиците на аеронавигационно обслужване или, съобразно случая, на един обединен доставчик;

▼B

26. „общ въздушен трафик“ означава всички полети на граждански въздухоплавателни средства, както и всички полети на държавните въздухоплавателни средства (включително

⁽¹⁾ Конвенция, изменена с Протокола от 12 февруари 1981 г. и преразгледан с Протокола от 27 юни 1997 г.

▼B

военни, митнически и полицейски въздухоплавателни средства), когато тези полети се извършват в съответствие с процедурите на ИКАО;

27. „ИКАО“ означава Международна организация за гражданско въздухоплаване, създадена с Чикагската конвенция от 1944 г. за международното гражданско въздухоплаване;
28. „оперативна съвместимост“ означава набор от функционални, технически и оперативни свойства, изисквани от системите и съставните части на европейската мрежа за управление на въздушното движение и от процедурите за експлоатация, за да се постигне безопасна, непрекъсната и ефикасна експлоатация. Съвместимостта се постига, когато системите и съставните части съответстват на основните изисквания;
29. „метеорологично обслужване“ означава онези съоръжения и услуги, които предоставят на въздухоплавателното средство метеорологични прогнози, кратки сведения и наблюдения, както и друга метеорологична информация и данни, предоставени от страните за аеронавигационно използване;
30. „навигационно обслужване“ означава онези съоръжения и услуги, които предоставят на въздухоплавателното средство информация за местоположението и времето;
31. „оперативни данни“ означава информация във връзка с всички фази на полета, за които се изисква да се вземат оперативни решения от доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство, авиационните оператори и други участващи страни;
32. „процедура, използвана в контекста на регламента за оперативната съвместимост“, означава стандартен метод за техническо или оперативно използване на системите в контекста на договорени и утвърдени концепции за работа, изискващи унифицирано въвеждане в цялата европейска мрежа за управление на въздушното движение;
33. „пускане в експлоатация“ означава първото оперативно използване след първоначална инсталация или обновяване на системата;
34. „трасова мрежа“ означава мрежа от определени трасета за насочване на потока общ въздушен трафик така, както е необходимо за осигуряване на обслужване по КВД;
35. „трасе“ означава избран маршрут, който трябва да се следва от въздухоплавателното средство;
36. „непрекъснато функциониране“ означава функционирането на Европейската мрежа за управление на въздушното движение (ЕМУВД) по такъв начин, че от гледна точка на потребителите това да се счита като функциониране на едно цяло;

▼M1**▼B**

38. „служби за надзор“ означава тези съоръжения и услуги, които се използват за определяне на съответните позиции на въздухоплавателното средство, за да се постигне безопасно сепарирание;
39. „система“ означава съвкупност от въздушни и наземни съставни части, както и базирано в пространството оборудване, която поддържа аеронавигационното обслужване по време на всички фази на полета;
40. „подобрене“ означава всяка модификация, която променя оперативните характеристики на системата;

▼M1

41. 'трансгранично обслужване' означава всяка ситуация, в която аеронавигационното обслужване се предоставя на територията на дадена държава-членка от доставчик, сертифициран в друга държава-членка.

▼B*Член 3***Области на действие от страна на Общността**

1. Настоящият регламент установява хармонизирана законодателна рамка за създаването на единното европейско небе в съгласие със:

- а) Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) ⁽¹⁾;
- б) Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване) ⁽²⁾;
- в) Регламент (ЕО) №552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за оперативната съвместимост на европейската мрежа за УВД (Регламент за оперативната съвместимост) ⁽³⁾,

както и с правилата за въвеждане, приети от Комисията на базата на настоящия регламент и регламентите, посочени по-горе.

2. Мерките, посочени в параграф 1, ще се прилагат, но ще бъдат подчинени на разпоредбите на настоящия регламент.

▼M1*Член 4***Национални органи за надзор**

1. Държавите-членки, съвместно или поотделно, определят или създават орган или органи в качеството им на техен национален орган за надзор, който да поеме задачите, възложени на такъв орган съгласно настоящия регламент и мерките, посочени в член 3.

2. Националните органи за надзор са независими от доставчиците на аеронавигационно обслужване. Тази независимост се постига чрез адекватно разделяне, най-малкото на функционално равнище, между националните органи за надзор и такива доставчици.

3. Националните органи за надзор упражняват правомощията си по безпристрастен, независим и прозрачен начин. Това се постига чрез подходящи механизми за управление и контрол, включително в рамките на администрацията на дадена държава-членка. Същевременно това не възпрепятства националните органи за надзор да изпълняват своите задачи съгласно правилата на организация на националните органи на гражданското въздухоплаване или други публични органи.

4. Държавите-членки осигуряват на националните органи за надзор необходимите ресурси и капацитет за ефективно и навременно изпълнение на задачите, възложени им съгласно настоящия регламент.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.

⁽²⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

⁽³⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26.

▼ M1

5. Държавите-членки уведомяват Комисията за наименованията и адресите на националните органи за надзор, както и за всички настъпили промени в тях, а също и за мерките, предприети за осигуряване на съответствие с параграфи 2, 3 и 4.

▼ B*Член 5***Процедура на Комитета**

1. Комисията се подпомага от Комитет за единно небе, наричан по-нататък „Комитета“, съставен от по двама представители от всяка държава-членка и председателстван от представител на Комисията. Комитетът осигурява съответното отчитане на интегралите на всички категории ползватели.

2. Когато се прави позоваване на този параграф, се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, отнасящи се до разпоредбите на член 8 от него.

3. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, отнасящи се до разпоредбите на член 8 от него.

Периодът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на един месец.

▼ M1

4. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

5. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1, 2, 4 и 6 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него.

*Член 6***Отраслов консултативен орган**

Без да засяга ролята на Комитета и на Евроконтрол, Комисията създава „отраслов консултативен орган“, в който участват доставчиците на аеронавигационно обслужване, асоциациите на ползвателите на въздушното пространство, операторите на летища, производителите на авиационно оборудване и техника и професионалните представителни органи. Ролята на този орган е единствено да консултира Комисията по въвеждането на Единното европейско небе.

*Член 7***Отношения с трети европейски държави**

Общността и нейните държави-членки се стремят към и подкрепят разширяването на Единното европейско небе спрямо държави, които не са членки на Европейския съюз. За тази цел те предприемат или в рамките на споразумения, сключени със съседни трети държави, или в контекста на споразумения за функционални блокове въздушно пространство, разширяването на прилагането на настоящия регламент и на мерките, посочени в член 3, спрямо тези държави.

▼ M1*Член 8***Правила за прилагане**

1. За целите на изготвянето на правилата за прилагане Комисията може да предостави правомощия на Евроконтрол или, по целесъобразност, на друг орган, като посочи задачите за изпълнение и графика за това, и като отчита съответните срокове, предвидени в настоящия регламент. Комисията действа в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 5, параграф 2.

2. Когато възнамерява да предостави правомощия в съответствие с параграф 1, Комисията се стреми да използва по най-добрия начин съществуващите споразумения за участие и консултации с всички заинтересовани страни, когато тези споразумения съответстват на практиката на Комисията за прозрачност и консултативни процедури и не противоречат на нейните институционални задължения.

*Член 9***Санкции**

Санкциите, които държавите-членки предвиждат за нарушаване на настоящия регламент и за нарушаване на мерките, посочени в член 3, по-специално от страна на ползвателите на въздушното пространство и доставчиците на аеронавигационно обслужване, са ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект.

*Член 10***Консултации със заинтересованите страни**

1. В съответствие със своето национално законодателство държавите-членки установяват механизми за извършване на консултации, за да осигурят участието на заинтересованите страни, включително професионалните представителни органи, при реализирането на Единното европейско небе.

2. Комисията установява механизъм за консултация на общностно равнище. В консултацията участва специалният Комитет за секторен диалог, създаден съгласно Решение 98/500/ЕО.

3. Консултациите със заинтересованите страни се отнасят по-специално до разработването и въвеждането на нови концепции и технологии в европейската мрежа за управление на въздушното движение (EATMN).

Заинтересованите страни може да включват:

- доставчици на аеронавигационно обслужване,
- летищни оператори,
- съответни ползватели на въздушното пространство или съответни групи, представляващи интересите на ползвателите на въздушното пространство,
- военни власти,
- производители на авиационно оборудване и техника, и
- представителни органи на професионалните организации.



Член 11

Схема за ефективност на дейността

1. С цел да бъдат подобрени ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции в Единното европейско небе се създава схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. Тя включва:

- а) цели за ефективност за цялата Общност в ключови области на дейността — безопасност, околна среда, капацитет и разходна ефективност;
- б) национални планове или планове на функционалните блокове въздушно пространство, включително цели за ефективност на дейността, с които се гарантира съгласуваност с целите за ефективност на дейността за цялата Общност; и
- в) периодичен преглед, наблюдение и сравняване на ефективността на дейността по аеронавигационното обслужване и на мрежовите функции.

2. В съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3, Комисията може да определи Евроконтрол или друг непристрастен и компетентен орган да изпълнява ролята на „орган за преглед на ефективността“. Ролята на органа за преглед на ефективността е да оказва съдействие на Комисията в сътрудничество с националните органи за надзор и да подпомага националните органи за надзор при искане от тяхна страна при прилагането на схемата за ефективност на дейността, посочена в параграф 1. Комисията осигурява независимостта на органа за преглед на ефективността при изпълнение на задачите, които му е поставила.

- 3. а) Целите за ефективност на дейността в цялата Общност за мрежата за управление на въздушното движение се приемат от Комисията в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3, след като се вземе предвид съответната информация, подадена от националните органи за надзор на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство.
- б) Националните планове или плановете за функционалните блокове въздушно пространство, посочени в параграф 1, буква б), се изготвят от националните органи за надзор и се приемат от държавата-членка (държавите-членки). В плановете се включват задължителни национални цели или цели на равнище функционални блокове въздушно пространство и подходяща схема от мерки за насърчаване, приети от държавата-членка (държавите-членки). Плановете се изготвят след консултации с доставчиците на аеронавигационно обслужване, представители на ползвателите на въздушното пространство и когато е приложимо, с летищните оператори и летищните координатори.
- в) Съгласуваността на националните цели или целите на равнище функционални блокове въздушно пространство с целите за ефективност на дейността за цялата Общност се оценява от Комисията с помощта на критериите за оценка, посочени в параграф 6, буква г).

В случай че Комисията установи, че една или няколко групи национални цели или цели на равнище функционални блокове въздушно пространство не отговарят на критериите за оценка, тя може да вземе решение съгласно процедурата по консултиране, посочена в член 5, параграф 2, да отправи препоръка съответните

▼ M1

национални органи за надзор да предложат преразгледана(и) цел(и), свързана(и) с ефективността. Съответната държава-членка или съответните държави-членки приема(т) преразгледаните цели, свързани с ефективността, и подходящи мерки, за което своевременно уведомяват Комисията.

В случай че Комисията установи, че преразгледаните цели, свързани с ефективността, и свързаните с тях мерки не са адекватни, тя може да вземе решение съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3, съответните държави-членки да предприемат коригиращи мерки.

Като алтернатива Комисията може да реши, при наличие на достатъчно подкрепящи доказателства, да преразгледа целите за ефективност на дейността за цялата Общност съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3.

- г) Референтният период за схемата за отчитане на ефективността обхваща най-малко три, но не повече от пет години. В случай че националните цели или целите на равнище функционални блокове въздушно пространство не бъдат постигнати през този период, държавите-членки и/или националните органи за надзор прилагат съответните мерки, определени от тях. Първият референтен период обхваща първите три години след приемането на правилата за прилагане, предвидени в параграф 6.
- д) Комисията редовно извършва оценка на изпълнението на целите за ефективност и представя резултатите на Комитета за единно небе.
4. По отношение на схемата за отчитане на ефективността се прилагат следните процедури, посочени в параграф 1:
- а) събиране, валидиране, проучване, оценка и разпространение на данни, свързани с ефективността на аеронавигационното обслужване и на мрежовите функции, от всички заинтересовани страни, включително доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство, летищните оператори, националните органи за надзор, държавите-членки и Евроконтрол;
- б) избор на съответните ключови за ефективността области на базата на документ № 9854 на ИКАО „Глобална оперативна концепция за управление на въздушното движение“, съгласувани с тези, определени в работната рамка на „Генерален план за УВД“, в това число безопасност, околна среда, капацитет и разходна ефективност, при необходимост адаптирани с цел отчитане на специфичните нужди на Единното европейско небе и съответните цели в тези области, както и дефиниране на ограничен брой ключови показатели за ефективност, свързани с измерване на ефективността;
- в) установяване на свързани с ефективността на дейността цели за цялата Общност, които се определят, като се вземе предвид подадената информация, събрана на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство;
- г) оценка на националните цели за ефективност или целите на равнище функционални блокове въздушно пространство въз основа на националния план или плана на функционалния блок въздушно пространство; и
- д) наблюдение на националните планове за ефективност или плановете на функционалните блокове въздушно пространство, включително подходящи механизми за предупреждение.

▼M1

Комисията може да добавя други процедури към списъка с процедури, посочен в настоящия параграф. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5, параграф 4.

5. При установяването на схемата за отчитане на ефективността се взема предвид, че обслужването по маршрута, обслужването в района на летището и мрежовите функции са различни и следва да бъдат третираны по съответния начин, ако е необходимо също и за целите на измерването на ефективността.

6. За определяне на подробностите по функционирането на схемата за отчитане на ефективността от дейността Комисията приема в срок до 4 декември 2011 г. и в рамките на подходяща времева рамка с оглед спазване на сроковете, установени в настоящия регламент, правила за прилагане в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 5, параграф 3. Тези правила за прилагане включват следното:

- а) съдържанието и графика за изпълнение на процедурите, посочени в параграф 4;
- б) референтния период и интервалите за оценяване на постигнатите цели за ефективност, както и поставяне на нови цели;
- в) критериите за изготвяне на национални планове за ефективност на дейността или планове на функционалните блокове въздушно пространство от националните органи за надзор, които съдържат националните цели за ефективност или целите за ефективност на функционалните блокове въздушно пространство, както и схемата от мерки за насърчаване. Плановете за ефективност на дейността:
 - i) се основават на бизнес плановете на доставчиците на аеронавигационно обслужване;
 - ii) отчитат всички разходни компоненти на национална основа или на разходната база на функционалния блок въздушно пространство;
 - iii) включва задължителни цели във връзка с ефективността, съответстващи на целите за ефективност за цялата Общност;
- г) критерии за оценка на съответствието на националните цели или целите на равнище функционални блокове въздушно пространство с целите за ефективност за цялата Общност през референтния период и за поддръжка на механизми за предупреждение;
- д) общи принципи за създаване от държавите-членки на схема от мерки за насърчаване;
- е) принципи за прилагането на преходен механизъм, необходим с цел адаптиране към функционирането на схемата за отчитане на ефективността, за срок от не повече от 12 месеца след приемането на правилата за прилагане.

▼B*Член 12***Надзор, наблюдение и методи за оценка на ефекта**

1. Надзорът, наблюдението и методите за оценка на ефекта се основават на представянето на годишни доклади от държавите-членки за изпълнението на предприетите действия в съответствие с настоящия регламент и мерките, посочени в член 3.

▼ M1

2. Комисията прави периодичен преглед на прилагането на настоящия регламент и мерките, посочени в член 3, и докладва за първи път на Европейския парламент и на Съвета до 4 юни 2011 г., както и след това в края на всеки референтен период, предвиден в член 11, параграф 3, буква г). Когато е оправдано за тази цел, Комисията може да изиска от държавите-членки информация, допълваща информацията, която се съдържа в предадените от тях доклади в съответствие с параграф 1 от настоящия член.

▼ B

3. За целите на съставянето на доклади, посочени в параграф 2, Комисията иска мнението на Комитета.

▼ M1

4. Докладите съдържат оценка на резултатите, постигнати чрез предприетите действия в съответствие с настоящия регламент, включително съответната информация за развитието на сектора, и по-специално относно икономическите, социалните аспекти и тези, свързани с околната среда, заетостта и технологичните аспекти, както и относно качеството на обслужване в светлината на първоначалната цел и от гледна точка на бъдещите нужди.

▼ B*Член 13***Защита**

Настоящият регламент не възпрепятства прилагането на мерки от дадена държава-членка до степента, до която те са необходими за защита на основните интереси от политиката за сигурност и защита. Такива мерки са по-специално мерките, които са императивни:

- за обзор на въздушното пространство, което е под отговорността на страната членка в съответствие със споразуменията на ИКАО за регионално въздухоплаване, включително възможността за откриване, идентифициране и оценяване на всички въздухоплавателни средства, които използват това въздушно пространство по отношение защита безопасността на полетите и предприемане на действия за осигуряване на сигурност и защита,
- в случай на сериозни международни безредици, които засягат поддържането на реда и законността,
- в случай на война или сериозно международно напрежение, създаващо опасност от война,
- за изпълнение на международните задължения на държава-членка във връзка с поддържането на мира и международната сигурност,
- за провеждането на военни операции и учения, включително необходимите възможности за ученията.

▼ M1*Член 13а***Европейска агенция за авиационна безопасност**

При прилагане на настоящия регламент и на Регламенти (ЕО) № 550/2004, (ЕО) № 551/2004, (ЕО) № 552/2004 и на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на

▼M1

гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност⁽¹⁾ държавите-членки и Комисията, съобразно съответните им функции, предвидени от настоящия регламент, координират действията си по целесъобразност с Европейската агенция за авиационна безопасност, за да гарантират, че всички елементи на безопасността са надлежно взети предвид.

▼B*Член 14***Влизане в сила**

Настоящият регламент влиза в сила на 20-ия ден след датата на неговото публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

⁽¹⁾ ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.