



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 26.11.2002

COM(2002) 658 final

2001/0060 (COD)

2001/0235 (COD)

2001/0236 (COD)

2001/0237 (COD)

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

fixant le cadre pour la création du ciel unique européen

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

(présentées par la Commission conformément à l'article 250,
paragraphe 2 du traité CE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE

- 1.1. En octobre 2001, la Commission a présenté quatre propositions législatives concernant la création du ciel unique européen¹, en vue de leur adoption dans le cadre de la procédure de codécision prévue à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne. Le 15 mai 2002, le Comité des régions a émis un avis favorable. Le 17 juillet 2002, le Comité économique et social a rendu un avis favorable.

Le 3 septembre 2002, le Parlement européen a adopté plusieurs amendements en première lecture et a approuvé les propositions de la Commission avec des modifications. La Commission a ensuite donné son avis sur chaque amendement en précisant lesquels elle pouvait accepter et lesquels elle devait rejeter.

Puis, la Commission a rédigé les propositions modifiées suivantes.

- 1.2. Les modifications introduisent les amendements acceptés tels quels par la Commission, ainsi que les nouvelles dispositions découlant des amendements acceptés sur le principe mais avec une formulation différente ou acceptés en partie.

En application de l'article 250, paragraphe 2, du traité CE, la Commission modifie les propositions de la manière décrite ci-dessous.

Les amendements relatifs aux propositions initiales de la Commission sont indiqués de la manière suivante: les passages supprimés sont barrés et les passages modifiés sont en caractères gras soulignés.

2. PROPOSITION MODIFIEE DE REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL FIXANT LE CADRE POUR LA CREATION DU CIEL UNIQUE EUROPEEN [(COD) 2001/60].

2.1. Amendements acceptés tels quels

- Amendements 4 et 30

Ces amendements ont pour objet d'introduire un régime efficace de sanctions contre les opérateurs qui enfreignent les règles. Le système actuel se prête à des abus,

¹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant le cadre pour la création du Ciel unique européen [COM(2001) 123 final/2 du 30.11.2001 - 2001/0060 (COD)].
Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen [COM(2001) 564 final/2 du 11.12.2001 - 2001/0235 (COD)].
Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen [COM(2001) 564 final/2 du 11.12.2001 - 2001/0236 (COD)].
Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien [COM(2001) 564 final/2 du 11.12.2001 - 2001/0237 (COD)].

notamment en ce qui concerne la gestion des courants de trafic aérien. La Commission accepte ces amendements.

- Amendements 7, 8, 15, 16, 17, 18, 20, 21 et 32

Ces amendements clarifient ou améliorent le texte du règlement en insistant sur la consultation des partenaires sociaux (7), les besoins de la défense nationale (8), la nécessité de disposer d'une capacité suffisante (15), l'exécution optimale des vols (16), les indicateurs de performance (18), la sécurité (20 et 21) et l'établissement de rapports sur les évolutions dans le secteur (32). La Commission accepte ces amendements.

2.2. Amendements acceptés sur le principe mais pas sur la forme.

- Amendement 3

Cet amendement confirme la nature de service public des services de navigation aérienne. Cela étant, ce caractère d'intérêt général est surtout attaché au contrôle aérien. En conséquence, la Commission peut accepter ce principe à condition qu'il se rapporte à cette fonction.

- Amendement 9

Cet amendement porte sur la coopération entre la Communauté et Eurocontrol. Les relations entre la Communauté et Eurocontrol sont envisagées dans l'optique de l'adhésion imminente de la Communauté à cette organisation. Une des conséquences de cette adhésion sera la mise en place du "niveau de coopération le plus élevé" entre les deux organisations, ainsi que le prévoit le protocole d'adhésion². Mentionner cette coopération dans une autre disposition communautaire est superflu et créerait en outre des confusions. La Commission peut accepter de rappeler ce principe dans un considérant et d'introduire une disposition indiquant sa collaboration avec l'organe exécutif d'Eurocontrol, à savoir l'Agence Eurocontrol, collaboration qui sera mise en place sur un plan strictement administratif. Cependant, le libellé de cette disposition doit être conforme aux principes institutionnels relatifs à l'accomplissement des tâches de la Commission.

- Amendement 10

Cet amendement énonce clairement qu'il ne suffira pas d'adopter le train de mesures législatives constitué du règlement-cadre et des trois règlements particuliers pour que le ciel unique européen devienne rapidement une réalité. Il sera nécessaire d'adopter des mesures supplémentaires dans le délai fixé (fin 2004). La Commission adoptera ces mesures conformément aux procédures définies dans le «paquet» législatif. La Commission accepte ce principe.

² “Considérant que l'adhésion de la Communauté européenne à la Convention a pour objet d'aider l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, ci-après dénommée “EUROCONTROL”, à atteindre ses objectifs, tels qu'ils sont énoncés dans la Convention, notamment celui de constituer un organisme unique et efficace chargé de définir la politique en matière de gestion de la circulation aérienne en Europe”.

- Amendement 12

L'objet de cet amendement est d'affirmer que les États doivent intervenir dans la détermination du statut et de la structure des prestataires de services de navigation aérienne, ainsi que du caractère d'intérêt général des missions qui leur sont confiées, ce qui concerne plus particulièrement le contrôle du trafic aérien. La Commission peut accepter cet amendement à condition d'en modifier le libellé.

- Amendement 14

Cet amendement vise à déterminer clairement les limites du ciel unique européen. Le terme "ressortissant" renverrait implicitement à l'espace aérien au-dessus des eaux internationales. Or, le champ d'application du règlement ne peut être étendu au-delà du champ du traité. C'est pourquoi il est préférable de mentionner "l'espace aérien sous la responsabilité des États membres".

- Amendements 22 et 23

Ces amendements ont pour objet de préciser que la définition et l'application de concepts techniques et d'exploitation s'effectuent dans le cadre de programmes faisant intervenir toutes les parties et prenant en considération les normes internationales. La Commission peut accepter ces amendements sur le principe.

- Amendement 26

L'amendement renvoie aux règles de procédures du comité mais il n'est pas conforme aux règles de rédaction. La Commission peut donc l'accepter sur le principe.

- Amendement 33

Cet amendement étend le champ des clauses de sauvegarde pour des motifs de sécurité et de défense de façon à permettre la libération rapide de l'espace aérien dans les cas où les forces armées doivent intervenir promptement. Cet article a été libellé de façon à être le plus proche possible de l'article 297 du traité. Il concerne des situations exceptionnelles. L'amendement porte sur des situations d'exploitation (conditions requises pour une mobilisation rapide des forces armées). De ce fait, il laisserait une trop grande marge de manœuvre pour déroger à l'application du règlement. La Commission peut accepter le principe consistant à préserver la capacité des États membres à maintenir et à accroître la disponibilité des forces armées. L'application de ce principe ne devrait toutefois pas se traduire par des dérogations unilatérales au règlement. Si tel était le cas, l'efficacité de la gestion de l'espace aérien serait compromise.

2.3. Amendements acceptés en partie avec ou sans modification de la formulation

- Amendement 5

Les exigences relatives à la consultation des partenaires sociaux dans le cadre du ciel unique européen peuvent ou non relever de l'article 138 du traité. Ces exigences doivent être définies de manière plus souple. Pour cette raison, la Commission peut uniquement accepter de renforcer la première phrase du considérant.

- Amendements 6 et 28

L'amendement 28, qui propose de créer un groupe consultatif composé de professionnels et dont le rôle est défini dans un acte juridique, aurait comme conséquence de porter atteinte au droit d'initiative de la Commission. La Commission reconnaît qu'il est nécessaire que les parties concernées contribuent à la mise en œuvre de la réforme. Elle peut donc accepter que le principe de la consultation des professionnels soit énoncé dans un considérant. Cette consultation est également prévue plus en détail à l'article 14 de la proposition de règlement concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

- Amendement 11

La Commission peut accepter en partie cet amendement. La mention de "radar" restreindrait de manière inacceptable le champ des infrastructures de surveillance, qui peuvent aussi s'appuyer sur d'autres moyens techniques (comme des satellites ou des liaisons de données).

- Amendement 31

La Commission peut accepter cet amendement à condition que "l'Union européenne" soit remplacée par "la Communauté".

2.4. Amendements rejetés

- Amendement 1

Cet amendement rappelle que les États membres sont soumis aux obligations imposées par les conventions de l'OACI et d'Eurocontrol. La Communauté n'est pas encore membre de ces deux organisations internationales, même si le processus d'adhésion à Eurocontrol est engagé. À ce jour, les obligations découlant de l'appartenance à ces deux organisations ne lient que les États membres. C'est pourquoi, en l'état actuel des choses, la Commission ne peut accepter cet amendement.

- Amendements 2 et 13

Ces amendements suppriment la référence aux aspects économiques figurant dans le considérant 8 et dans l'article 13. Cette référence concerne le système de tarification, qui est couvert par les dispositions du chapitre III de la proposition en question. C'est pourquoi il n'est pas acceptable de supprimer cette référence.

- Amendement 19

Cet amendement n'autorise la participation que d'une seule partie intéressée (les utilisateurs de l'espace aérien) au processus décisionnel et introduit une exigence particulière (l'interopérabilité). L'établissement de nouveaux services concerne toutes les parties intéressées et est subordonnée à plusieurs exigences. C'est pourquoi cet amendement n'est pas acceptable.

- Amendements 24 et 27

Ces amendements ne respectent pas les règles de rédaction relatives à la mise en œuvre de la décision sur la comitologie (décision 1999/468/CE du Conseil). La nature du comité ne peut être établie “a priori” et dépendra des mesures qui seront adoptées. Quant à la participation d'Eurocontrol aux travaux du comité, il serait souhaitable que les règles de procédure du comité statuent sur ce point. Pour ces raisons, la Commission ne peut accepter ces amendements.

- Amendement 29

Cet amendement porte atteinte au droit d'initiative de la Commission. Il n'est donc pas acceptable.

- Amendement 34

Cet amendement énonce des évidences et est donc inutile. Qui plus est, une disposition communautaire ne peut pas réitérer les obligations qui incombent aux États membres en vertu de traités internationaux en vigueur.

3. PROPOSITION MODIFIEE DE REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL RELATIF A LA FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE DANS LE CIEL UNIQUE EUROPEEN [2001/0235(COD)]

3.1. Amendements acceptés tels quels

- Amendements 1, 2, 4, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 24, 25, 31, 33 et 34

Ces amendements clarifient ou améliorent le texte du règlement en ajoutant des références à la sécurité (1, 9, 11, 19, 31), à la qualification des organisations reconnues (2, 15, 33, 34), au recrutement de contrôleurs (4), aux normes internationales (7), à la coopération entre les prestataires de services (17), à la coopération entre les autorités civiles et militaires (24) et à l'utilisation de données (25). La Commission accepte ces amendements.

- Amendement 3

Cet amendement vise à introduire un considérant qui annonce la disposition de l'article 5, paragraphe 2, concernant les rôle et responsabilités futurs de l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Cet amendement peut donc être accepté.

- Amendement 5

L'objet de cet amendement est d'inviter la Commission à prendre des mesures en vue d'aider à résoudre le problème du manque de contrôleurs. La Commission est déjà active dans ce domaine et a récemment lancé une étude en collaboration avec des partenaires sociaux. La Commission accepte cet amendement.

- Amendement 23

Cet amendement rappelle que c'est avant tout aux États membres qu'il incombe de veiller à l'établissement de relations entre leurs autorités civiles et militaires. La Commission accepte cet amendement.

3.2. Amendements acceptés sur le principe mais pas sur la forme.

- Amendements 6 et 18

Ces amendements fixent une durée de validité des autorisations. Ces autorisations ne sont pas des licences mais plutôt des certificats d'aptitude des prestataires de services. La durée de validité de ces autorisations sera fixée dans le cadre de la définition de conditions harmonisées (se reporter à l'annexe III du règlement). En conséquence, la Commission peut accepter sur le principe ces amendements.

- Amendements 20 et 21

Ces amendements introduisent deux nouvelles exigences relatives à la définition de conditions harmonisées attachées aux autorisations. La Commission peut accepter ces exigences mais elle estime qu'elles devraient en fin de compte correspondre à des exigences relatives à l'exploitation des services de navigation aérienne. Ces conditions seront définies plus précisément dans le cadre d'une procédure de comité.

- Amendement 22

Cet amendement précise que, en dépit du droit qu'ont les prestataires de services de trafic aérien en place d'exercer leurs activités après l'entrée en vigueur du règlement en question, ces activités doivent être soumises à une obligation de performance continue et accrue sur les plans de la sécurité et de l'efficacité. La Commission peut accepter cet amendement à condition que cette obligation soit clairement énoncée.

- Amendement 28

L'amendement vise à subordonner entièrement le système de tarification proposé au système de redevances de route établi en vertu de l'accord multilatéral conclu par Eurocontrol. Le système de tarification proposé ne s'appliquerait pas uniquement aux redevances de routes (comme c'est le cas dans le cadre de l'accord multilatéral), mais aussi aux redevances de terminaux et d'approche (point sur lequel Eurocontrol n'est pas compétent). Qui plus est, le système d'Eurocontrol laisse une marge d'interprétation et la Commission compte instaurer des règles harmonisées et contraignantes à l'intérieur de la Communauté. En conséquence, l'amendement pourrait être accepté à condition qu'il ne restreigne pas le champ de l'action communautaire dans ce domaine.

- Amendement 29

Le principe qu'énonce cet amendement est déjà en vigueur et ne sera pas modifié par le règlement en question. Il incombe toujours aux États membres de fixer des taux de redevance unitaires. La Commission peut donc accepter cet amendement sur le principe.

- Amendement 32

L'amendement 32, qui propose la création d'un groupe consultatif composé de professionnels et dont le rôle serait défini dans un acte juridique, porterait atteinte au droit d'initiative de la Commission. La Commission reconnaît qu'il est nécessaire que les parties concernées contribuent à la mise en œuvre de la réforme. Elle peut donc accepter que le principe de la consultation des professionnels soit énoncé dans un considérant. Cette consultation est également prévue plus en détail à l'article 14 de la proposition de règlement concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

3.3. Amendements acceptés en partie avec ou sans modification de la formulation

- Amendement 8

La Commission peut accepter en partie cet amendement. La mention de "radar" restreindrait de manière inacceptable le champ des infrastructures de surveillance, qui peuvent aussi s'appuyer sur d'autres moyens techniques (comme des satellites ou des liaisons de données).

- Amendement 10

Cet amendement a pour objet de justifier une révision du système de tarification en vue d'une plus grande souplesse dans la détermination de l'assiette. Cette souplesse sera utile pour contrer des ralentissements soudains du trafic aérien qui provoquent immédiatement des augmentations des redevances. La Commission peut accepter en partie cet amendement. La dernière phrase empiète sur le droit d'initiative de la Commission. Ceci n'est donc pas acceptable.

- Amendement 16

L'objet de cet amendement est de préciser les domaines dans lesquels il convient d'agir pour résoudre le problème du manque de ressources humaines. Cependant, tel qu'il est formulé, il empiéterait sur le droit d'initiative de la Commission. C'est pourquoi seule la première partie de cet amendement est acceptable.

- Amendement 27

L'objet de cet amendement est de préciser davantage les conditions relatives à l'échange de données d'exploitation. Si la Commission peut accepter la première partie de cet amendement, les conditions de confidentialité seront définies ultérieurement en application des règles pertinentes de mise en œuvre. En outre, pour des raisons tenant à l'exploitation, il serait impossible dans certains cas d'empêcher l'identification. La Commission ne peut donc pas accepter la deuxième partie de cet amendement.

- Amendement 30

La Commission peut accepter la première partie de cet amendement qui rappelle que l'amélioration de la rentabilité ne doit pas compromettre la sécurité. En ce qui concerne les subventions croisées, les caractéristiques du secteur ne permettent pas, en principe, de les interdire lorsqu'elles sont justifiées par des facteurs techniques et des conditions d'exploitation. C'est pourquoi la deuxième partie de cet amendement n'est pas acceptable.

- Amendement 35

La Commission peut accepter la première partie de cet amendement. La référence aux exigences d'Eurocontrol en matière de sécurité dans la deuxième partie de l'amendement n'est pas pertinente et ne peut pas être acceptée.

3.4. Amendements rejetés

- Amendement 12

La Commission ne peut accepter cet amendement. La mention de "radar" restreindrait de manière inacceptable le champ des infrastructures de surveillance, qui peuvent aussi s'appuyer sur d'autres moyens techniques (comme des satellites ou des liaisons de données).

- Amendement 13

Cet amendement introduit le principe d'une séparation (structurelle) stricte entre les autorités nationales de surveillance et les prestataires de services de navigation aérienne. Si la Commission ne rejette pas ce principe, elle estime toutefois qu'il conviendrait de l'appliquer de manière progressive et proportionnelle pour tenir compte de la situation actuelle. Elle considère donc que les États membres devraient avoir la possibilité d'opter pour une séparation fonctionnelle dans un premier temps. C'est pourquoi cet amendement n'est pas accepté.

- Amendement 14

Cet amendement établit un mécanisme d'appel en cas de litige entre des utilisateurs de l'espace aérien et des États membres. Il existe déjà des dispositions nationales et communautaires prévoyant un tel mécanisme. La Commission ne peut donc pas accepter cet amendement.

- Amendement 26

Cet amendement pose le principe de la valeur marchande des données d'exploitation. Toutefois, il conviendrait que les éventuelles conditions commerciales relatives à l'échange de données soient fixées dans les dispositions d'application pertinentes. Ces dispositions pourraient exiger la gratuité des échanges dans certains cas. La Commission ne peut donc pas accepter cet amendement.

• Amendements 87, 88, 89 et 99

Ces amendements ont pour objet d'affirmer que les services de navigation aérienne forment un tout et doivent être fournis par un organisme unique. La Commission ne peut accepter ces amendements pour plusieurs raisons:

- Actuellement, la plupart des services “annexes” sont le plus souvent regroupés au sein d'un même organisme fournissant des services de trafic aérien. Cependant, aujourd'hui, certaines fonctions spécifiques ne sont déjà plus, d'une manière générale, exécutées par les prestataires de services du trafic aérien (par exemple, les communications sol-sol et les liaisons de données air-sol). Dans ces cas, les services sont utilisés sur une base commerciale et contractuelle. Certains prestataires de services élaborent aussi de nouvelles stratégies concertées pour la fourniture de services qui permettent d'éliminer la fragmentation et de dissocier les services. La principale motivation à la base de cette démarche est la fourniture de services régionaux. Les services européens d'informations aéronautiques (EAD) et le réseau européen de télécommunications aériennes (EAN) sont des exemples de ces opérations conjointes. GALILEO est un autre exemple de service de navigation dissocié.
- La réglementation a pour objet de fournir un cadre visant à permettre et à faciliter la séparation des services "annexes" de la fonction principale des services de trafic aérien par les différents prestataires de services - s'ils le jugent utile et sous le contrôle de l'État. Ce cadre offrirait aux prestataires de services une chance réelle de mettre en place des services régionaux, faciliterait l'élimination des fragmentations existantes et favoriserait des regroupements (les infrastructures actuelles, qui ont été mises en place au niveau national, doivent impérativement être aménagées et exploitées à un niveau régional). Ceci pourrait être réalisé au moyen d'opérations conjointes et d'alliances stratégiques dans le cadre desquelles des prestataires de services pourraient améliorer l'utilisation des services en optimisant l'attribution des ressources sur de plus grandes échelles, permettant ainsi des économies de coûts et l'intégration des systèmes de gestion du trafic aérien).
- La création de blocs d'espace aérien fonctionnels requiert de la souplesse dans la fourniture des services d'appui. L'expérience en cours dans les pays nordiques (création d'un bloc d'espace aérien comprenant l'espace aérien supérieur du Danemark, de la Suède, de la Finlande et de la Norvège) est un exemple (on peut citer aussi celui du Centre de contrôle de région supérieure - UAC - de Maastricht). Ces organismes prestataires de services de trafic aérien au niveau régional s'appuient sur les services fournis par des prestataires de services déjà en place (notamment en ce qui concerne les infrastructures de communication, de navigation et de surveillance).
- L'obligation d'organiser les services de navigation aérienne au sein d'un organisme commun bloquerait la situation et entraverait les progrès vers la mise au point et l'introduction de nouvelles technologies. La plupart ont un caractère transfrontalier et sont associées à des services régionaux plutôt que nationaux. L'introduction du concept d'«organisme commun» empêcherait ces progrès et priverait la Communauté d'une possibilité réelle de devenir leader sur le marché des technologies de gestion du trafic aérien.

- L'inquiétude concernant une incidence éventuelle de la dissociation des services sur la sécurité n'est pas légitime. Dans le cas où un prestataire de services désire utiliser les services d'un autre prestataire, il déterminera et contrôlera les services "annexes" sur lesquels il s'appuiera en spécifiant des conditions techniques, opérationnelles et de contrôle de la qualité. En outre, cette opération sera placée sous le contrôle strict de l'autorité nationale de surveillance. Enfin, le fait que les services d'appui (communication, navigation et surveillance) doivent également être soumis à autorisation permettra de vérifier le respect des normes de sécurité.

4. PROPOSITION MODIFIEE DE REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL RELATIF A L'ORGANISATION ET A L'UTILISATION DE L'ESPACE AERIEN DANS LE CIEL UNIQUE EUROPEEN [2001/0236(COD)]

4.1. Amendements acceptés tels quels

- Amendements 38, 44, 45, 52, 53, 54 et 62

Ces amendements clarifient ou améliorent le texte du règlement en renforçant la référence aux conditions d'exploitation (38, 44, 54, 62) et à la sécurité (45, 52, 53). La Commission accepte ces amendements.

4.2. Amendements acceptés sur le principe mais pas sur la forme.

- Amendement 36

Cet amendement fait référence à la nécessité d'une interopérabilité du réseau de gestion du trafic aérien entre la Communauté et les pays voisins. Ce principe peut être accepté pour autant que cette interopérabilité ne constitue pas une condition absolue.

- Amendement 42

Cet amendement précise que les normes de sécurité doivent être "maximales". Cette précision risque de poser un problème d'interprétation étant donné que les normes de sécurité devraient être fixées à un niveau approprié. En conséquence, la Commission peut accepter cet amendement à condition qu'il soit rédigé différemment.

- Amendement 48

Cet amendement fixe un délai de cinq ans pour étendre le concept de région unique d'information de vol à l'espace inférieur. La Commission préfère un délai de trois ans mais elle peut accepter de subordonner ce délai aux résultats de l'application de ce concept dans l'espace aérien supérieur.

- Amendement 49

Cet amendement vise à tenir compte des situations découlant de la mission de gestion de l'espace aérien au-dessus des eaux internationales confiée aux États par l'OACI. La Commission peut accepter cet amendement à condition d'en modifier le libellé.

- Amendement 64

Cet amendement, qui propose la création d'un groupe consultatif de professionnels dont le rôle serait défini dans un acte juridique, aurait comme conséquence une atteinte au droit d'initiative de la Commission. La Commission reconnaît qu'il est nécessaire que les parties concernées contribuent à la mise en œuvre de la réorganisation. Elle peut donc accepter qu'un considérant énonce le principe de la consultation de professionnels du secteur. Cette consultation est également prévue plus en détail à l'article 14 de la proposition de règlement concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

4.3. Amendements acceptés en partie avec ou sans modification de la formulation

- Amendement 37

Cet amendement précise le rôle d'Eurocontrol dans la création de blocs d'espace aérien fonctionnels. Le rôle d'interface et de conseil joué par Eurocontrol dans la définition de blocs d'espace aérien fonctionnels n'est pas remis en cause. Toutefois, il n'entre pas dans ses attributions d'imposer des solutions; par contre, il devrait prendre en considération les responsabilités incombant aux différentes parties concernées.

- Amendements 39, 43 et 55

L'objet de ces amendements est d'énoncer clairement les principes qui président à la définition du réseau de routes. La Commission admet ces principes. En ce qui concerne l'amendement 55, il n'est pas approprié de mentionner Eurocontrol, car cela fait peser une obligation sur une organisation internationale qui se situe hors du champ de compétence de la Communauté. La Commission ne peut donc pas accepter cette mention.

- Amendement 40

Cet amendement précise que la coopération entre les autorités civiles et militaires doit s'établir aux niveaux national et international. La Commission préfère qu'il soit fait état d'une coopération au niveau de l'Union européenne plutôt qu'au niveau international pour signifier que des solutions adaptées peuvent être trouvées en application des dispositions du 2ème pilier.

- Amendement 41

Cet amendement souligne le rôle d'Eurocontrol, en particulier de l'Unité centrale de gestion du trafic, dans la gestion du trafic. La Commission peut accepter une formulation qui insiste davantage sur le rôle de cette unité du point de vue de l'exploitation. Pour ce qui est des sanctions, elles sont déjà prévues dans la proposition de règlement fixant le cadre pour la création du ciel unique européen.

- Amendement 47

Cet amendement vise à soumettre la définition du niveau de division entre les espaces aériens supérieur et inférieur à des exigences d'exploitation. La Commission est d'avis qu'un niveau de division commun est nécessaire pour harmoniser et coordonner les procédures. Elle peut néanmoins accepter que des exigences d'exploitation puissent induire des écarts infimes par rapport à ce niveau commun.

4.4. Amendements rejetés

- Amendement 46

Cet amendement fixe un délai pour la création de la région européenne supérieure d'information de vol (RESIV). La création de la RESIV devrait débuter après l'adoption du présent règlement et est indépendante de la création des blocs d'espace aérien fonctionnels. La Commission ne peut donc pas accepter cet amendement.

- Amendement 50

Cet amendement est sans objet puisqu'il répète des conditions déjà énoncées dans l'article 5, paragraphe 2. Cet amendement n'est donc pas acceptable.

- Amendement 51

Cet amendement vise à établir une procédure de règlement des litiges dans le cas où des États membres contestent la définition de blocs d'espace aérien fonctionnels (transfrontaliers). L'arbitrage entre des États concernant cette définition interviendra en définitive dans le cadre de la procédure de comité. Partant, cet amendement n'est pas acceptable.

- Amendement 56

Cet amendement donne à entendre que le processus de conception de l'espace aérien est accompli de manière centralisée. En réalité, ce processus de définition de la configuration de l'espace aérien et de planification des routes est habituellement conduit au niveau local et coordonné au niveau central. C'est pourquoi la Commission ne peut accepter ces amendements.

- Amendements 57 et 59

Ces amendements renforcent les dispositions relatives à la coopération entre autorités civiles et militaires. Cependant, la formulation proposée est trop contraignante et pourrait empiéter sur les compétences des États membres en matière de défense. Ces amendements ne sont donc pas acceptables.

- Amendement 58

Cet amendement subordonne le concept d'utilisation flexible de l'espace aérien aux règles de la gestion des courants de trafic aérien. La Commission ne peut accepter cet amendement.

- Amendements 60, 61 et 63

L'objet de ces amendements est d'introduire des références à l'organisation Eurocontrol. Bien que la Commission se réjouisse de la participation d'Eurocontrol à la mise en œuvre du ciel unique européen, ces références à Eurocontrol ne sont pas pertinentes car elles font peser une obligation sur une organisation internationale. En ce qui concerne l'amendement 61, il convient de souligner qu'actuellement, aucune règle concernant la gestion des courants n'est applicable au niveau d'Eurocontrol. La Commission ne peut donc pas accepter cette mention.

5. PROPOSITION MODIFIEE DE REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL CONCERNANT L'INTEROPERABILITE DU RESEAU EUROPEEN DE GESTION DU TRAFIC AERIEN [2001/0237(COD)]

5.1. Amendements acceptés tels quels

- Amendements 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 et 74

Ces amendements apportent des éclaircissements ou des améliorations au texte du règlement en insistant sur les aspects relatifs à la sécurité et sur la nécessité de consulter les parties intéressées. La Commission accepte ces amendements.

5.2. Amendements acceptés sur le principe mais pas sur la forme.

- Amendement 73

Cet amendement, qui propose de créer un groupe consultatif composé de professionnels et dont le rôle serait défini dans un acte juridique, aurait comme conséquence de porter atteinte au droit d'initiative de la Commission. La Commission reconnaît qu'il est nécessaire que les parties concernées contribuent à la mise en œuvre de la réorganisation. Elle peut donc accepter qu'un considérant énonce le principe de la consultation de professionnels du secteur. Ce principe est également énoncé plus précisément dans l'article 14 de la proposition de règlement en question.

- Amendement 76

Cet amendement met en exergue la nécessité de procéder systématiquement à une analyse des incidents. La Commission peut accepter cette proposition. Cependant, elle n'est pas insérée au bon endroit dans le texte du règlement. Elle devrait finalement être énoncée dans les règles de mises en œuvre et les règles y relatives.

5.3. Amendements rejetés

- Amendement 66

Cet amendement mentionne l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Le rôle de cette Agence sera de compléter les exigences d'interopérabilité, définies en application du règlement en question, en édictant des exigences de sécurité en ce qui concerne les équipements embarqués. La Commission ne peut donc pas accepter cet amendement.

- Amendement 75

L'objet de cet amendement est de garantir que les utilisateurs des systèmes seront associés à leur définition. Cependant, certains de ces utilisateurs (les contrôleurs, par exemple) ne sont pas concernés par toutes les phases de l'élaboration. Ainsi, il revient aux ingénieurs de concevoir ces systèmes en se basant sur les exigences formulées par les contrôleurs. La Commission ne peut donc pas accepter cet amendement.

- Amendements 77, 78 et 79

Ces amendements ne sont pas utiles puisqu'ils répètent les exigences essentielles prévues à l'annexe II, partie A, point 3. C'est pourquoi la Commission ne peut accepter ces amendements.

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

fixant le cadre pour la création du ciel unique européen

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission³,

vu l'avis du Comité économique et social⁴,

vu l'avis du Comité des régions⁵,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité⁶,

considérant ce qui suit:

- (1) La réalisation de la politique commune des transports exige un système de transport aérien performant qui permette le fonctionnement sûr et régulier des services de transport aérien et qui facilite donc la libre circulation des biens, des personnes et des services.
- (2) Lors de sa réunion extraordinaire les 23 et 24 mars 2000 à Lisbonne, le Conseil européen a invité la Commission à présenter ses propositions concernant la gestion de l'espace aérien, du trafic aérien et des courants du trafic sur la base des travaux du groupe de haut niveau sur le ciel unique européen organisé par la Commission. Ce groupe, constitué notamment des autorités civiles et militaires en charge de la navigation aérienne dans les Etats membres, a remis son rapport en novembre 2000.
- (3) Le bon fonctionnement du système de transport aérien requiert des services de navigation aérienne permettant une utilisation optimale de l'espace aérien européen, ainsi qu'un niveau uniforme élevé de sécurité de la circulation aérienne, en conformité avec la mission d'intérêt économique général des prestataires de services de navigation aérienne.

³ JO C

⁴ JO C

⁵ JO C

⁶ JO C

- (4) Le développement des services de navigation aérienne doit se conformer aux objectifs généraux de sécurité et de performance en cohérence avec les principes établis par la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.
- (5) Pour toutes ces raisons et en vue d'étendre le ciel unique européen à un plus grand nombre d'Etats européens, la Communauté doit se fixer des objectifs communs et un programme d'action mobilisant les efforts de la Communauté, de ses Etats membres et des différents acteurs économiques afin de réaliser un espace aérien européen unique, le ciel unique européen, tout en tenant compte des développements en cours au sein de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol).
- (6) Une coopération accrue entre les civils et les militaires, indispensable pour l'utilisation efficace de l'espace aérien, doit être poursuivie, en utilisant dans la mesure du possible les cadres de coopération existants et en recourant à tout instrument approprié pour toute question concernant la circulation aérienne et les services de navigation aérienne à des fins exclusivement militaires.
- (7) La mise en place d'une réglementation à l'échelon communautaire doit permettre d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien dans son ensemble et les performances des services de navigation aérienne.
- (8) Cette réglementation doit couvrir à la fois l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien ainsi que les procédures y afférentes, la prestation de services de navigation aérienne y compris les aspects économiques, et les équipements et les systèmes pour la navigation aérienne ainsi que les procédures y afférentes.
- (9) Le service de contrôle du trafic aérien est un service d'intérêt général qui a pour objet de protéger à la fois les usagers du transport aérien et les populations concernées par les survols des aéronefs. Il doit donc être exécuté selon les critères de responsabilité et de compétence les plus stricts.**
- (10)** L'utilisation de l'espace aérien doit être organisée et gérée efficacement, en toute sécurité, pour répondre aux besoins des utilisateurs tant civils que militaires et pour permettre une répartition équitable et non discriminatoire des ressources entre tous les utilisateurs.
- (11)** La prestation de services de navigation aérienne doit assurer un niveau uniforme élevé de sécurité de la circulation aérienne qui dépend de ces services. La fourniture des ces services doit être optimisée pour garantir la meilleure utilisation des ressources européennes dans l'espace aérien.
- (12)** Les solutions techniques et opérationnelles doivent assurer et accroître le niveau de sécurité, la capacité globale du système, la pleine et efficace utilisation des capacités disponibles.

- (13) Certaines des mesures nécessaires à la mise en œuvre du ciel unique européen demandent de recourir à l'exercice par la Commission de compétences d'exécution, conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁷, à des fins d'efficacité et de rapidité. La mise en œuvre du ciel unique européen nécessite donc la mise en place d'un mécanisme de coopération avec les Etats membres par la création d'un comité constitué des représentants des Etats membres qui permette d'intégrer les intérêts civils et militaires et d'associer des experts extérieurs.
- (14) **Lors de la création du ciel unique européen, la Communauté doit établir, le cas échéant, le plus haut degré de coopération avec Eurocontrol afin notamment de garantir la complémentarité des réglementations et la cohérence des stratégies et d'éviter des doublons entre les deux organisations.** En attendant l'issue des négociations d'adhésion de la Communauté à Eurocontrol, qui reste un élément important pour la réalisation d'un espace aérien paneuropéen, la Commission peut conclure les arrangements appropriés en vue de permettre à Eurocontrol de contribuer à la préparation de la législation communautaire sur la navigation aérienne en Europe.
- (15) Il est souhaitable d'étendre la mise en œuvre du ciel unique européen aux pays tiers, soit dans le cadre de la participation de la Communauté aux travaux d'Eurocontrol, sous réserve de l'adhésion de la Communauté à cette organisation internationale, soit par les accords conclus par la Communauté avec les pays tiers.
- (16) Il est nécessaire de prévoir des mécanismes d'assistance à la Commission dans ses activités de suivi et de contrôle de la mise en œuvre du ciel unique européen, de manière efficace et régulière, notamment en utilisant l'expertise des Etats membres et d'Eurocontrol.
- (17) Les performances du système global des services de navigation aérienne au niveau européen doivent être constamment évaluées pour vérifier l'efficacité des mesures adoptées et en suggérer de nouvelles.
- (18) **Dans l'intérêt général de la sécurité des opérations et pour garantir l'application du présent règlement, il convient d'établir un barème d'amendes efficaces, proportionnées et dissuasives à l'encontre des compagnies aériennes et des prestataires de services qui enfreignent les dispositions du présent règlement.**
- (19) Les partenaires sociaux ~~pourront~~ **devront** être informés et consultés **de manière appropriée** sur toutes mesures ayant des implications sociales importantes. Le comité de dialogue sectoriel établi sur la base de la décision 1998/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre partenaires sociaux au niveau européen⁸ peut également être consulté.
- (20) **Les associations d'utilisateurs de l'espace aérien, de prestataires de services de navigation aérienne et de constructeurs devront être informées et consultées concernant toutes les mesures portant sur les aspects techniques de la mise en œuvre du ciel unique européen.**

⁷ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁸ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

- (21)** L'élaboration des mesures nécessaires à la mise en œuvre du ciel unique européen nécessite une consultation étendue ~~aux partenaires industriels~~ **à tous les acteurs économiques et sociaux** concernés .
- (22)** Il convient d'évaluer l'impact des mesures prises en application de ce règlement à la lumière des rapports que doit présenter régulièrement la Commission.
- (23)** Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir l'établissement du cadre pour la réalisation du ciel unique européen, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres en raison de la dimension transnationale de cette action, et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, tout en assurant des modalités de mise en œuvre qui prennent en compte les spécificités locales, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif

Le présent règlement vise à mettre en place, au plus tard le 31 décembre 2004, un espace aérien européen, conçu et géré comme un espace unique, offrant les conditions optimales de sécurité et d'efficacité globale de la circulation aérienne dans la Communauté et assurant un niveau de capacité qui réponde aux besoins des utilisateurs civils et militaires. Cet espace unique est ci-après dénommé le ciel unique européen.

Le présent règlement précise les orientations générales présidant à la mise en place du ciel unique européen et identifie les domaines d'intervention de la Communauté et les moyens qui sont nécessaires, en termes de structures, de procédures et de ressources, pour créer le ciel unique européen, tout en tenant compte **des besoins des États membres en matière de défense et** de la mission d'Eurocontrol d'établir un espace aérien paneuropéen.

L'application des orientations visées au deuxième alinéa se traduit par la mise en œuvre d'une réglementation commune en matière de sécurité et de performance des services de navigation aérienne, par des mécanismes permettant la meilleure utilisation de l'espace aérien au niveau communautaire et par l'implication de tous les acteurs économiques et sociaux concernés.

Les décisions relatives aux mesures concernant la création du ciel unique européen sont adoptées dès que possible pour produire leurs premiers effets bénéfiques avant la fin 2004.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (a) «services de navigation aérienne»: l'ensemble des services de contrôle du trafic aérien, y compris les services ~~annexes~~ de fourniture des infrastructures **et des activités** de communication, **de** navigation **aérienne** et **de** surveillance, des services

météo destinés aux utilisateurs de l'espace aérien, des services de recherche et sauvetage et des services d'information aéronautique, tous ces services étant fournis aux utilisateurs de l'espace aérien pendant toute phase de vol;

- (b) «prestataires de services de navigation aérienne»: toute entité publique ou privée, **selon le choix des États membres**, chargée de la mise en œuvre et de la gestion des services de navigation aérienne **dans le cadre des missions d'intérêt général qui lui ont été assignées**;
- (c) «circulation aérienne»: l'ensemble des mouvements des aéronefs civils et des aéronefs d'État, incluant les aéronefs militaires, de douane et de police;
- (d) «utilisateurs de l'espace aérien»: l'ensemble des aéronefs civils et des aéronefs d'État, incluant les aéronefs militaires, de douane et de police;
- (e) «Eurocontrol»: l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne établie par la convention internationale du 13 décembre 1960⁹.

Article 3

Domaines d'intervention de la Communauté

1. Les mesures nécessaires à la réalisation du ciel unique européen sont établies dans les domaines suivants, en veillant à garantir un niveau maximal de sécurité pour la navigation aérienne:
 - (a) l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien ainsi que les procédures y afférentes;
 - (b) la prestation de services de navigation aérienne y compris les aspects économiques;
 - (c) les équipements et systèmes pour la navigation aérienne ainsi que les procédures y afférentes.
2. Les mesures mentionnées au paragraphe 1 visent à définir les objectifs et, le cas échéant, les moyens permettant de réaliser ces objectifs dans le respect de l'intérêt public.

Article 4

Organisation et utilisation de l'espace aérien

Les mesures relatives à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien sont établies de telle sorte que:

- (a) l'espace aérien ~~au-dessus du territoire de la Communauté~~ **sous la responsabilité des États membres** soit traité comme une ressource commune constituant un continuum;

⁹ Convention modifiée par le protocole du 12 février 1981 et révisée par le protocole du 27 juin 1997.

- (b) l'utilisation de l'espace aérien soit flexible, à savoir sans segmentation permanente et en optimisant la durée des segmentations provisoires à des fins militaires;
- (c) une capacité suffisante pour répondre à la demande soit mise à disposition;**
- (d)** les vols soient en majorité effectués en droite ligne entre les points de départ et d'arrivée ou selon l'itinéraire le plus proche de cette droite ligne, **et puissent s'effectuer à leur niveau de vol optimal**, tout en respectant les exigences de sécurité, **de défense, d'économie d'énergie**, de protection de l'environnement et **d'amélioration de l'efficacité de la** gestion des flux de trafic aérien;
- (e)** l'espace aérien soit réparti en secteurs de contrôle du trafic aérien en fonction, en priorité, des exigences opérationnelles;
- (f)** la planification et la gestion des flux de trafic aérien permettent une circulation aérienne souple et flexible en assurant la meilleure utilisation des capacités disponibles.

Article 5

Prestation de services de navigation aérienne

Les mesures relatives à la prestation de services de navigation aérienne sont établies de telle sorte que:

- (a) la définition et le contrôle de l'application de la réglementation visée à l'article 1er soient distincts de l'exploitation des services de navigation aérienne soumis à cette réglementation;
- (b) les prestataires de services de navigation aérienne procèdent à des consultations formelles et périodiques avec les utilisateurs de l'espace aérien en matière de modalités et de coûts des services de navigation aérienne, pour assurer l'intégration des besoins de ces utilisateurs ~~dans la définition des~~ **lors de la fourniture de** ces services;
- (c) les prestataires de services de navigation aérienne assurent une transparence adéquate des services de navigation aérienne, sous la forme de publication des comptes financiers et des rapports annuels, **ainsi que des indicateurs de performance**, et soient régulièrement soumis à un audit indépendant;
- (d) l'exploitation des services de navigation aérienne soit harmonisée pour assurer l'intégration et la cohérence des opérations des prestataires de services de navigation aérienne, des utilisateurs de l'espace aérien et des aéroports;
- (e) la coopération entre les prestataires civils de services de navigation aérienne soit renforcée, en particulier en facilitant l'établissement de regroupements constitués de deux ou plusieurs prestataires de services;
- (f) la coopération entre les prestataires civils et militaires de services de navigation aérienne soit encouragée;
- (g) l'établissement des nouveaux services soit simultané pour tous les acteurs concernés dans les Etats membres concernés;

- (h) les prestataires de services de navigation aérienne échangent toute donnée relative à la situation des vols pendant toute phase de vol pour faciliter l'exploitation des services de navigation aérienne, l'accès à ces données devant être ouvert à tous les acteurs concernés de manière non discriminatoire, sans préjuger des exigences de sécurité;
- (i) la réglementation économique favorise l'amélioration de l'efficacité de la prestation de services de navigation aérienne et les prestations de services qui dégagent les capacités répondant aux besoins européens;
- (j) des mécanismes d'incitation à la performance soient développés pour stimuler les nouveaux investissements dans ce secteur et pour récompenser la prestation en temps voulu de services de qualité élevée satisfaisant **à des normes de sécurité et de qualité élevées et à** la demande des utilisateurs de l'espace aérien.

Article 6

Équipements et systèmes pour la navigation aérienne

Les mesures relatives aux équipements et aux systèmes pour la navigation aérienne sont établies de telle sorte que:

- (a) les solutions techniques et opérationnelles permettent une planification et un fonctionnement unifié du système européen, y compris l'interopérabilité;
- (b) la mise en œuvre du ciel unique européen favorise l'introduction de nouvelles solutions techniques et opérationnelles pour la navigation aérienne **lorsqu'elles apportent des améliorations sur les plans de la sécurité, de l'efficacité et/ou de la capacité;**
- (c) les solutions techniques et opérationnelles soient développées et validées **dans le cadre de programmes sur la base de normes internationales poussées,** répondent à des besoins communs des utilisateurs de l'espace aérien et prennent en compte les demandes de ces utilisateurs quant au choix des routes et profils de vols;
- (d) des réglementations soient élaborées concernant l'équipement de bord afin de respecter la date de mise en oeuvre.**

Article 7

Comité du ciel unique

1. Il est institué un comité dénommé «comité du ciel unique», composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.
- 2. Le comité du ciel unique établit son propre règlement intérieur.**
- 3.** Les États membres désignent chacun deux représentants et deux suppléants.
- 4.** Les États tiers engagés dans des accords aériens avec la Communauté sont associés aux travaux du comité selon les modalités fixées par ces accords.

Article 8
Relations avec les pays tiers

En élaborant les mesures prises en application du présent règlement, la Commission veille à assurer la possibilité d'étendre le ciel unique européen aux Etats non membres de la Communauté, soit dans le cadre d'accords bilatéraux conclus avec les pays tiers, soit dans le cadre d'Eurocontrol.

Article 9
Relations entre la Commission et Eurocontrol

Lors de l'élaboration des règles de mise en oeuvre relatives aux mesures visées à l'article 3, la Commission s'efforce, le cas échéant, d'obtenir l'aide d'Eurocontrol pour établir les fondements techniques de ces règles, concernant les points pour lesquels cette organisation dispose d'une expérience utile.

*Article ~~9~~**10***
Suivi et contrôle

1. Les mesures adoptées conformément à l'article 3 définissent les mécanismes appropriés d'assistance à la Commission dans ses responsabilités de suivi et de contrôle de l'application de ces mesures, y compris l'établissement d'une expertise technique civile et militaire.
2. Les méthodes de suivi et de contrôle s'appuient sur la présentation par les prestataires de services de navigation aérienne de rapports réguliers sur la mise en œuvre des mesures adoptées.

Article 11
Amendes

Les États membres établissent un barème d'amendes applicables en cas d'infraction aux dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures qui s'imposent pour faire en sorte que ces amendes soient appliquées. Ces amendes sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

*Article ~~10~~**12***
Examen des performances

La Commission veille à l'examen et à la comparaison des performances de la navigation aérienne, notamment en impliquant la commission d'examen des performances d'Eurocontrol.

La Commission veille à la diffusion des meilleures pratiques au niveau communautaire.

*Article ~~11~~**13***

Évaluation de l'impact

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil, tous les cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement et pour la première fois au plus tard le 30 juin 2005, un rapport d'évaluation sur la mise en œuvre du ciel unique européen.

Pour l'établissement de ce rapport, la Commission peut demander l'avis du comité du ciel unique.

Le rapport contient une évaluation des résultats atteints par les mesures prises en application du présent règlement ~~dans les différents domaines d'intervention,~~ **y compris des informations utiles concernant les évolutions dans le secteur en ce qui concerne notamment les aspects économiques, sociaux, en matière d'emploi et technologiques, ainsi que la qualité du service, et** eu égard aux objectifs initiaux et aux besoins futurs.

*Article ~~12~~**14***

Sauvegarde

Le présent règlement ne fait pas obstacle à l'adoption ou à l'application, par les États membres, de mesures justifiées en cas de troubles intérieurs graves affectant l'ordre public, en cas de guerre ou de tension internationale grave constituant une menace de guerre, ou pour faire face aux engagements contractés par eux en vue du maintien de la paix et de la sécurité internationale.

*Article ~~13~~**15***

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen
Le Président*

*Par le Conseil
Le Président*

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission¹⁰,

vu l'avis du Comité économique et social¹¹,

vu l'avis du Comité des régions¹²,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité¹³,

considérant ce qui suit:

- (1) Les États membres ont réorganisé, à des degrés divers, les entreprises nationales de fourniture de services de navigation aérienne en accroissant leur niveau d'autonomie et de liberté de prestation de services. Garantir le respect d'exigences minimales liées à l'intérêt général est une nécessité de plus en plus pressante dans ce contexte nouveau.
- (2) Le rapport du groupe de haut niveau sur le ciel unique européen a confirmé la nécessité de règles communautaires pour établir une distinction entre les fonctions de réglementation et de fourniture de services et pour mettre en place un régime d'autorisation **visant à préserver l'intérêt public, en ce qui concerne plus particulièrement la sécurité**, et un système de tarification dans le but d'accroître la rentabilité.
- (3) Le règlement (CE) n° XXX/XX du Parlement européen et du Conseil¹⁴ établit le cadre pour la création du ciel unique européen.
- (4) La création du ciel unique européen exige des mesures en vue d'assurer une fourniture sûre et efficace de services de navigation aérienne compatibles avec l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien prévues par le règlement (CE) n° XXX/XX du Parlement et du Conseil du ... 2001 [relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace

¹⁰ JO C

¹¹ JO C

¹² JO C

¹³ JO C

¹⁴ JO L

aérien dans le ciel unique européen]¹⁵. L'établissement d'un cadre harmonisé pour la fourniture de tels services est important pour répondre de manière adéquate à la demande des usagers de l'espace aérien et assurer un fonctionnement sûr et performant du trafic aérien.

- (5) Le contrôle du respect par les prestataires de services de navigation aérienne et les autres opérateurs concernés des exigences communautaires incombe principalement aux États membres. Cela signifie que les autorités exerçant ce contrôle doivent être suffisamment indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne.
- (6) Les États membres doivent pouvoir confier à des organismes reconnus **et avant une expérience technique** la vérification et la certification de la conformité des prestataires de services de navigation aérienne et des autres opérateurs concernés avec les exigences communautaires.
- (7) Le bon fonctionnement du système de transport aérien exige également de la part des prestataires de services de navigation aérienne des normes de sécurité uniformes et strictes. **L'application de ces normes de sécurité ne porte pas atteinte au rôle et aux responsabilités de l'Agence européenne de la sécurité aérienne qui, en ce qui concerne la création du ciel unique européen, doivent être définis plus précisément ultérieurement.**
- (8) Des arrangements doivent être proposés pour pallier la pénurie de contrôleurs par l'amélioration **et l'harmonisation** des procédures **de sélection**, de formation, **d'autorisation**, **d'évaluation** et d'octroi de licences, ~~et l'harmonisation de ces procédures au niveau communautaire~~ **la reconnaissance mutuelle des licences et le développement de programmes de recrutement.**
- (9) **La Commission doit superviser le développement des programmes de recrutement par les États membres afin de déterminer si une aide communautaire est nécessaire à cette fin.**
- (10) Il doit être institué un régime commun d'autorisation de fourniture de services de navigation aérienne permettant de préciser les droits et obligations des prestataires de navigation aérienne tout en garantissant la continuité de la fourniture des services.
- (11) Le régime d'autorisation doit prévoir les moyens de contrôler l'accès à l'activité. Il doit prendre en considération la nécessité de faciliter l'introduction de nouveaux services et de nouvelles règles de fourniture de services. Les autorisations doivent donc prévoir le contrôle le mieux adapté et qui soit compatible avec le respect des exigences en vigueur. Il importe également de fixer des conditions non discriminatoires en ce qui concerne le siège et la surveillance du prestataire de services, notamment de services de navigation aérienne, qui sollicite une autorisation.
- (12) Les conditions liées aux autorisations sont nécessaires à la réalisation des objectifs touchant à l'intérêt général, au profit des usagers de l'espace aérien et des passagers du transport aérien. Ces conditions doivent être objectivement justifiées et être non discriminatoires, proportionnées et transparentes **et compatibles avec les normes internationales applicables.**

- (13) L'harmonisation des conditions liées aux autorisations et des procédures d'octroi des autorisations doit faciliter considérablement la fourniture de services de navigation aérienne dans la Communauté.
- (14) Il convient d'accorder aux prestataires de services de navigation aérienne en place un délai raisonnable pour s'adapter aux exigences imposées par le nouveau régime d'autorisation.
- (15) Les autorisations doivent faire l'objet d'une reconnaissance mutuelle par tous les États membres de façon que les prestataires de services de navigation aérienne puissent offrir leurs services dans un État membre différent de celui qui a accordé les autorisations, dans les limites dictées par les impératifs de sécurité.
- (16) Dans l'intérêt d'une gestion sûre du trafic aérien international entre les États membres au profit des usagers de l'espace aérien et des passagers, le régime d'autorisation doit prévoir un cadre permettant aux États membres de désigner des prestataires pour fournir des services de gestion du trafic aérien, indépendamment de l'endroit où ils ont été autorisés.
- (17) La fourniture de ~~services annexes~~ **services de communication, de navigation aérienne et de surveillance**, de services météorologiques et de services d'informations aéronautiques doit être organisée aux conditions du marché, tout en tenant compte des caractéristiques particulières de ces services **et en maintenant parallèlement un niveau élevé de sécurité**.
- (18) La coopération entre les prestataires de services, les usagers de l'espace aérien et les autres exploitants doit être renforcée sur une base contractuelle.
- (19) Les prestataires de services de navigation aérienne doivent, par des arrangements appropriés, établir et entretenir une coopération étroite avec les autorités militaires responsables de la gestion d'activités susceptibles de gêner le trafic aérien.
- (20) Les comptes de tous les prestataires de services de navigation aérienne doivent être les plus transparents possible. À cette fin, les comptes doivent être séparés pour chaque service et chaque centre de contrôle.
- (21) L'adoption de principes et de conditions harmonisés régissant l'accès aux données d'exploitation doit faciliter la fourniture de services de navigation aérienne et les opérations des usagers de l'espace aérien et des aéroports dans le nouveau cadre.
- (22) La tarification appliquée aux usagers de l'espace aérien doit être équitable et transparente.
- (23) Les redevances demandées aux usagers doivent constituer la rémunération de l'utilisation des installations et des services de navigation aérienne. Par leur nature, ces services et installations ne peuvent être fournis que par les prestataires de services de navigation aérienne eux-mêmes. Compte tenu de cette situation de monopole, le niveau des redevances d'utilisation doit être proportionné aux coûts supportés pour la fourniture de ces installations et services et tenir compte de l'objectif de rentabilité économique, **tout en maintenant un niveau élevé de sécurité**.
- (24) Il ne doit pas y avoir de discrimination entre les usagers de l'espace aérien en ce qui concerne la fourniture de services de navigation aérienne équivalents.

- (25) Les prestataires de services de navigation aérienne proposent certaines installations et certains services directement liés à l'exploitation d'aéronefs, dont ils doivent pouvoir recouvrer les coûts selon le principe de "l'utilisateur-payeur", c'est-à-dire qu'il faut imputer à l'usager de l'espace aérien les coûts qu'il occasionne à l'endroit de l'utilisation ou le plus près possible de cet endroit.
- (26) Il importe de garantir la transparence des coûts occasionnés par le recours à ces services ou installations. Toute modification du système ou du niveau des redevances doit donc être expliquée aux usagers de l'espace aérien. De telles modifications ou de tels investissements proposés par des prestataires de services de navigation aérienne doivent être expliqués dans le cadre d'un échange d'informations entre les services de gestion des prestataires et les usagers de l'espace aérien.
- (27) Les redevances doivent pouvoir être modulées dans une certaine mesure de façon à maximiser la capacité de l'ensemble du système. Les mesures d'incitation financière sont un moyen utile d'accélérer l'introduction d'équipements au sol ou embarqués qui accroissent la capacité, de récompenser un niveau élevé de performances ou de compenser l'inconvénient de devoir emprunter des itinéraires moins intéressants.
- (28) **Dans le cadre des redevances prélevées pour produire un rendement raisonnable de l'actif et en corrélation directe avec les économies découlant de l'accroissement de l'efficacité, il doit également être possible d'autoriser la constitution d'une réserve visant à prévenir toute augmentation soudaine des redevances dues par les usagers de l'espace aérien en période de baisse du trafic.**
- (29) La Commission doit étudier la possibilité de mettre en place un système d'aide financière provisoire pour soutenir les mesures qui visent à accroître la capacité globale du système européen de gestion du trafic aérien.
- (30) La fixation et la perception de redevances pour les usagers de l'espace aérien doivent être réexaminées en permanence par la Commission, en collaboration avec l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (« Eurocontrol ») et en coopération avec les autorités de surveillance nationales et les usagers de l'espace aérien.
- (31) Les performances du système global des services de navigation aérienne au niveau européen doivent être constamment évaluées, **en prenant dûment en considération le maintien d'un niveau élevé de sécurité,** pour vérifier l'efficacité des mesures adoptées et en suggérer de nouvelles.
- (32) En raison du caractère particulièrement sensible des informations concernant les prestataires de services, les autorités nationales de surveillance doivent s'abstenir de divulguer des informations couvertes par le secret professionnel, sans préjudice de la mise en place d'un mécanisme de suivi et de publication des résultats des prestataires de services.
- (33) **Les associations d'usagers de l'espace aérien, de prestataires de services de navigation aérienne et de constructeurs doivent être informées et consultées de manière appropriée concernant toutes les mesures portant sur les aspects techniques de la mise en œuvre du ciel unique européen.**

(34) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir promouvoir la fourniture sûre et efficace de services de navigation aérienne, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension transnationale de l'action, et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, pour autant que les règles de mise en œuvre tiennent compte des particularités locales, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(35) La plupart des mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement étant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹⁶, il convient que ces mesures soient adoptées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision. Cependant, conformément à l'article 2, point c), de ladite décision, il convient d'adopter certaines mesures selon la procédure consultative prévue à l'article 3 de ladite décision,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I

GENERALITES

Article premier

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à la fourniture de services de navigation aérienne pour l'aviation civile, à savoir les services de trafic aérien, les services météorologiques, les services de recherche et de sauvetage et les services annexes de fourniture d'infrastructures de communication, de navigation et de surveillance, ainsi que les services d'informations aéronautiques tels qu'ils sont définis à l'annexe I, en vertu et dans le cadre du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen].

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 2 du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen] s'appliquent.

De plus, on entend par:

- (a) “autorité de surveillance nationale”: l'organisme ou les organismes désignés par un État membre pour assurer la surveillance des prestataires de services de navigation aérienne;

¹⁶ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (b) "organisme reconnu": un organisme privé ou public reconnu conformément à l'article 4, et qui effectue des tâches d'évaluation pour une autorité de surveillance nationale;
- (c) "autorisation": une permission accordée par un État membre à un prestataire de services de navigation aérienne et attestant que ce dernier est apte à fournir un service spécifique;
- (d) "ensemble de services": au moins deux services de navigation aérienne dont la liste figure à l'annexe I;
- (e) "services de trafic aérien": tous les services d'information de vol, les services d'alerte, les services consultatifs du trafic aérien et les services de contrôle du trafic aérien, à savoir les services de contrôle régional, les services de contrôle d'approche et les services de contrôle d'aérodrome définis à l'annexe I;
- (f) "désignation": une nomination effectuée par un ou plusieurs États membres conformément au présent règlement et donnant à un prestataire de services la responsabilité de fournir des services de navigation aérienne à titre exclusif;
- (g) "services annexes": les services de communication, de navigation et de surveillance définis à l'annexe I;
- (h) "bloc d'espace aérien": un espace aérien de dimensions définies, tant au-dessus de la terre ferme que de l'eau, à l'intérieur duquel sont fournis des services de navigation aérienne;
- (i) "bloc d'espace aérien fonctionnel": un bloc d'espace aérien aux dimensions définies de façon optimale;
- (j) "données d'exploitation": des informations et/ou des données utilisées par les prestataires de services de navigation aérienne et les usagers de l'espace aérien pendant l'exécution de leurs activités;
- (k) "redevances": le prix reflétant les coûts d'exploitation et d'investissement des services de navigation aérienne et des installations connexes.

Article 3

Autorités de surveillance nationales

1. Chaque État membre établit une autorité de surveillance nationale chargée d'assumer les responsabilités et obligations nécessaires pour satisfaire aux exigences du présent règlement. Les autorités de surveillance nationales sont indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne. Cette indépendance est assurée par une séparation adéquate, au moins au niveau fonctionnel, entre les autorités de surveillance nationales et lesdits prestataires.
2. L'autorité de surveillance nationale assure une surveillance et une mise en œuvre adéquates du présent règlement, notamment en ce qui concerne une exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne. À cette fin, l'autorité de surveillance nationale effectue les inspections et les enquêtes nécessaires pour vérifier le respect des exigences du présent règlement.

3. Les États membres communiquent à la Commission le nom et l'adresse des autorités de surveillance nationales et lui notifient les mesures prises pour assurer le respect des dispositions du paragraphe 1. Les États membres peuvent conclure un accord sur le rôle de surveillance prévu dans le présent article en ce qui concerne les prestataires de services régionaux.
4. Les États membres notifient toute modification des informations fournies conformément au paragraphe 3 dans le mois qui suit leur introduction.

Article 4

Organismes reconnus

1. Les autorités de surveillance nationales peuvent décider, en ce qui concerne les prestataires de services de navigation aérienne travaillant sous leur responsabilité, de charger des organismes reconnus **et avant une expérience technique** de réaliser totalement ou partiellement les inspections et les enquêtes.
2. Les États membres ne peuvent reconnaître que les organismes qui répondent aux exigences prévues au paragraphe 4 et qui ont soumis une demande d'agrément aux autorités de surveillance nationales.
3. L'agrément octroyé par une autorité de surveillance nationale est valable dans toute la Communauté. Les autorités de surveillance nationales peuvent charger tout organisme reconnu établi dans la Communauté d'effectuer les inspections et enquêtes visées à l'article 3, paragraphe 2.
4. Les organismes reconnus satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe II et à toute autre mesure définie conformément à la procédure visée à l'article 19, paragraphe 2, y compris les procédures d'octroi de l'agrément, les modalités de surveillance, la relation fonctionnelle et les questions de responsabilité entre les organismes reconnus et les autorités de surveillance nationales.

Article 5

Exigences de sécurité

1. Les exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol (ESARR) et leurs modifications ultérieures sont déterminées et adoptées conformément à la procédure prévue à l'article 19, paragraphe 2. Les références de ces ESARR sont publiées au Journal officiel des Communautés européennes.
2. Le paragraphe 1 est sans préjudice de l'article 1er, paragraphe 2, du règlement (CE) n° XXX/XX du Parlement européen et du Conseil¹⁷ [établissant des règles communes dans le domaine de l'aviation et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne].

¹⁷ JO L

Article 6

Octroi de licences et formation des contrôleurs

~~La mobilité des contrôleurs du trafic aérien sera développée et les conditions de leur formation seront améliorées par le Parlement européen et le Conseil s~~Sur la base d'une proposition de la Commission, **le Parlement européen et le Conseil adoptent, le cas échéant, des mesures pour pallier la pénurie de contrôleurs et de personnel de gestion du trafic aérien.**

Chapitre II

REGLES RELATIVES A LA FOURNITURE DE SERVICES

Article 7

Régime d'autorisation

1. La fourniture de services de navigation aérienne est soumise à un régime d'autorisation attestant l'aptitude d'une entreprise à offrir ce type de services **et permettant une coopération entre les prestataires de services.**
2. Les États membres délivrent et surveillent les autorisations de fournir des services de navigation aérienne. Des autorisations peuvent être accordées pour chacun des services de navigation aérienne dont la liste figure à l'annexe I ou pour un ensemble de services.
3. Les États membres acceptent toute autorisation délivrée dans la Communauté en application des dispositions du présent article. Sans préjudice des conventions et accords internationaux auxquels la Communauté est partie contractante, les entreprises prestataires de services du trafic aérien appartiennent et continuent d'appartenir, directement ou par participation majoritaire, à des États membres et/ou à des ressortissants d'États membres. Elles sont à tout moment effectivement contrôlées par ces États membres ou ces ressortissants.
4. Les prestataires de services de navigation aérienne qui satisfont aux exigences du régime d'autorisation ont droit à une autorisation de fournir des services de navigation aérienne. À cette fin, ils introduisent une demande auprès de l'autorité de surveillance de l'État membre où est situé leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social.
5. Les autorisations précisent les conditions relatives aux droits et obligations des prestataires de services de navigation aérienne, **en particulier sur le plan de la sécurité,** qui sont objectivement justifiées pour satisfaire aux objectifs du présent règlement. Les conditions liées aux autorisations et les procédures relatives à leur octroi:
 - (a) sont conformes aux grands principes définis à l'annexe III;
 - (b) sont non discriminatoires, proportionnées et transparentes;

- (c) évitent tout conflit d'intérêts dans la gestion ou les activités d'exploitation des services de navigation aérienne et assurent un accès équitable pour tous les usagers de l'espace aérien;
 - (d) reflètent le fait que les services de navigation aérienne sont d'intérêt public.
6. Le régime d'autorisation, y compris les conditions harmonisées concernant les différents services de navigation aérienne et les conditions et procédures relatives à l'octroi des autorisations, est établi suivant la procédure visée à l'article 19, paragraphe 2.
 7. Les prestataires de services de navigation aérienne au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement sont autorisés à poursuivre leurs activités, sous réserve de se mettre en conformité avec les paragraphes 1 à 5 dans un délai de six mois à compter de l'adoption des règles de mise en œuvre du régime d'autorisation conformément au paragraphe 5.
 8. Aucun prestataire de services de navigation aérienne établi dans la Communauté n'est autorisé à exercer son activité dans la Communauté si l'autorisation requise ne lui a pas été accordée.

Article 8

Désignation des prestataires de services

1. La fourniture de services de navigation aérienne est soumise à une procédure de désignation, en vertu de laquelle le prestataire de services est autorisé à exercer son activité en exclusivité dans des blocs d'espace aérien déterminés, et qui précise les obligations et conditions relatives à l'exploitation. Les États membres désignent les prestataires autorisés à fournir des services de navigation dans l'espace aérien situé au-dessus de leur territoire. À cet effet, ils peuvent désigner n'importe quel prestataire de services détenteur d'une autorisation valable dans la Communauté.
2. Un prestataire de services de navigation aérienne qui fournit des services de navigation aérienne dans des blocs d'espace aérien déterminés à la date d'entrée en vigueur du présent règlement a le droit d'être désigné pour fournir les mêmes services dans les mêmes blocs d'espace aérien pour une période de trois ans maximum, sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 5 du règlement (CE) n° XXX/XX [relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen]. **Les prestataires de services de navigation aérienne sont soumis à une obligation d'amélioration constante des opérations et de la sécurité.**
3. En ce qui concerne les services annexes, les services météorologiques et les services d'informations aéronautiques, la délivrance d'autorisations confère aux prestataires de services le droit de fournir ces services à l'intérieur de la Communauté, à condition qu'ils notifient aux autorités de surveillance nationales compétentes des États membres et à la Commission dans quels blocs d'espace aérien ces services seront fournis.

4. Les prestataires de services de navigation aérienne offrent leurs services d'une manière ouverte, non discriminatoire et transparente. Ces services sont fournis conformément aux conditions fixées par les autorisations et, le cas échéant, les désignations adéquates.
5. Eu égard aux blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° XXX/XX [relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen] et lorsque la configuration de ces blocs d'espace aérien fonctionnels diffère de celle des blocs d'espace aérien alloués sur la base des paragraphes 1 et 2 du présent article, les États membres désignent des prestataires de services pour fournir des services de navigation aérienne dans les blocs d'espace aérien fonctionnels. Lorsqu'un bloc d'espace aérien fonctionnel s'étend sur plusieurs États membres, les prestataires de services sont désignés conjointement par les États membres concernés dans le mois suivant l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel en question.

Ces prestataires de service sont immédiatement notifiés à la Commission.

Article 9

Relations entre les prestataires de services

Les prestataires de services de navigation aérienne peuvent recourir aux services d'autres prestataires, notamment en ce qui concerne les services annexes, les services météorologiques et les services d'informations aéronautiques. Si tel est le cas, les prestataires de services de navigation aérienne formalisent leur partenariat par des accords écrits ou par des arrangements juridiques équivalents, qui précisent les obligations et fonctions spécifiques des prestataires. Ces accords sont conformes aux dispositions pertinentes du présent règlement.

Article 10

Relations avec les autorités militaires

1. Les ~~prestataires de services de navigation aérienne~~ **États membres** prennent toutes les mesures nécessaires ~~en vue de conclure~~ **pour garantir que les prestataires de services de navigation aérienne concluent** avec les autorités militaires des accords écrits ou des arrangements juridiques équivalents portant sur les blocs d'espace aérien pour lesquels ils ont été désignés. Ces accords fixent les obligations qui incombent à chacune des parties, notamment quant à l'objet et aux procédures d'échange de données et de transfert de contrôle suite à l'adoption des mesures visées à l'article 12 du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique]. Ces accords sont conformes aux dispositions pertinentes du présent règlement.
2. Lorsque, dans un État membre, les services de navigation sont fournis par des organismes distincts selon que le trafic aérien est civil ou militaire, cet État ~~informe~~ **tient** la Commission **informée** des modalités de la coopération entre ces organismes **et des mesures prises pour renforcer cette coopération ou, lorsque cela est possible, pour fusionner ces organismes.**

Article 11

Séparation comptable

1. Les prestataires de services de navigation aérienne, quel que soit leur régime de propriété ou leur forme juridique, établissent, soumettent à un audit et publient leurs comptes annuels conformément aux normes comptables internationales adoptées par la Communauté.
2. Lorsqu'ils offrent un ensemble de services, les prestataires de services de navigation aérienne tiennent, dans leur comptabilité interne, des comptes séparés pour chaque service visé à l'annexe I et, le cas échéant, des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne, comme ils seraient tenus de le faire si les services en question étaient exécutés par des entreprises distinctes. Lorsque les prestataires de services de navigation exercent leurs activités dans des blocs d'espace aérien fonctionnels, ils tiennent, dans leur comptabilité interne, des comptes séparés pour chaque centre de contrôle responsable de ces blocs.
3. Les prestataires de services informent la Commission des règles de ventilation des postes d'actif et de passif, des dépenses et des recettes qu'ils appliquent lorsqu'ils établissent les comptes séparés visés au paragraphe 2.
4. Les États membres ou toute autorité compétente qu'ils désignent, ainsi que la Commission, ont le droit de consulter les comptes des prestataires de services.

Article 12

Accès aux données et protection des données

1. Les données d'exploitation sont échangées en temps réel entre les prestataires de services et entre ces derniers et les usagers de l'espace aérien pour répondre aux besoins d'exploitation des deux parties. **Elles ne sont utilisées qu'à des fins d'exploitation.**
2. L'accès aux données d'exploitation est accordé à tous les prestataires de services de navigation aérienne détenteurs d'une autorisation, aux usagers de l'espace aérien et aux autres exploitants concernés sur une base non discriminatoire.
3. Chaque prestataire de services établit des conditions uniformes d'accès à ses données d'exploitation pour les autres prestataires de services et les usagers de l'espace aérien. Les autorités de surveillance nationales approuvent ces conditions uniformes **et prennent les mesures nécessaires pour garantir que ces données ne sont utilisées qu'à des fins d'exploitation.** Des règles détaillées concernant ces conditions sont définies, le cas échéant, conformément à la procédure visée à l'article 19, paragraphe 2.

Chapitre III

TARIFICATION

Article 13

Généralités

Conformément aux exigences des articles 14 et 15, un système de tarification des services de navigation aérienne est établi, qui apporte une plus grande transparence dans la fixation, l'imposition et la perception des redevances dues par les usagers de l'espace aérien. Ce système est également compatible avec les dispositions de l'article 15 de la convention de Chicago de 1944 sur l'aviation civile internationale **et, lorsqu'il est applicable, avec l'accord multilatéral relatif aux redevances de route conclu par Eurocontrol.**

Article 14

Principes généraux

1. Le système de tarification repose sur la prise en considération des coûts des services de navigation aérienne supportés par les prestataires de services pour le compte des usagers de l'espace aérien.

Il répartit les coûts des services de navigation aérienne entre les catégories d'usagers et met en œuvre une politique tarifaire.

2. Les principes suivants sont appliqués pour déterminer quels sont les coûts à prendre en considération pour le calcul des redevances:
 - (a) Le coût à répartir entre les usagers de l'espace aérien est le coût total de la fourniture de services de navigation aérienne, c'est-à-dire les provisions adéquates pour les intérêts sur les investissements en biens d'équipement et pour l'amortissement des éléments d'actif, ainsi que les coûts d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration.
 - (b) Les coûts à prendre en considération sont les coûts estimés des installations et services dont la fourniture et la mise en œuvre sont prévues par la 24^e édition, de 1998, du plan régional de navigation aérienne de l'OACI, doc. de la région européenne n° 7754.
 - (c) Le coût de différents services de navigation aérienne est déterminé pour chaque service séparément, comme le prévoit l'article 11.
 - (d) Les subventions croisées entre services de navigation aérienne différents sont clairement identifiées.
 - (e) Les coûts externes de l'exploitation d'installations et de la fourniture de services aux usagers de l'espace aérien, tels que les coûts environnementaux, sont intégrés dans le calcul des redevances d'usage de la façon la plus appropriée.

- (f) Les services de navigation aérienne peuvent produire des recettes supérieures à l'ensemble des coûts d'exploitation directs et indirects et assurer un surplus raisonnable pour contribuer au financement des améliorations nécessaires des équipements.
3. En ce qui concerne les redevances, les principes suivants s'appliquent notamment:
- (a) Les redevances pour la mise à disposition de services de navigation aérienne sont fixées d'une manière non discriminatoire. Les redevances demandées aux différents usagers de l'espace aérien pour l'utilisation d'un même service ne sont pas différenciées selon la nationalité des usagers ou la catégorie à laquelle ils appartiennent.
 - (b) Les redevances reflètent les coûts des services et des installations de navigation aérienne utilisés par les usagers de l'espace aérien auxquels ces coûts sont imputables.
 - (c) La transparence du calcul des redevances sur la base des coûts est assurée. Des normes sont établies pour la fourniture d'informations par les prestataires de services, afin de permettre le contrôle de leurs prévisions, de leurs coûts réels et de leurs revenus. Les autorités de surveillance nationales, les prestataires de services, les usagers de l'espace aérien, la Commission et Eurocontrol échangent régulièrement des informations.
 - (d) Les redevances ~~encouragent~~ **permettent** une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne au coût le plus bas possible **qui soit compatible avec le maintien d'un niveau élevé de sécurité** et stimulent la fourniture de services intégrés. Elles peuvent servir de mesures d'incitation et de dissuasion se présentant sous la forme d'avantages et de désavantages financiers et s'appliquant aux prestataires de services de navigation aérienne et/ou aux usagers de l'espace aérien. Elles peuvent également fournir des revenus pour financer des projets destinés à soutenir des catégories spécifiques d'usagers et/ou de prestataires de services de navigation aérienne afin d'améliorer les infrastructures collectives de navigation aérienne, la fourniture des services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien.
4. Les règles de mise en œuvre requises dans les domaines couverts par les paragraphes 1, 2 et 3 sont établies conformément à la procédure visée à l'article 19, paragraphe 2.

Article 15

Contrôle de la tarification

1. La Commission veille en permanence au respect par le système de tarification des principes et règles visées aux articles 13 et 14, en collaboration, notamment, avec les autorités de surveillance nationales. La Commission peut également instaurer les mécanismes nécessaires pour tirer parti de l'expérience d'Eurocontrol.

2. À la demande d'un ou plusieurs États membres estimant que les principes et règles n'ont pas été correctement appliqués, ou de sa propre initiative, la Commission effectue une enquête sur toute allégation de non-respect ou de non-application des principes de la part d'un prestataire de services. Dans un délai de deux mois à compter de la réception d'une demande et après consultation du comité du ciel unique conformément à la procédure visée à l'article 19, paragraphe 3, la Commission prend une décision sur l'application des articles 13 et 14 et décide si le prestataire de services peut continuer à appliquer le principe ou la règle en question.
3. La Commission communique sa décision aux États membres et au prestataire de services concerné. Tout État membre peut, dans un délai d'un mois, déférer la décision de la Commission au Conseil. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

Chapitre IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 16

Système de contrôle des performances

Des règles détaillées concernant la fourniture des informations requises en vertu de l'article 10 du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen] sont établies conformément à la procédure visée à l'article 19, paragraphe 2, du présent règlement, afin de pouvoir comparer et améliorer la fourniture des services de navigation aérienne dans le ciel unique européen. La fourniture de ces informations est destinée à:

- (a) promouvoir les performances, à l'échelle de l'ensemble du système, d'un réseau de prestataires de services de navigation aérienne dans la Communauté;
- (b) donner un aperçu de la capacité des prestataires de services de navigation aérienne de fournir les services requis;
- (c) améliorer le processus de consultation entre les usagers de l'espace aérien et les prestataires de services de navigation aérienne;
- (d) permettre l'identification et la promotion des meilleures pratiques, **grâce notamment à un ensemble d'indicateurs de sécurité.**

Article 17

Adaptation au progrès technique

1. En vue de leur adaptation au progrès technique, et conformément à la procédure visée à l'article 19, paragraphe 2, peuvent être modifiés:
 - (a) les annexes;
 - (b) la référence au plan régional de navigation aérienne de l'OACI visé à l'article 14, paragraphe 2.

2. La Commission publie le texte des règles de mise en œuvre adoptées sur la base du présent règlement au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 18

Confidentialité

Les autorités de surveillance nationales ne divulguent pas d'informations couvertes par l'obligation de secret professionnel, notamment des informations relatives aux prestataires de services, à leurs relations commerciales ou aux éléments constitutifs de leurs coûts.

Le premier alinéa ne porte pas atteinte au droit des autorités de surveillance nationales de demander la communication d'informations lorsque celles-ci sont indispensables à l'exécution de leurs tâches, auquel cas la divulgation est proportionnée et tient compte des intérêts légitimes des prestataires de services en ce qui concerne la protection de leurs secrets commerciaux.

De plus, le premier alinéa ne fait pas obstacle à la publication d'informations sur les conditions et performances en matière de fourniture de services lorsque ces informations ne contiennent pas d'éléments à caractère confidentiel, comme le prévoit l'article 16 du présent règlement.

Article 19

Procédures de comité

1. La Commission est assistée par le comité du ciel unique institué par l'article 7 du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen].
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 3 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.

Article 20

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE I

SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Services de trafic aérien

- (1) **Les services de contrôle régional** sont des services de contrôle de la circulation aérienne portant sur des vols contrôlés dans des régions de contrôle. Le contrôle du trafic aérien vise à éviter les collisions entre aéronefs, et entre des aéronefs et des obstacles sur les aires de manœuvre, ainsi qu'à traiter rapidement et à maintenir un flux ordonné de trafic aérien.
- (2) **Les services de contrôle d'approche** sont des services de contrôle du trafic aérien portant sur les vols contrôlés au départ et à l'arrivée.
- (3) **Les services de contrôle d'aérodrome** sont des services de contrôle du trafic aérien appliqués à la circulation d'aérodrome.

Autres services

- (4) **Les services de recherche et de sauvetage** consistent en la fourniture d'une assistance aux avions en détresse et aux survivants d'accidents d'avion.
- (5) **Les services météorologiques** ont pour objet de fournir aux exploitants, aux membres d'équipage, aux prestataires de services de circulation aérienne, aux unités de recherche et de sauvetage, aux gestionnaires d'aéroports et aux autres parties concernées par le déroulement des opérations de navigation aérienne, les informations météorologiques nécessaires à l'exercice de leurs fonctions respectives.
- (6) **Les services d'informations aéronautiques** ont pour objet de garantir le flux d'informations nécessaire à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité des opérations de la navigation aérienne internationale.

Services annexes

- (7) **Par service de communication**, on entend un service de communication fourni à une fin aéronautique quelconque.
- (8) **Par service de navigation**, on entend un service de navigation fourni à une fin aéronautique quelconque.
- (9) **Par service de surveillance**, on entend un service de surveillance fourni à une fin aéronautique quelconque.

ANNEXE II

EXIGENCES MINIMALES APPLICABLES AUX ORGANISMES RECONNUS

Tout organisme reconnu doit:

- être en mesure de fournir une documentation attestant une grande expérience en matière d'évaluation d'organismes publics et privés du secteur des transports aériens, en particulier de prestataires de services de navigation aérienne, et d'autres secteurs analogues dans un ou plusieurs domaines couverts par le présent règlement;
- disposer de consignes et de règles complètes concernant l'inspection périodique des organismes susmentionnés, publiées, mises à jour et améliorées en permanence à l'aide de programmes de recherche et développement;
- ne pas **avoir de relations économiques avec ni** être contrôlé par un prestataire de services de navigation aérienne, ni **avoir de relations économiques avec ni être contrôlé** par toute autre entité fournissant des services de navigation aérienne ou de transport aérien dans un but commercial;
- disposer d'un important personnel technique, de gestion, de support et de recherche **qualifié et** en nombre suffisant pour les tâches à effectuer;
- être géré et administré de sorte que la confidentialité des informations exigées par l'administration soit garantie;
- être disposé à fournir les informations adéquates à l'autorité nationale de surveillance et à la Commission;
- avoir défini et étayé par une documentation sa politique, ses objectifs et son engagement en faveur de la qualité, et veillé à ce que cette politique soit comprise, appliquée et respectée à tous les niveaux d'organisation;
- avoir élaboré, mis en œuvre et maintenir un système efficace de qualité interne fondé sur les aspects pertinents des normes de qualité internationalement reconnues et conforme aux normes EN 45004 (organismes de contrôle) et EN 29001, telles qu'interprétées par les Quality System Certification Scheme Requirements de l'IACS;
- soumettre son système de qualité à la certification d'un organisme de contrôle indépendant reconnu par l'administration de l'État membre où il est établi.

ANNEXE III

CONDITIONS DONT PEUVENT ÊTRE ASSORTIES LES AUTORISATIONS

1. Informations générales concernant:
 - le bénéficiaire de l'autorisation;
 - la description générale de l'objet de l'autorisation;
 - la confirmation du pouvoir de l'organisme émetteur de délivrer des autorisations;
 - l'indication complète de la législation qui régit l'octroi des autorisations et leur exploitation;
 - l'indication précise de la période pendant laquelle l'autorisation est valable;
 - le délai de préavis que doit respecter le prestataire de services détenteur de l'autorisation pour rendre l'autorisation ou l'autorité de surveillance nationale pour la retirer;
 - la définition des termes utilisés dans l'autorisation.
2. Conditions concernant:
 - la structure organisationnelle et au régime de propriété du prestataire de services, notamment la prévention des conflits d'intérêt;
 - la solidité financière de l'entreprise prestataire de services et la couverture des risques liés à sa responsabilité;
 - l'aptitude du détenteur de l'autorisation, notamment en ce qui concerne son expérience passée et sa crédibilité, la sécurité et la qualité de ses systèmes et procédés de gestion, ainsi que ses politiques de gestion des ressources humaines **et les plans de recrutement adéquats pour toutes les catégories de personnel de gestion du trafic aérien**;
 - la communication des informations raisonnablement nécessaires pour contrôler le respect des conditions applicables, notamment la publication à intervalles réguliers de plans d'exploitation, de données financières et de données d'exploitation, ainsi que la publication de rapports sur les incidents de sécurité par les prestataires de services;
 - la gestion des facteurs utilisés pour la fourniture du service faisant l'objet de l'autorisation, notamment les capitaux et les ressources humaines;
 - l'accès des usagers de l'espace aérien aux services sur une base non discriminatoire et au niveau requis desdits services, notamment leur degré de sécurité et d'interopérabilité;
 - la restriction de l'exercice d'activités autres que celles liées à la fourniture de services de navigation aérienne.

- toutes autres conditions de nature juridique non spécifiques des services de navigation aérienne,
- les mesures prises par les États membres conformément aux exigences touchant à l'intérêt public reconnues par le traité et qui concernent en particulier la moralité publique, la sécurité publique, notamment les enquêtes criminelles, et l'ordre public.

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission¹⁸,

vu l'avis du Comité économique et social¹⁹,

vu l'avis du Comité des régions²⁰,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité²¹,

considérant ce qui suit:

- (1) La réalisation du ciel unique européen exige une approche harmonisée en vue de réglementer l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien.
- (2) Le rapport du groupe de haut niveau sur le ciel unique européen (ci-après dénommé «le groupe de haut niveau») a confirmé la nécessité d'établir des règles à l'échelon communautaire pour concevoir, réglementer et gérer de manière stratégique l'espace aérien au niveau européen et pour améliorer la gestion des courants de trafic aérien.
- (3) La communication de la Commission relative à la réalisation du ciel unique européen²² nécessite une réforme structurelle en vue de permettre la réalisation du ciel unique européen par la gestion intégrée du trafic aérien et l'élaboration de concepts et procédures nouveaux en matière de gestion du trafic aérien.
- (4) Le règlement (CE) n° XXX/XX du Parlement européen et du Conseil²³ établit le cadre pour la création du ciel unique européen.

¹⁸ JO C

¹⁹ JO C

²⁰ JO C

²¹ JO C

²² COM(2001) 123 final.

²³ JO L

- (5) L'espace aérien est une ressource commune dont l'utilisation doit être souple, équitable et transparente pour tous les usagers, tout en tenant compte des besoins des États membres en matière de sécurité et de défense et des engagements qu'ils ont pris dans le cadre d'organisations internationales.
- (6) Il est essentiel que l'espace aérien soit géré de manière efficace pour accroître la capacité des systèmes de fourniture de services de trafic aérien, afin d'apporter une réponse optimale aux demandes des différents usagers et de parvenir à la plus grande flexibilité possible dans l'utilisation de l'espace aérien.
- (7) Les activités de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (ci-après dénommée «Eurocontrol») confirment qu'il ne serait pas réaliste de développer isolément le réseau de routes aériennes et la structure de l'espace aérien, étant donné que chaque État membre fait partie intégrante du réseau européen de gestion du trafic aérien. **Il importe donc que le présent règlement prenne également dûment en considération le réseau européen de gestion du trafic aérien au-delà des frontières de la Communauté.**
- (8) Il convient de créer un espace aérien unique pour le trafic aérien en croisière dans l'espace aérien supérieur. L'interface entre cet espace aérien et l'espace aérien inférieur - c'est-à-dire l'espace aérien régional et local - doit être définie en conséquence.
- (9) La délimitation de l'espace aérien à l'intérieur duquel des services de trafic aérien doivent être fournis doit reposer sur un souci d'efficacité plutôt que sur le souci de respecter les frontières nationales. **À chaque fois que cela est possible et utile, les recommandations d'Eurocontrol doivent être prises en compte pour la définition des blocs d'espace aérien fonctionnels.**
- (10) ~~Les usagers de l'espace aérien sont confrontés à des conditions d'accès diverses à l'espace aérien communautaire et n'ont pas tous la même liberté de mouvement à l'intérieur de cet espace.~~ (10) **La qualité de l'organisation de la gestion de l'espace aérien souffre d'un** manque d'harmonisation dans la classification de cet espace.
- (11) La difficulté de définir le réseau de routes engendre une concentration de courants de trafic aérien en des points de croisement fixes ou à des carrefours de voies aériennes, alors que l'acheminement direct **optimisé** est, **sous réserve du maintien d'un niveau élevé de sécurité,** le mode préféré d'utilisation de l'espace aérien communautaire, parce qu'il est économique et moins polluant.
- (12) Il est essentiel de créer une structure commune et harmonisée pour l'espace aérien, de faire reposer la division actuelle et future de l'espace aérien sur des principes communs et d'assurer que l'espace aérien soit conçu et géré conformément à des règles harmonisées.
- (13) Il est souhaitable d'étendre cette structure harmonisée pour l'espace aérien à l'espace aérien inférieur.
- (14) Les disparités dans l'organisation de la coopération entre les civils et les militaires dans la Communauté empêchent une gestion uniforme et en temps utile de l'espace aérien et la mise en œuvre de changements. La réussite du ciel unique européen dépend d'une coopération effective entre les autorités civiles et militaires, **aux niveaux national et de l'Union européenne.**

- (15) La notion d'utilisation flexible de l'espace aérien et la gestion en collaboration doivent fonctionner de manière efficace pour adapter sans heurts les vols d'entraînement militaires au trafic aérien civil. Il faut déterminer de manière optimale l'emplacement, la taille et la durée d'utilisation des secteurs de l'espace aérien réservés aux activités militaires, en particulier durant les périodes de pointe du trafic aérien civil et dans les zones de l'espace aérien où le trafic est très dense.
- (16) Les opérations militaires doivent être sauvegardées lorsque l'application de principes et critères communs compromet leur exécution du point de vue de la sécurité et de l'efficacité.
- (17) Des mesures appropriées doivent être prises pour améliorer l'efficacité de la gestion des courants de trafic aérien, **afin d'aider les unités opérationnelles existantes, notamment, le cas échéant, l'Unité Centrale de Gestion des Flux au sein d'Eurocontrol, à garantir la bonne exécution des vols.**
- (18) Conformément aux conclusions du groupe de haut niveau, Eurocontrol est l'organisme qui possède l'expertise nécessaire pour soutenir la Communauté dans son rôle de pouvoir réglementaire. En conséquence, il convient de permettre à Eurocontrol d'élaborer des projets de mesures suivant des modalités appropriées, moyennant l'observation, par Eurocontrol, des conditions à inclure dans un cadre de coopération entre la Commission et Eurocontrol.
- (19) Les associations d'usagers de l'espace aérien, de prestataires de services de navigation aérienne et de constructeurs doivent être informées et consultées de manière appropriée concernant toutes les mesures portant sur les aspects techniques de la mise en œuvre du ciel unique européen.**
- (20)** Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir instaurer un espace aérien européen en tant qu'espace aérien opérationnel unique, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres, en raison de la dimension transnationale de l'action, et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, pour autant que les règles de mise en œuvre tiennent compte des particularités locales, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (21)** Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement étant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission²⁴, il convient que ces mesures soient adoptées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision.

²⁴ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I

GENERALITES

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement porte sur l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien en vertu et dans le cadre du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen].
2. Le présent règlement s'applique à l'espace aérien pour lequel les États membres désignent des prestataires de services de navigation aérienne comme prévu par l'article 8 du règlement (CE) n° XXX/XX du Parlement européen et du Conseil²⁵ [relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen].

Article 2

Objectif

L'objectif du présent règlement est de créer un espace aérien communautaire en tant qu'espace aérien opérationnel unique dans lequel des procédures de conception, de planification et de gestion communes garantissent un fonctionnement efficace et sûr de la gestion du trafic aérien.

L'utilisation de l'espace aérien communautaire permet aux services de navigation aérienne de fonctionner comme un tout cohérent, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° XXX/XX [relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen].

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 2 du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen] s'appliquent.

De plus, on entend par:

- (a) "espace aérien opérationnel unique": **un espace aérien dans lequel** des procédures uniformes de gestion de l'espace aérien et des normes **communes** de sécurité **sont appliquées** pour **garantir** la fourniture **efficace et sûre** des services de contrôle du trafic aérien;

²⁵

- (b) "conception de l'espace aérien": des modalités appropriées et efficaces pour la structuration, la division et la catégorisation de l'espace aérien, ainsi que pour la planification des routes et de l'espace aérien;
- (c) "région d'information de vol": un espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel sont fournis des services d'information de vol et des services d'alerte;
- (d) "niveau de division": la limite entre l'espace aérien supérieur et l'espace aérien inférieur;
- (e) "espace aérien supérieur": l'espace aérien au-dessus d'un certain niveau de vol;
- (f) "espace aérien inférieur": l'espace aérien en dessous d'un certain niveau de vol;
- (g) "niveau de vol": une surface isobare liée à une pression de référence spécifique, soit 1013,2 hectopascals, et séparée d'autres surfaces de ce type par des intervalles de pression spécifiques;
- (h) "bloc d'espace aérien": un espace aérien de dimensions définies, tant au-dessus de la terre ferme que de l'eau, à l'intérieur duquel sont fournis des services de navigation aérienne;
- (i) "bloc d'espace aérien fonctionnel": un bloc d'espace aérien aux dimensions définies de façon optimale;
- (j) "centre de contrôle régional": une unité opérationnelle créée pour fournir des services de contrôle du trafic aérien dans un bloc d'espace aérien relevant de sa compétence;
- (k) "classification de l'espace aérien": la classification des espaces aériens par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de la classe A à la classe G, définis dans l'appendice 4 de la douzième édition, de juillet 1998, de l'annexe 11 de la convention de Chicago de 1944 sur l'aviation civile internationale, ces classes étant également définies comme des espaces aériens de dimensions déterminées, classés par ordre alphabétique, à l'intérieur desquels des vols de types spécifiques peuvent être effectués et pour lesquels sont précisés les services de trafic aérien à fournir et les règles d'exploitation à respecter;
- (l) "routage ~~direct~~ **optimisé**": un mode d'exploitation d'un aéronef qui permet à un aéronef en vol de relier directement deux points ~~qui ne sont pas situés dans le plan de routes~~ **en fonction à condition que cette opération puisse être appuyée par des moyens technologiques existants**;
- (m) "réseau de routes": un réseau de routes définies pour l'acheminement des courants de trafic aérien dans la mesure où l'exige la fourniture de services de trafic aérien.
- (n) "secteur": une subdivision de l'ensemble ~~des zones de contrôle~~ **du bloc d'espace aérien** en portions gérables de l'espace aérien où le débit et la capacité peuvent être mesurés;

- (o) "utilisation flexible de l'espace aérien": un mode de gestion de l'espace aérien appliqué dans la zone couverte par la Conférence européenne de l'aviation civile, tel qu'il est défini dans la première édition, du 5 février 1996, du Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace, publié par Eurocontrol;
- (p) "gestion de l'espace aérien": une fonction de planification ayant pour objectif principal l'utilisation maximale de l'espace aérien disponible grâce à un partage de temps dynamique et, par moments, la ségrégation de l'espace aérien pour les diverses catégories d'utilisateurs de cet espace en fonction des besoins à court terme;
- (q) "gestion des courants de trafic aérien": un service mis en place dans le but de contribuer à un flux de trafic aérien sûr, ordonné et rapide en veillant à ce que la capacité de contrôle du trafic aérien soit utilisée ~~au maximum~~ **de manière sûre et efficace** et à ce que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par les prestataires de services de trafic aérien appropriés;
- (r) "prise de décision en collaboration": un processus d'échange d'informations entre les prestataires de services de trafic aérien, les exploitants d'aéroports, les organismes chargés de la gestion des courants de trafic aérien et les usagers de l'espace aérien en vue d'introduire une plus grande souplesse dans l'attribution des créneaux horaires et des routes, ainsi que dans les procédures de coordination des vols, afin d'optimiser l'utilisation de capacités disponibles en quantité limitée.

Chapitre II

ARCHITECTURE DE L'ESPACE AERIEN

Article 4

Création de la région européenne supérieure d'information de vol

1. Dans le respect des prescriptions de l'OACI, telles qu'elles figurent dans la douzième édition, de juillet 1998, de l'annexe 11 de la convention de Chicago de 1944 sur l'aviation civile internationale, une région européenne supérieure d'information de vol unique, ci-après dénommée RESIV, est créée dans l'espace aérien supérieur.
2. Le niveau de division entre les espaces aériens supérieur et inférieur est fixé au niveau de vol 285, **sous réserve d'écarts infimes déterminés conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, et justifiés par la sûreté, la régularité, la rationalité et la rapidité des courants de trafic, ainsi que par la qualité optimale de la prestation des services du trafic aérien.**
3. Dans un délai de trois ans à compter de la création de la RESIV **et au vu des progrès accomplis**, le Parlement européen et le Conseil, sur la base d'une proposition de la Commission, étendent le concept visé au paragraphe 1 à la création d'une région européenne d'information de vol dans l'espace aérien inférieur.
4. La Commission prend les mesures nécessaires pour que la RESIV soit reconnue par l'OACI comme l'exige la dixième édition, de juillet 1997, de l'annexe 15 de la convention de Chicago de 1944 sur l'aviation civile internationale. La Commission, en collaboration avec Eurocontrol, organise également la publication d'un document d'information aéronautique unique relatif à la RESIV par la consolidation des

informations aéronautiques nationales existantes. Cette publication incorpore toutes les modifications des exigences et des procédures introduites par la mise en œuvre du ciel unique européen.

5. Dans l'accomplissement de ses tâches, la Commission tient compte des obligations découlant d'accords régionaux conclus dans le cadre de l'OACI concernant l'espace aérien dans lequel la fourniture de services du trafic aérien est confiée aux États membres.

Article 5

Reconfiguration de l'espace aérien supérieur

1. La RESIV est reconfigurée en blocs d'espace aérien fonctionnels d'une taille minimale définis sur la base de critères de sécurité et d'efficacité. Les limites de ces blocs d'espace aérien fonctionnels ne doivent pas nécessairement coïncider avec les frontières nationales. Les blocs d'espace aérien fonctionnels sont conçus de manière à permettre la fourniture de services de trafic aérien par des centres de contrôle régionaux responsables d'une portion de l'espace aérien de taille optimale à l'intérieur de la RESIV.
2. Des blocs d'espace aérien fonctionnels sont définis conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2. Ces blocs d'espace aérien fonctionnels doivent être définis de manière à:
 - (a) permettre un déroulement **sûr et** efficace du trafic aérien actuel et futur;
 - (b) assurer que chaque bloc d'espace aérien est conçu de manière à maximiser l'efficacité de l'espace aérien européen dans son ensemble, **en tenant dûment compte du maintien d'un niveau élevé de sécurité**;
 - (c) prendre en considération les ressources humaines et en capital des différents prestataires de services de navigation aérienne;
 - (d) ~~minimiser les coûts de transaction~~ **optimiser la coordination** entre les différents centres de contrôle régionaux;
 - (e) garantir la cohérence entre les configurations des espaces aériens supérieur et inférieur.

Article 6

Classification de l'espace aérien

La RESIV est conçue suivant une classification harmonisée de l'espace aérien pour permettre la fourniture sans solution de continuité de services de navigation aérienne dans l'ensemble de la Communauté et instaurer une catégorie d'environnement unique dans lequel les prestataires de services de trafic aérien ont connaissance de l'ensemble du trafic aérien, avec les positions et les intentions de vol.

Cette classification est opérée sur la base d'une application générale et simplifiée de la classification de l'espace aérien visée au chapitre 2 de la douzième édition, de juillet 1998, de l'annexe 11 de la convention de Chicago de 1944 sur l'aviation civile internationale.

Les règles de mise en œuvre nécessaires dans les domaines couverts par les premier et deuxième alinéas sont édictées conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2.

Article 7

ROUTAGE ~~direct~~ optimisé dans l'espace aérien supérieur

Après une analyse de sécurité **et compte tenu des éléments relatifs à la capacité globale**, les prestataires de services de navigation aérienne organisent la mise en place progressive de routages ~~directs~~ **optimisés** dans la RESIV en vue d'une utilisation optimale de l'espace aérien communautaire du point de vue économique et environnemental.

Les prestataires de services font régulièrement rapport à la Commission sur cette mise en place.

Article 8

Conception uniforme de l'espace aérien

La structuration, la division et la catégorisation de l'espace aérien, ainsi que la planification des routes sont fondées sur un processus de conception uniforme et efficace dans le cadre du concept d'exploitation accepté. À cette fin, des règles concernant l'espace aérien, des principes et des critères communs pour la conception des secteurs, notamment les secteurs transfrontaliers, et pour la conception des routes, sont établis sur la base du document "Concept and Criteria for Medium Term EUR Route Network and Associated Airspace Sectorisation", EATMP ARN Version 4, publié par Eurocontrol le 1er avril 2001.

Les règles de mise en œuvre dans les domaines couverts par le premier alinéa sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2.

Article 9

Cohérence avec la conception de l'espace aérien inférieur

Sur la base des critères définis à l'article 5, paragraphe 2, en ce qui concerne le concept de blocs d'espace aérien fonctionnels, la planification et la conception de l'espace aérien inférieur sont harmonisées avec celles de l'espace aérien supérieur et tiennent compte de la nécessité de préserver l'environnement dans les aéroports et dans leur voisinage, conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2. Le concept est étendu en vue de créer des blocs similaires dans l'espace aérien inférieur, notamment pour résoudre les problèmes transfrontaliers que soulèvent les vols à courte et moyenne distance.

Les prestataires de services de navigation aérienne harmonisent les procédures et pratiques applicables aux approches et aux départs d'aéronefs des aéroports, ainsi qu'aux mouvements d'aéronefs dans les aéroports. Une procédure commune est établie pour définir ces pratiques conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, incluant, en vue de vérifier l'applicabilité de ces pratiques à l'échelon local, l'application de méthodes d'évaluation des risques.

Chapitre III

COORDINATION ENTRE CIVILS ET MILITAIRES

Article 10

Coopération entre civils et militaires

1. Les États membres veillent à une répartition efficace de l'espace aérien entre usagers civils et usagers militaires et à son utilisation efficace par l'application uniforme et sans restriction du concept d'utilisation flexible de l'espace aérien.
2. Les États membres facilitent l'organisation de la coopération entre civils et militaires, notamment en ce qui concerne tous les aspects de la gestion de l'espace aérien et de la gestion des courants de trafic aérien. Les prestataires civils et militaires de services de navigation aérienne échangent des informations en vertu des accords visés à l'article 10 du règlement (CE) n° XXX/XX [relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen]
3. Dans le respect des conditions générales applicables à la gestion des courants de trafic aérien définies à l'article 13, et conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, les critères suivants sont établis:
 - (a) critère régissant l'utilisation d'un espace aérien réservé, y compris les facteurs de détermination des extensions horizontales et verticales, la situation de cet espace aérien, et la subdivision en éléments fonctionnels qui peuvent être utilisés en fonction de la demande;
 - (b) critère régissant l'application du concept d'utilisation flexible de l'espace aérien.Ces critères mettent en œuvre les principes prévus à l'article 4 du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen].
4. Les États membres encouragent la pleine intégration des activités de défense aérienne dans la gestion de l'espace aérien en garantissant l'exploitation optimale de l'espace aérien dans le respect de certaines conditions et de certains accords convenus et en tenant compte des exigences de sécurité nationale.
5. Sans préjudice des conventions et accords internationaux auxquels la Communauté est partie contractante et afin d'assurer la sécurité de l'aviation civile, les États membres peuvent exiger la présentation d'un plan de vol pour tout vol militaire qui entre dans l'espace aérien dans lequel ils ont désigné des prestataires de services de navigation aérienne conformément aux articles 8 et 9 du règlement (CE) n° XXX/XX [relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen], quelle que soit l'origine et/ou la destination du vol.

Article 11

Dispense temporaire pour adaptation

En cas de perturbations graves des opérations militaires, un ou plusieurs États membres peuvent demander à la Commission de proposer des adaptations des critères définis conformément à l'article 10, paragraphe 3, pour ce qui concerne leur territoire. Pendant la préparation de ces adaptations, la Commission dispense temporairement les États membres concernés de l'application de ces critères.

Article 12

Communication d'informations

Conformément à l'article 10 du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen], les États membres communiquent à la Commission, aux fins d'examen plus approfondi et de publication, les informations nécessaires sur la demande et l'utilisation d'espace aérien interdit, fermé ou d'accès restreint pour des raisons militaires.

Chapitre IV

GESTION DES COURANTS DE TRAFIC

Article 13

Gestion des courants de trafic aérien

Des règles de gestion des courants de trafic aérien sont établies de manière à optimiser l'utilisation des capacités disponibles et à améliorer les processus de gestion de ces courants. Ces règles sont transparentes et efficaces, pour garantir la fourniture de capacités en temps utile et de manière flexible. Elles contribuent à l'instauration d'un cadre permettant aux prestataires de services de navigation aérienne, exploitants d'aéroports et usagers de l'espace aérien de prendre des décisions opérationnelles, basée sur une prise de décision en collaboration. Ces règles portent sur:

- (a) une stratégie cohérente en matière de routes et de trafic présentée dans un document unique;
- (b) la compatibilité entre les créneaux horaires des aéroports et les créneaux horaires alloués dans le cadre de la gestion des courants de trafic aérien;
- (c) les incohérences dans la planification des vols;
- (d) les possibilités de déroutement du trafic aérien des zones saturées vers des zones moins encombrées;
- (e) les règles de priorité régissant l'accès à l'espace aérien, notamment en période d'encombrement et de crise, **qui permettent des courants de trafic sûrs et réguliers.**

Les règles de mise en œuvre sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2.

Chapitre V

DISPOSITIONS FINALES

Article 14

Procédures

Lors de l'élaboration des règles de mise en œuvre couvertes par le présent règlement, la Commission peut, le cas échéant, inviter Eurocontrol à élaborer des projets de mesures sur la base d'un programme de travail défini par la Commission.

Article 15

Révision des mesures

1. En vue de leur adaptation au progrès technique, et conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, peuvent être modifiés:
 - (a) le niveau de vol visé à l'article 4, paragraphe 2, du présent règlement;
 - (b) les références aux documents de l'OACI et d'Eurocontrol visés aux articles 3, 4, 6 et 8.
2. La Commission publie le texte des règles de mise en œuvre adoptées sur la base du présent règlement au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 16

Procédures de comité

1. La Commission est assistée par le comité du ciel unique institué par l'article 7 du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen].
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.
3. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

Article 17

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission²⁶,

vu l'avis du Comité économique et social²⁷,

vu l'avis du Comité des régions²⁸,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité²⁹,

considérant ce qui suit:

- (1) Pour créer le ciel unique européen, il importe d'adopter des mesures en ce qui concerne le matériel, les systèmes et les procédures associées, pour assurer un fonctionnement sans solution de continuité du réseau de gestion du trafic aérien dans des conditions compatibles avec la fourniture de services de navigation aérienne conformément au règlement (CE) n° XXX/XX du Parlement européen et du Conseil du ... 2001 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen]³⁰ et avec l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien conformément au règlement (CE) n° XXX/XX du Parlement européen et du Conseil du... 2001 [relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen]³¹.
- (2) Le rapport du groupe de haut niveau sur le ciel unique européen (ci-après dénommé «le groupe de haut niveau») a confirmé le besoin d'établir une réglementation technique sur la base de la "nouvelle approche" conformément à la résolution du Conseil du 7 mai 1985 concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation³², et dans laquelle les exigences essentielles, les règles et les normes sont complémentaires et cohérentes.

²⁶ JO C

²⁷ JO C

²⁸ JO C

²⁹ JO C

³⁰ JO L

³¹ JO L

³² JO C 136 du 4.6.1985, p. 1

- (3) Le règlement (CE) n° XXX/XX du Parlement européen et du Conseil³³ établit le cadre pour la création du ciel unique européen.
- (4) Le réseau de gestion du trafic aérien est une structure complexe et très interactive à laquelle participe un grand nombre de systèmes et de composants au sol, dans les airs et dans l'espace, incluant des installations, des équipements, du matériel informatique et des logiciels, et le personnel nécessaire à leur fonctionnement.
- (5) Le rapport du groupe de haut niveau a confirmé que même s'il y a eu des progrès ces dernières années en direction d'un fonctionnement sans solution de continuité du réseau de gestion du trafic aérien en Europe, la situation reste non satisfaisante, étant donné le faible niveau d'intégration entre les systèmes nationaux de gestion du trafic aérien et la lenteur de l'introduction des nouveaux concepts d'exploitation et des nouvelles technologies nécessaires pour fournir les capacités supplémentaires nécessaires.
- (6) Cette faible intégration au niveau communautaire se traduit par de graves dysfonctionnements et des coûts supplémentaires en ce qui concerne les marchés publics et l'entretien et par des difficultés de coordination opérationnelle.
- (7) La prédominance de spécifications techniques nationales utilisées pour les marchés publics, souvent élaborées en collaboration entre le prestataire de services de navigation aérienne et l'industrie nationale, a entraîné une fragmentation du marché des équipements et rend plus difficile la coopération industrielle au niveau communautaire. Il en résulte que l'industrie est particulièrement touchée, car elle doit déployer des efforts considérables pour adapter ses produits à chaque marché national. Ces pratiques compliquent inutilement la mise au point et la mise en œuvre de nouvelles technologies et ralentit l'introduction de nouveaux concepts d'exploitation qui sont nécessaires pour accroître la capacité.
- (8) Il est dès lors dans l'intérêt de toutes les parties concernées par la gestion du trafic aérien de mettre sur pied une nouvelle approche de partenariat permettant la participation équilibrée de tous, stimulant la créativité ainsi que le partage des connaissances, de l'expérience et des risques. Ce partenariat doit viser à définir, en collaboration avec les fabricants, un ensemble cohérent de spécifications communautaires aptes à satisfaire un éventail de besoins le plus large possible, ~~et dans lesquels un prestataire de services de navigation aérienne peut choisir les éléments qui lui conviennent le mieux et réduisent le plus possible la nécessité de procéder à des adaptations locales.~~
- (9) Il est donc indiqué de définir les exigences essentielles qui s'appliqueront aux systèmes et composants du réseau de gestion du trafic aérien. Eu égard à la complexité du réseau de gestion du trafic aérien, il s'est avéré nécessaire de le ventiler en un certain nombre de systèmes.

³³

- (10) L'élaboration et l'adoption de spécifications communautaires concernant le réseau de gestion du trafic aérien, ses systèmes et ses constituants, sont un moyen adéquat de définir les conditions techniques et opérationnelles nécessaires pour satisfaire aux exigences essentielles. Le respect de ces spécifications communautaires doit créer une présomption de conformité avec les exigences essentielles.
- (11) Pour certains systèmes qui jouent un rôle important pour la satisfaction des exigences essentielles visées dans le présent règlement, des règles de mise en œuvre doivent être adoptées. Des règles de mise en œuvre doivent également être adoptées pour faciliter la coordination et l'introduction de nouveaux concepts en matière de gestion du trafic aérien. La bonne application des règles de mise en œuvre doit être assurée en permanence. Ces règles de mise en œuvre doivent reposer sur des règles et des normes établies par des organisations internationales telles qu'Eurocontrol ou l'OACI.
- (12) Conformément aux conclusions du groupe de haut niveau, Eurocontrol est l'organisme qui possède l'expertise nécessaire pour soutenir la Communauté dans son rôle de pouvoir réglementaire. En conséquence, il convient de permettre à Eurocontrol d'élaborer des projets de mesures suivant des modalités appropriées, moyennant l'observation, par Eurocontrol, des conditions à inclure dans un cadre de coopération entre la Commission et Eurocontrol.
- (13) Pour assurer une distinction entre les fonctions de réglementation et les fonctions de normalisation, les spécifications communautaires doivent être élaborées essentiellement par les organismes de normalisation européens, en coopération avec l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile («Eurocae»), et doivent prendre la forme de normes européennes.
- (14) Eurocae est un organisme sans but lucratif chargé de préparer des projets de spécifications techniques pour les équipements de l'aviation civile. Toutes les parties intéressées dans le domaine de l'aviation peuvent y participer, notamment les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien et les fabricants. Eurocae doit établir des relations officielles avec les organismes de normalisation européens, pour que les spécifications qu'elle élabore puissent être reconnues comme normes européennes selon les procédures fixées par les organismes de normalisation européens.
- (15) Il convient également de permettre à Eurocontrol d'élaborer, le cas échéant, des spécifications communautaires, moyennant le respect des principes de la résolution du Conseil du 7 mai 1985, et conformément aux procédures générales de normalisation de la Communauté. Ces procédures doivent prévoir au minimum le respect des principes d'ouverture, de transparence, d'impartialité, de consensus, d'entretien, d'accès public aux spécifications, d'efficacité, de responsabilité et de cohérence. Des dispositions détaillées à cet effet figureront dans un document qui constituera le cadre de coopération avec Eurocontrol.
- (16) Les procédures régissant l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de constituants doivent reposer sur l'application des modules couverts par la décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés

dans les directives d'harmonisation technique³⁴. Dans la mesure du nécessaire, ces modules doivent être étendus pour couvrir des exigences spécifiques des secteurs concernés.

- (17) Le marché concerné est petit et concerne des systèmes et des composants réservés presque exclusivement à la gestion du trafic aérien et non destinés au grand public. Il serait donc exagéré d'apposer le marquage "CE" sur les composants, car, sur la base de l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi, la déclaration de conformité du fabricant suffit. Cela doit être sans incidence sur l'obligation pour les fabricants d'apposer le marquage "CE" sur certains composants, pour certifier leur conformité avec d'autres dispositions communautaires qui les concernent.
- (18) La mise en service, le renouvellement ou l'amélioration de systèmes de gestion du trafic aérien doivent être soumis à une vérification de la conformité avec les exigences essentielles. Cette conformité repose sur des règles de mise en œuvre. Le recours à des spécifications communautaires doit créer une présomption de conformité avec les exigences essentielles. En fonction du système, l'intervention d'un organisme notifié peut être jugée nécessaire, notamment pour des raisons de sécurité.
- (19) Conformément aux conclusions du rapport du groupe de haut niveau, la Commission doit consulter l'industrie en vue de faciliter la mise en place d'un programme de gestion stratégique cohérent pour l'introduction de nouveaux concepts dans la gestion du trafic aérien.
- (20) La pleine application des dispositions du présent règlement doit s'effectuer selon une stratégie de transition qui doit viser à maintenir l'objectif d'un fonctionnement sans solution de continuité du réseau de gestion du trafic aérien, sans créer d'entraves injustifiées du type coût-avantage à la conservation des infrastructures existantes.
- (21) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir la réalisation de l'interopérabilité du réseau communautaire de gestion du trafic aérien, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, du fait de leur dimension, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (22) Dans le cadre de la législation communautaire applicable, il convient de prendre en compte la nécessité d'une harmonisation en ce qui concerne la disponibilité et l'efficacité d'utilisation du spectre des radiofréquences nécessaires à la mise en œuvre du ciel unique européen, y compris du point de vue de la compatibilité électromagnétique. Il faut veiller à assurer une utilisation efficace et adaptée de fréquences exclusivement réservées au secteur de l'aviation et gérées par celui-ci.
- (23) La directive 93/65/CEE du Conseil du 29 juillet 1993 relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien³⁵, ne porte que sur les obligations incombant aux pouvoirs adjudicateurs. Le présent règlement a une portée plus grande, en ce sens qu'il englobe les obligations incombant à tous les acteurs, à savoir les

³⁴ JO L 220 du 30.8.1993, p. 23.

³⁵ JO L 187 du 29.7.1993, p. 52.

prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les fabricants et les aéroports, et permet la fixation de règles applicables à tous, ainsi que l'adoption de spécifications communautaires, qui, malgré leur caractère non contraignant, fournissent une présomption de conformité avec les exigences essentielles. La directive 93/65/CEE du Conseil doit dès lors être abrogée par le présent règlement.

- (24) La directive de la Commission 97/15/CE du 25 mars 1997 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CE du Conseil relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien³⁶ étant devenue obsolète, il y a lieu de l'abroger.
- (25) Les mesures d'application de la directive 93/65/CEE figurant aux annexes I, II et III du règlement (CE) n° 2082/2000 de la Commission du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 97/15/CE portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE³⁷ sont compatibles avec les dispositions du présent règlement.
- (26) La plupart des mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement étant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission³⁸, il convient que ces mesures soient adoptées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision. Cependant, conformément à l'article 2, point c), de ladite décision, il convient d'adopter certaines mesures selon la procédure consultative prévue à l'article 3 de ladite décision,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I

DISPOSITIONS GENERALES

Article premier

Champ d'application

- 1. Le présent règlement s'applique aux équipements, systèmes et procédures associées pour la mise en place du réseau de gestion du trafic aérien et du concept d'exploitation qui le sous-tend, en vertu et dans le cadre du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen].
- 2. Le présent règlement ne couvre pas les conditions générales liées aux droits et obligations des prestataires de services de navigation aérienne au sens du règlement (CE) n° XXX/XX [relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen].

³⁶ JO L 95 du 10.4.1997, p. 16.

³⁷ JO L 254 du 9.10.2000, p. 1.

³⁸ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

Article 2

Objectifs

Le présent règlement a pour objectif principal de définir les conditions à remplir pour réaliser l'interopérabilité dans le territoire communautaire entre les différents systèmes et composants du réseau de gestion du trafic aérien, y compris leur exploitation **sûre et** sans solution de continuité, leur développement et leur adaptation aux nouvelles technologies, **indépendamment de l'objectif ultime de la réalisation d'une interopérabilité globale.**

Dans la poursuite de l'objectif visé au premier alinéa, le présent règlement contribue également à la création progressive du marché intérieur des équipements, des systèmes et des services associés.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 2 du règlement (CE) n° XXX/XXX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen] s'appliquent.

De plus, on entend par:

- (a) "réseau de gestion du trafic aérien": un système comprenant des éléments au sol et des éléments en vol permettant la fourniture de services de navigation aérienne, dans le but de permettre aux usagers de l'espace aérien de respecter leurs horaires de départ et d'arrivée et de choisir leur profil de vol préféré avec le minimum de contraintes, sans compromettre les niveaux de sécurité convenus;
- (b) "systèmes": le fait que le réseau de gestion du trafic aérien se compose de systèmes décrits à l'annexe I, pour lesquels des exigences essentielles doivent être posées. Chaque système comporte un certain nombre de composants et des interfaces avec d'autres systèmes. La notion de "composant" couvre aussi bien des objets matériels que des objets immatériels, tels que des logiciels ou des procédures;
- (c) "concept d'exploitation": la spécification des critères pour l'utilisation en exploitation des équipements et des systèmes de navigation aérienne. Il fournit des informations sur les éléments d'exploitation concernés, les exigences de tous ceux qui les utilisent, les fonctions des équipements au sol et embarqués et les mesures nécessaires pour assurer une gestion sûre et efficace du trafic aérien d'une manière ininterrompue;
- (d) "exploitation sans solution de continuité": l'exploitation de l'ensemble du système d'une manière telle que, pour les usagers, il se comporte comme un système unique;
- (e) "exigences essentielles": toutes les conditions visées à l'annexe II qui doivent être satisfaites par le réseau de gestion du trafic aérien, ses systèmes et ses composants;

- (f) "spécification communautaire": une norme européenne au sens de l'article 1er de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil³⁹ ou une spécification technique Eurocontrol dont les numéros de référence ont été publiés au Journal officiel des Communautés européennes;
- (g) "règles de mise en œuvre": les règles concernant un système ou une partie de système en vue de satisfaire aux exigences essentielles et assurer une exploitation sans solution de continuité du réseau de gestion du trafic aérien, et notamment son interopérabilité;
- (h) "autorité de surveillance nationale": l'organisme ou les organismes désignés par un État membre pour assurer la surveillance des prestataires de services de navigation aérienne;
- (i) "amélioration": toute modification importante d'un système ou d'une partie de système exigeant l'établissement d'une déclaration de vérification;
- (j) "renouvellement": tout travail de substitution important effectué sur un système ou une partie de système et exigeant l'établissement d'une déclaration de vérification.

Chapitre II

EXIGENCES ESSENTIELLES, SPECIFICATIONS COMMUNAUTAIRES ET REGLES DE MISE EN OEUVRE

Article 4

Exigences essentielles

Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et ses composants satisfont aux exigences essentielles décrites à l'annexe II.

Article 5

Spécifications communautaires

1. Sont réputés conformes aux exigences essentielles énoncées à l'annexe II les systèmes ou composants qui sont conformes aux spécifications communautaires applicables ou à des parties de ces spécifications, dont les numéros de référence ont été publiés au Journal officiel des Communautés européennes.
2. Lorsqu'un État membre ou la Commission estime que la conformité avec une spécification communautaire n'assure pas le respect des exigences essentielles visées à l'annexe II que ladite spécification communautaire vise à couvrir, la procédure visée à l'article 16, paragraphe 3, s'applique.
3. En cas d'insuffisance des normes européennes en ce qui concerne les exigences essentielles, un retrait partiel ou total des normes concernées des publications où elles figurent, ou de leurs modifications, peut être décidé conformément à la procédure visée à l'article 5 de la directive 98/34/CE.

³⁹ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37.

4. En cas d'insuffisance des spécifications techniques élaborées par Eurocontrol en ce qui concerne les exigences essentielles, un retrait partiel ou total des spécifications concernées des publications où elles figurent, ou de leurs modifications, peut être décidé conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 3.

Article 6

Règles de mise en œuvre

1. Des règles de mise en œuvre sont élaborées:
 - (a) pour les systèmes qui sont essentiels pour atteindre les objectifs du présent règlement,
 - (b) pour soutenir l'introduction coordonnée et rapide de nouveaux concepts d'exploitation ou de nouvelles technologies dans la gestion du trafic aérien.
2. Le cas échéant, notamment pour traiter les catégories de systèmes ou pour résoudre prioritairement certains problèmes, ou pour refléter l'introduction progressive de technologies nouvelles, un système ou une partie d'un système pourra être couvert par plus d'une règle de mise en œuvre. Inversement, il se peut que la réalisation de certaines performances d'exploitation dans des parties de réseau requière l'élaboration de règles imposant des exigences à plus d'un système.
3. Les systèmes ou parties de systèmes sont conformes aux règles de mise en œuvre qui les concernent. Cette conformité est maintenue de façon permanente tant que chaque système est utilisé.
4. Dans la mesure du nécessaire pour atteindre les objectifs définis à l'article 2, chaque règle de mise en œuvre:
 - (a) détermine toute exigence spécifique pour assurer une exploitation sans solution de continuité, notamment l'interopérabilité, la sécurité ou les performances essentielles pour atteindre les objectifs du présent règlement;
 - (b) précise dans chaque cas lequel des modules définis dans la décision 93/465/CEE, ou, le cas échéant, quelles procédures spécifiques doivent être utilisés pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des composants essentiels pour une exploitation sans solution de continuité, la sécurité ou les performances, ainsi que les systèmes de vérification.
5. Lorsqu'un État membre ou la Commission estime que la conformité avec une règle de mise en œuvre n'assure pas le respect des exigences essentielles visées à l'annexe II que ladite règle de mise en œuvre vise à couvrir, la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, s'applique.
6. En cas d'insuffisance de règles de mise en œuvre en ce qui concerne les exigences essentielles, un retrait partiel ou total des règles concernées des publications où elles figurent, ou de leurs modifications, peut être décidé conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2.

Chapitre III

PROCEDURES

Article 7

Spécifications communautaires

1. Les spécifications communautaires sont des normes européennes élaborées par les organismes européens de normalisation, en coopération avec Eurocae, dans le cadre d'un mandat octroyé par la Commission conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 4, de la directive 98/34/CE.

Dans certains domaines spécialisés, notamment en ce qui concerne la coordination interne entre prestataires de services de navigation aérienne, notamment en matière de procédures, la Commission peut demander à Eurocontrol d'élaborer des spécifications techniques dans le cadre d'une liste à établir conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 3.

2. La Commission publie les références des normes européennes visées au paragraphe 1 au Journal officiel des Communautés européennes.
3. Les références des spécifications techniques Eurocontrol visées au paragraphe 1 sont publiées au Journal officiel des Communautés européennes, conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 3.

Article 8

Règles de mise en œuvre

1. Lors de l'élaboration des règles de mise en œuvre visées à l'article 6, la Commission peut, le cas échéant, inviter Eurocontrol à élaborer des projets de mesures sur la base d'un programme de travail défini par la Commission. Les règles de mise en œuvre sont adoptées et réexaminées selon la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2. Elles sont publiées au Journal officiel des Communautés européennes.
2. Lors de la préparation, de l'adoption et du réexamen des règles de mise en œuvre, il est tenu compte du coût estimé des solutions techniques permettant de les respecter, en vue de définir la solution la plus viable, **le maintien d'un niveau élevé de sécurité étant dûment pris en considération**. À cette fin, une évaluation des coûts et des avantages de ces solutions pour toutes les parties concernées, et pour le réseau européen de gestion du trafic aérien, est annexée à chaque projet de règle de mise en œuvre.
3. Lors de l'adoption de chaque règle de mise en œuvre, la date d'entrée en vigueur est fixée conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2. Dans les cas où il faut des mesures simultanées des différentes parties intéressées pour atteindre les objectifs du présent règlement, la date d'entrée en vigueur ~~peut~~ **est également être, le cas échéant,** une date cible pour laquelle toutes les parties intéressées doivent s'équiper de systèmes conformes à la règle de mise en œuvre applicable.

Chapitre IV

VERIFICATION DE LA CONFORMITE

Article 9

Déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi de composants

1. Le respect des exigences essentielles prévues par le présent règlement est présumé dans le cas des composants portant la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi décrite à l'annexe III.
2. Pour établir la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, le fabricant, ou son mandataire établi dans la Communauté, doit appliquer les dispositions contenues dans les règles de mise en œuvre. Dans les cas prévus par la règle de mise en œuvre, l'organisme notifié visé à l'article 12, auprès duquel le fabricant ou son mandataire a déposé la demande, évalue le composant.
3. Dans les cas où les composants font l'objet d'autres dispositions communautaires couvrant d'autres aspects, la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi indique que le composant est également conforme aux exigences contenues dans ces autres dispositions.

Article 10

Déclaration CE de vérification des systèmes

1. La mise en service, le renouvellement et l'amélioration des systèmes constituant le réseau communautaire de gestion du trafic aérien sont soumis à vérification dans le but d'assurer que ces systèmes sont conçus, développés, installés et exploités d'une façon permettant de satisfaire aux exigences essentielles qui les concernent lorsqu'ils sont intégrés dans le réseau européen de gestion du trafic aérien.
2. Avant la mise en service, le prestataire de services de navigation aérienne envoie à l'autorité de surveillance nationale concernée une déclaration CE de vérification confirmant la conformité avec les exigences essentielles, accompagnée d'un dossier technique dont le contenu est décrit à l'annexe IV. Ce dossier technique comprend les résultats de la vérification effectuée par un organisme notifié visé à l'article 12 lorsque la ou les règles de mise en œuvre applicables l'exigent.
3. En cas d'amélioration concernant des composants embarqués, les usagers de l'espace aérien déclarent la conformité avec les dispositions du présent règlement en même temps qu'ils demandent l'octroi par l'autorité de surveillance nationale d'une homologation en matière de sécurité.

Article 11

Clause de sauvegarde

1. Lorsque l'autorité de surveillance nationale constate qu'un composant portant la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi ou un système accompagné par la déclaration CE de vérification est susceptible, lorsqu'il est utilisé dans les conditions prévues, de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, elle prend les

mesures nécessaires pour limiter son domaine d'application, interdire son utilisation ou le retirer du marché.

L'autorité de surveillance nationale informe immédiatement la Commission de toute mesure en ce sens, en indiquant les raisons pour lesquelles elle les a prises, et notamment si le non-respect est dû:

- (a) à l'incapacité de satisfaire aux exigences essentielles visées à l'annexe II;
 - (b) à l'application incorrecte des règles de mise en œuvre ou des spécifications communautaires;
 - (c) à des lacunes dans les règles de mise en œuvre ou les spécifications communautaires.
2. La Commission entre ~~dès que possible~~ **immédiatement** en consultation avec les parties concernées. Lorsque, après ces consultations, la Commission constate que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative et les autres États membres. Lorsque la décision visée au paragraphe 1 est justifiée par des lacunes dans les règles de mise en œuvre ou dans les spécifications communautaires, la procédure visée aux articles 5 et 6 s'applique. Lorsque, après ~~les~~ consultations, la Commission constate que la mesure n'est pas justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative et le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.
3. Lorsqu'un composant portant la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou un système accompagné de la déclaration CE de vérification n'est pas conforme, l'État membre prend les mesures adéquates contre toute personne ayant établi la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou la déclaration CE de vérification.

Article 12

Organismes notifiés

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes responsables de l'exécution de la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'article 9, et de la procédure de vérification visée à l'article 10, en indiquant le domaine de responsabilité de chaque organisme et les numéros d'identification obtenus préalablement de la Commission.

La Commission publie au Journal officiel des Communautés européennes la liste des organismes, leurs numéros d'identification et leurs domaines de responsabilité, et tient cette liste à jour.

2. Les États membres appliquent les critères prévus à l'annexe V pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes conformes aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes applicables sont réputés satisfaire auxdits critères.
3. Un État membre retire l'agrément d'un organisme qui ne remplit plus les critères visés à l'annexe V.

Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

4. Sans préjudice des exigences visées aux paragraphes 1, 2 et 3, les États membres peuvent décider de notifier en tant qu'organismes notifiés les organismes reconnus en vertu de l'article 4 du règlement (CE) n° XXX/XX [relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen].

Chapitre V

DISPOSITIONS FINALES

Article 13

Révision des annexes

Les annexes I et II peuvent être modifiées conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, afin d'être adaptées au progrès technique, et notamment aux progrès réalisés dans la définition du concept d'exploitation visé à l'article 14.

Article 14

Introduction de nouvelles technologies et processus de consultation ~~de l'industrie~~ des parties intéressées

1. La Commission élabore un concept d'exploitation à appliquer dans le cadre du présent règlement afin d'assurer une utilisation sûre et efficace de l'espace aérien pour toutes les phases du vol.
2. Afin de permettre l'introduction en temps utile du **futur** concept d'exploitation visé au paragraphe 1, la Commission consulte les parties intéressées, à savoir les prestataires de services de navigation aérienne, **les organisations professionnelles**, les usagers de l'espace aérien, **les utilisateurs de systèmes de navigation aérienne** et les fabricants dans le but d'établir un programme de gestion stratégique largement soutenu pour l'introduction de nouveaux concepts et de nouvelles technologies dans le réseau communautaire de gestion du trafic aérien.
3. Dans l'accomplissement de ses tâches, la Commission peut demander l'avis de l'industrie par le biais du processus visé au paragraphe 2 pour assurer la faisabilité, la proportionnalité et la rentabilité des règles de mise en œuvre et des spécifications communautaires proposées en vue de leur adoption en vertu du présent règlement.

Article 15

Dispositions transitoires

1. À partir du 1er janvier 2003, les exigences essentielles contenues à l'annexe II s'appliquent à la mise en service, au renouvellement et à l'amélioration des systèmes et composants du réseau de gestion du trafic aérien.
2. Tous les systèmes et composants en exploitation devront être conformes aux exigences essentielles visées à l'annexe II d'ici au 1er janvier 2009.

Article 16

Procédures de comité

1. La Commission est assistée par le comité du ciel unique institué par l'article 7 du règlement (CE) n° XXX/XX [fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen].
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 3 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.

Article 17

Abrogation

Les directives 93/65/CEE et 97/15/CE sont abrogées.

Les références aux directives abrogées s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 18

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE I

LISTE DES SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Aux fins du présent règlement, le réseau de gestion du trafic aérien est subdivisé en sept systèmes.

Le cas échéant, le système comprend non seulement la partie terrestre, mais aussi les équipements des aéronefs et les procédures relatives aux activités de gestion du trafic aérien, ainsi que les équipements d'aéroport et les procédures relatives aux activités de gestion du trafic aérien.

1. Équipements et procédures utilisés pour la gestion des flux
2. Équipements et procédures utilisés pour la gestion de l'espace aérien.
3. Équipements et procédures utilisés pour le contrôle du trafic aérien, notamment pour les systèmes de traitement automatique des données de vol, les systèmes automatiques de traitement des données de surveillance et l'interface homme-machine.
4. Équipements et procédures de communication, notamment pour les communications sol-sol, air-sol et air-air.
5. Équipements et procédures de navigation.
6. Équipements et procédures de surveillance.
7. Équipements et procédures d'information aéronautique et météorologique.

ANNEXE II

EXIGENCES ESSENTIELLES

Partie A: Exigences générales

1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de gestion du trafic aérien et leurs composants doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de façon à assurer l'exploitation sans solution de continuité du réseau de gestion du trafic aérien dans toute la Communauté, à tout moment, et lors de toutes les phases du vol. Une exploitation sans solution de continuité englobe, notamment, l'échange d'informations, une interprétation commune des informations, des performances de traitement comparables et les procédures associées permettant des performances d'exploitation communes convenues pour l'ensemble ou certaines parties du réseau de gestion du trafic aérien.

2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Le réseau de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants doivent soutenir, d'une manière coordonnée, de nouveaux concepts d'exploitation convenus qui améliorent la qualité des services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne la sécurité et la capacité, compte dûment tenu du progrès technique et de l'introduction sans risque de ces nouveaux concepts.

3. Sécurité

L'évolution des systèmes et de l'exploitation du réseau de gestion du trafic aérien doit assurer des niveaux de sécurité élevés convenus. Il importe d'établir des méthodologies de gestion de la sécurité à cette fin. Il importe de définir un ensemble harmonisé d'exigences de sécurité pour les systèmes et leurs constituants en vue d'atteindre les niveaux de sécurité convenus.

4. Exploitation civile/militaire intégrée

Le réseau de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants doivent soutenir une exploitation civile/militaire intégrée, dans la mesure nécessaire pour une utilisation efficace de l'espace aérien.

5. Contraintes environnementales

L'évolution des systèmes et de l'exploitation du réseau de trafic aérien doit réduire au maximum les incidences environnementales conformément **aux exigences de sécurité et** au droit communautaire en vigueur.

6. Principes de construction des systèmes

Les systèmes doivent être conçus, construits et entretenus selon de bons principes d'ingénierie, notamment en ce qui concerne le degré élevé de disponibilité, de redondance et de tolérance aux pannes des constituants critiques.

Partie B: Exigences spécifiques

1. Équipements et procédures utilisés pour la gestion de l'espace aérien

1.2. Exploitation sans solution de continuité

Les informations relatives aux aspects prétactiques et tactiques de la disponibilité de l'espace aérien doivent être fournies à toutes les parties concernées correctement et en temps utile, de façon à assurer une attribution et une utilisation efficaces de l'espace aérien par tous ses usagers. À cet égard, il importe de prendre en compte les exigences de sécurité nationale.

1.3. Sécurité

La conception, la mise en œuvre, la maintenance et l'exploitation des équipements et des procédures de gestion de l'espace aérien doivent être conformes aux exigences de sécurité en vigueur pour les différentes parties du réseau (ou pour les volumes d'espaces aériens concernés).

1.4. Exploitation civile/militaire intégrée

Les équipements et les procédures utilisés pour la gestion de l'espace aérien doivent soutenir et faciliter la mise en œuvre progressive d'une exploitation civile/militaire intégrée, notamment l'utilisation flexible de l'espace aérien.

2. Équipements et procédures utilisés pour la gestion des flux

2.1 Exploitation sans solution de continuité

Les équipements et les procédures doivent soutenir l'échange bidirectionnel d'informations de vol stratégiques et prétactiques exactes, cohérentes et utiles, et offrir des capacités de dialogue en vue d'une utilisation optimale de l'espace aérien.

Pour améliorer encore l'utilisation de l'espace aérien, il importe d'assurer la collecte d'informations de vol tactiques exactes et utiles couvrant toutes les phases du vol.

2.2. Sécurité

Afin que la charge du réseau demeure dans les limites dictées par les normes de séparation et de sécurité, les équipements et les procédures doivent faire coïncider les demandes d'utilisation de l'espace aérien avec les capacités d'espace aérien disponibles, tout en assurant une utilisation optimale de l'espace aérien.

2.3. Exploitation civile/militaire intégrée

Les équipements et les procédures doivent soutenir et faciliter la mise en œuvre progressive d'une exploitation civile/militaire intégrée, notamment l'utilisation flexible de l'espace aérien.

3. Équipements et procédures pour le contrôle du trafic aérien

3.1. Exigences générales

3.1.1. Principes de construction des systèmes

Les systèmes doivent être conçus, construits et entretenus selon de bons principes d'ingénierie, notamment ce qui concerne la modularité favorable à l'interchangeabilité des parties constituantes.

3.1.2. Sécurité

Les systèmes doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à maintenir des niveaux de sécurité élevés dans des modes d'exploitation aussi bien nominaux que dégradés, notamment lors de la mise en œuvre de niveaux accrus d'automatisation.

Les systèmes doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à assurer, en cas de défaillance, une transition progressive et sans heurts entre des niveaux d'automatisation nominaux et l'exploitation en mode dégradé.

3.2. Systèmes de traitement automatique des données de vol

3.2.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de traitement automatique des données de vol doivent être interopérables sous l'angle d'un échange en temps utile d'informations exactes et cohérentes, dans le cadre d'une interprétation en exploitation commune de ces informations, pour assurer une planification cohérente et compatible et une coordination tactique efficace sur le plan des ressources dans toute la Communauté au cours de toutes les phases de vol.

En vue d'assurer un traitement sûr, sans heurts et rapide dans toute la Communauté, les performances des systèmes de traitement des données de vol doivent être équivalentes et adaptées à un environnement donné (surface, région de contrôle terminale, en croisière), avec des caractéristiques de trafic connues et exploitées selon un concept d'exploitation particulier, notamment en ce qui concerne l'exactitude et la tolérance d'erreurs des résultats du traitement.

3.2.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes de traitement des données de vol doivent permettre la mise en œuvre progressive de concepts d'exploitation avancés pour toutes les phases de vol, notamment ceux relatifs à la prise de décision en collaboration, l'accroissement de l'automatisation et la délégation à la partie en vol de la responsabilité en ce qui concerne la séparation.

Les caractéristiques des outils très automatisés doivent permettre un traitement pré tactique et tactique cohérent et efficace des informations de vol dans des parties du réseau.

Les systèmes embarqués et au sol ainsi que leurs constituants soutenant la prise de décision en collaboration et la délégation à la partie en vol de la responsabilité en matière de séparation doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à être interopérables en matière d'échange en temps utile d'informations

exactes et cohérentes, et reposer sur une interprétation commune de la situation d'exploitation actuelle et future.

3.2.3. Sécurité

La conception, la construction, la maintenance et l'exploitation des systèmes de traitement des données de vol doivent permettre d'atteindre des niveaux de sécurité élevés, aussi bien en mode nominal qu'en mode dégradé, en vue de réduire le nombre d'accidents ou d'incidents potentiellement dangereux imputables à la gestion du trafic aérien, pour toutes les phases de vol et pour la totalité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

Les filets de sécurité doivent présenter des caractéristiques de performance convenues d'un commun accord découlant des niveaux de sécurité convenus pour la totalité ou des parties du réseau.

3.2.4. Exploitation civile/militaire intégrée

La conception, la construction, l'entretien et l'exploitation des systèmes de traitement des données de vol doivent soutenir un échange en temps utile d'informations exactes et cohérentes entre les civils et les militaires, qui couvrent toutes les phases de vol et pour la totalité du réseau européen de gestion du trafic aérien, et, dans la mesure du possible, un environnement de travail similaire.

3.3. Systèmes de traitement automatique des données de surveillance

3.3.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de traitement des données de surveillance doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à assurer la qualité de service nécessaire dans un environnement donné (surface, région de contrôle terminale, en croisière) avec des caractéristiques de trafic connues, notamment en ce qui concerne l'exactitude et la fiabilité des résultats calculés, l'exactitude, l'intégrité, la disponibilité, la continuité et la rapidité de l'information au niveau du contrôleur.

Les systèmes de traitement de données de surveillance doivent permettre l'échange en temps utile d'informations nécessaires, exactes, compatibles et cohérentes entre elles pour assurer une exploitation optimale dans les différentes parties du réseau.

3.3.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes de traitement des données de surveillance doivent permettre la mise à disposition progressive de nouvelles sources d'informations de surveillance d'une manière assurant la qualité globale du service.

3.4. Interface homme-machine

3.4.1. Exploitation sans solution de continuité

Les interfaces homme-machine des systèmes terrestres de gestion du trafic aérien doivent être conçues, construites, entretenues et exploitées de façon à offrir un environnement de travail similaire à tous les contrôleurs.

3.4.2. Sécurité

Les interfaces homme-machine doivent être conçues, construites, entretenues et exploitées de manière que les tâches confiées aux contrôleurs soient compatibles avec les capacités humaines, dans les modes d'exploitation aussi bien normaux que dégradés, d'une manière compatible avec les niveaux de sécurité exigés.

4. Équipements et procédures de communication, notamment pour les communications sol-sol, air-sol et air-air

4.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de communications doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à atteindre les performances exigées dans un volume d'espace aérien donné ou pour une application spécifique, notamment sous l'angle de la durée du traitement des communications, de leur intégrité, de leur disponibilité et de la continuité de la fonction.

Le réseau de communications dans toute la Communauté doit être conçu de manière à satisfaire aux exigences de qualité de service, de couverture et de redondance.

4.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes de communications doivent soutenir la mise en œuvre convenue de concepts avancés d'exploitation pour toutes les phases de vol, notamment ceux relatifs à la prise de décision en collaboration et la délégation à la partie aérienne de la responsabilité concernant la séparation.

4.3. Contraintes environnementales

Pour la localisation et l'exploitation de systèmes de communication terrestres, il importe de prendre en compte les contraintes environnementales.

Les systèmes de communications terrestres doivent être conçus, construits, installés, entretenus et exploités de manière à être à l'épreuve des perturbations électromagnétiques et à ne pas interférer avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés dans leur environnement normal.

5. Équipements et procédures de navigation

5.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de navigation doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de façon à atteindre la précision de navigation horizontale et verticale nécessaire pour un environnement donné (surface, région de contrôle terminale, en croisière), avec des caractéristiques de trafic connues et exploitées selon un concept d'exploitation particulier.

5.2. Sécurité

Les systèmes de navigation doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de façon à garantir la sécurité au niveau fixé pour le réseau ou ses parties, notamment la sécurité pour certains modes dégradés.

5.3. Contraintes environnementales

Pour la localisation et l'exploitation de systèmes de navigation terrestres, il faut prendre en compte les contraintes environnementales et respecter les exigences en matière de compatibilité électromagnétique.

Les systèmes de navigation terrestres doivent être conçus, construits, installés, entretenus et exploités de façon à être à l'épreuve des perturbations électromagnétiques et à ne pas interférer avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés dans leur environnement normal.

6. Équipements et procédures de surveillance

6.1. Exploitation sans solution de continuité

Les systèmes de surveillance doivent être conçus, construits, entretenus et exploités de manière à atteindre les séparations minimales exigées applicables dans un environnement donné (surface, région de contrôle terminale, en croisière) avec des caractéristiques de trafic connues et exploitées selon un concept d'exploitation particulier, notamment en ce qui concerne l'exactitude à la position de contrôle, la couverture, la portée et la qualité du service.

Le réseau de surveillance dans la Communauté doit répondre aux exigences d'exactitude, de couverture et de redondance, notamment la disponibilité de l'information, pour assurer une exploitation optimisée dans les différentes parties du réseau.

6.2. Contraintes environnementales

Pour la localisation et l'exploitation des systèmes de surveillance terrestres, il faut prendre en compte les contraintes environnementales.

Les systèmes de surveillance terrestres doivent être conçus, construits, installés, entretenus et exploités de façon à être à l'épreuve des perturbations électromagnétiques et à ne pas interférer avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés dans leur environnement normal.

7. Équipements et procédures d'informations aéronautiques et météorologiques

7.1. Exploitation sans solution de continuité

Des informations aéronautiques exactes et cohérentes doivent être fournies progressivement sous forme électronique, sur la base d'un modèle de données accepté et normalisé en commun.

Des informations météorologiques exactes, complètes et à jour doivent être mises à disposition en temps utile, sur la base d'un ensemble de données convenu d'un commun accord.

7.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Des informations aéronautiques de plus en plus exactes, complètes et à jour doivent être mises à disposition et utilisées en temps utile pour soutenir l'amélioration continue de l'efficacité de l'utilisation de l'espace aérien.

Des informations météorologiques de plus en plus exactes, complètes et à jour doivent être mises à disposition et exploitées en temps utile pour soutenir l'amélioration continue de l'efficacité de l'utilisation de l'espace aérien.

7.3. Sécurité

Des informations aéronautiques exactes et cohérentes doivent être mises à disposition en temps utile, notamment entre les constituants ou les systèmes embarqués et au sol.

ANNEXE III

LES COMPOSANTS

Déclaration CE

- de conformité
- d'aptitude à l'emploi

1. Les composants

La déclaration CE s'applique aux composants qui sont essentiels pour atteindre les objectifs du présent règlement. Ces composants seront identifiés dans les règles de mise en œuvre conformément à l'article 6 du présent règlement.

2. Champ d'application

La déclaration CE couvre:

- ou bien l'évaluation par un ou des organismes notifiés de la conformité intrinsèque d'un composant, pris isolément par rapport aux spécifications communautaires à respecter, or
- ou bien l'évaluation/jugement d'un ou de plusieurs organismes notifiés de l'aptitude à l'emploi d'un composant, pris dans son environnement de gestion du trafic aérien.

Les procédures d'évaluation appliquées par les organismes notifiés aux stades de la conception et de la production utiliseront les modules définis dans la décision 93/465/CEE, conformément aux conditions visées dans les règles de mise en œuvre.

3 Contenu de la déclaration CE

La déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ainsi que les documents d'accompagnement doivent être datés et signés.

La déclaration doit être rédigée dans la même langue que celle utilisée pour les instructions et doit contenir les éléments suivants:

- les références au règlement et, le cas échéant, les références à d'autres dispositions communautaires applicables;
- le nom et l'adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète, et, dans le cas des mandataires, indiquer également la raison sociale du fabricant);
- description du composant;
- description de la procédure utilisée pour déclarer la conformité et l'aptitude à l'emploi (article 9 du présent règlement);
- toutes les caractéristiques nécessaires auxquelles satisfait le composant, et notamment les conditions de son utilisation;

- le cas échéant, le nom et l'adresse du ou des organismes notifiés intervenant dans la procédure appliquée en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi, et date du certificat d'examen, avec, le cas échéant, la durée et les conditions de validité du certificat;
- le cas échéant, une référence aux spécifications communautaires respectées;
- l'identification du signataire habilité à prendre des engagements au nom du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté.

ANNEXE IV

LES SYSTÈMES

Déclaration CE de vérification des systèmes

Procédures de vérification des systèmes

1 Contenu de la déclaration de vérification des systèmes

La déclaration CE de vérification et les documents d'accompagnement doivent être datés et signés.

La déclaration doit être rédigée dans la même langue que celle du dossier technique et doit contenir les éléments suivants:

- les références au règlement et, le cas échéant, les références à d'autres dispositions communautaires applicables;
- le nom et l'adresse de l'entité contractante ou de son mandataire établi dans la Communauté (raison sociale et adresse complète, et, dans le cas du mandataire, également la raison sociale de l'entité contractante);
- une description succincte du système;
- une description de la procédure utilisée pour déclarer la conformité du système (article 10, du présent règlement);
- le cas échéant le nom et l'adresse de l'organisme notifié qui a appliqué la procédure de vérification;
- les références des documents contenus dans le dossier technique;
- le cas échéant, les références des spécifications communautaires;
- toutes les dispositions provisoires ou définitives auxquelles les systèmes doivent être conformes et notamment, le cas échéant, toutes les restrictions ou conditions d'exploitation;
- dans le cas d'une déclaration provisoire: durée de validité de la déclaration CE;
- identification du signataire.

2. Procédures de vérification des systèmes

La vérification des systèmes est la procédure par laquelle un prestataire de services de navigation aérienne ou un organisme notifié, lorsque la règle de mise en œuvre applicable l'exige, vérifie et certifie qu'un système:

- est conforme au présent règlement,
- est conforme aux autres dispositions communautaires applicables,

et peut être mis en exploitation.

Le système est vérifié à chacune des étapes suivantes:

- conception générale,
- développe et intégration du système, avec notamment le montage des composants et les ajustements généraux,
- l'intégration du système opérationnel.

Lorsqu'un organisme notifié intervient, il établit un certificat de conformité pour l'entité contractante ou son mandataire établi dans la Communauté. L'entité contractante établit alors la déclaration de vérification pour l'autorité de surveillance nationale.

3. Dossier technique

Le dossier technique accompagnant la déclaration CE de vérification doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du système, notamment les conditions et les limites d'emploi, ainsi que, le cas échéant, les documents certifiant la conformité des composants.

Au moins les documents suivants doivent figurer au dossier:

- l'indication des parties des spécifications techniques utilisées pour le marché public qui assurent le respect des règles de mise en œuvre applicables, et, le cas échéant, les spécifications communautaires;
- la liste des composants essentiels pour assurer l'exploitation, la sécurité ou les performances sans discontinuité, au sens de l'article 6 du présent règlement;
- des exemplaires de la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi qui doit accompagner les composants précités conformément à l'article 9 du règlement, ainsi que, le cas échéant, un exemplaire du rapport des essais et des examens effectués par les organismes notifiés;
- lorsqu'un organisme notifié est intervenu dans la vérification du ou des systèmes, un certificat contresigné par lui-même déclarant que le système est conforme au présent règlement, et signalant toute réserve enregistrée au cours de l'exécution des activités et non retirée;
- lorsqu'il n'y a pas eu intervention d'un organisme notifié, un rapport des essais et des configurations d'installations réalisées en vue d'assurer le respect des exigences essentielles et de toute exigence particulière contenue dans les règles de mise en œuvre à prendre en compte.

4 Présentation

Le dossier technique doit être annexé à la déclaration de vérification que l'entité contractante envoie à l'autorité de surveillance nationale.

Un exemplaire du dossier technique doit être conservé par l'entité contractante pendant toute la durée de vie en service du système. Il doit être envoyé à tout État membre qui en fait la demande.

ANNEXE V

LES ORGANISMES NOTIFIÉS

1. L'organisme, son directeur et le personnel responsable de l'exécution des contrôles ne peuvent être amenés à participer, que ce soit directement ou en qualité de mandataires, à la conception, à la fabrication, à la construction, à la commercialisation ou à la maintenance des composants ou sous-systèmes, ou à leur utilisation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et cet organisme.
2. L'organisme et le personnel responsable de l'exécution des contrôles doivent effectuer les contrôles avec l'intégrité professionnelle la plus grande possible et la compétence technique la plus élevée possible, et doivent être libres de toute pression et mesure incitatives, notamment de type financier, qui pourrait affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par les résultats des contrôles.
3. L'organisme doit employer le personnel nécessaire et posséder les moyens nécessaires pour effectuer d'une manière adéquate les tâches techniques et administratives liées aux contrôles; il doit également avoir accès aux équipements nécessaires pour des contrôles exceptionnels.
4. Le personnel responsable de l'inspection doit avoir:
 - une formation technique et professionnelle adéquate,
 - une connaissance satisfaisante des exigences des inspections qu'il effectue et une expérience adéquate de ces activités,
 - les aptitudes nécessaires pour établir les déclarations, les enregistrements et les rapports établissant que les inspections ont eu lieu.
5. L'impartialité du personnel d'inspection doit être garantie. Sa rémunération ne doit pas être fonction du nombre d'inspections effectuées ni de leurs résultats.
6. L'organisme doit contracter une assurance en responsabilité, sauf dans les cas où sa responsabilité est assumée par l'État conformément au droit national, ou lorsque l'État membre lui-même est directement responsable des inspections.
7. Le personnel de l'organisme doit observer le secret professionnel à l'égard de toute information obtenue dans l'exécution de ses tâches en vertu du présent règlement.