



Bruxelles, le 4 juin 2021
(OR. en)

9490/21

Dossiers interinstitutionnels:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 148
CODEC 832
IA 110

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	ST 9162/21 + ADD1-4 + AD1CO1
N° doc. Cion:	ST 10840/20 + ADD1, ST 10841/20 + COR1, ST 11020/20
Objet:	Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2018/1139 en ce qui concerne la capacité de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne à remplir la fonction d'organe d'évaluation des performances du ciel unique européen – Orientation générale (3 juin 2021)

Les délégations trouveront en annexe l'orientation générale du Conseil sur les propositions susmentionnées, adoptée par le Conseil lors de sa 3798^e session, qui s'est tenue le 3 juin 2021.

↓ 549/2004 (adapté)

2013/0186 (COD)

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen

(refonte)

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

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

vu le traité ☒ sur le fonctionnement de l'Union européenne ☒ ~~instituant la Communauté européenne~~, et notamment son article ~~80, paragraphe 2~~ ☒ 100, paragraphe 2 ☒ ,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

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

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

↓ nouveau

- (1) Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil¹, le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil² et le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil³ ont été modifiés de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte desdits règlements.
-

↓ 549/2004 considérant 1 (adapté)

~~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 marchandises, des personnes et des services.~~

↓ 549/2004 considérant 2 (adapté)

~~Lors de sa réunion extraordinaire des 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, le contrôle de la circulation aérienne et la gestion des courants de trafic aérien sur la base des travaux du groupe de haut niveau sur le ciel unique européen instauré par la Commission. Ce groupe, composé en grande partie des autorités civiles et militaires chargées de la navigation aérienne dans les États membres, a remis son rapport en novembre 2000.~~

↓ 1070/2009 considérant 2 (adapté)

⇒ nouveau

- (2) L'adoption par le Parlement européen et le Conseil du premier paquet législatif sur le ciel unique européen, à savoir du règlement (CE) n° 549/2004 ~~du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre»)~~, du règlement (CE)

¹ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

² Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10).

³ Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20).

~~n° 550/2004 du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de service»), du règlement (CE) n° 551/2004 du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») et du règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»), a établi une base juridique solide pour un système de gestion du trafic aérien (ci-après «GTA») sans discontinuité, interopérable et sûr. ⇒ L'adoption du deuxième paquet, à savoir le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil², a encore renforcé l'initiative «Ciel unique européen» en introduisant les concepts de système de performance et de fonction de gestion du réseau afin d'améliorer encore les performances du réseau européen de GTA. Le règlement (CE) n° 552/2004 a été abrogé par le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil³, étant donné que les règles nécessaires à l'interopérabilité des systèmes, composants et procédures GTA ont été intégrées dans ce règlement. ⇐~~

↓ nouveau

⇒ Conseil

- (3) Afin de tenir compte des modifications introduites dans le règlement (UE) 2018/1139, il est nécessaire d'aligner le contenu du présent règlement sur celui du règlement (UE) 2018/1139 ⇒ et, en parallèle, de modifier ce dernier règlement ⇐ .

↓ 550/2004 considérant 3 (adapté)

~~Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 («règlement cadre»)⁴ établit le cadre de la création du ciel unique européen.~~

¹ Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 26).

² Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen (JO L 300 du 14.11.2009, p. 34)

³ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

⁴ ~~Voir page 1 du présent Journal officiel.~~

↓ 551/2004 considérant 4 (adapté)

~~Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 («règlement cadre»)¹ établit le cadre de la création du ciel unique européen.~~

↓ 551/2004 considérant 5 (adapté)

⇒ Conseil

- (4) Aux termes de l'article 1^{er} de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale, les États contractants reconnaissent que «chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire». C'est dans le cadre de cette souveraineté que les États membres de la Communauté ☒ l'Union ☒ exercent, sous réserve des conventions internationales applicables, les prérogatives de puissance publique pour le contrôle de la navigation aérienne.

⇒ (4 bis) Le présent règlement Regulation ne devrait pas affecter les droits et responsabilités des États membres au titre de la convention de Chicago. ●

↓ 1070/2009 considérant 1

⇒ Conseil

- (5) La mise en œuvre de la politique commune des transports exige un système de transport aérien performant qui permette le fonctionnement sûr, régulier et durable des services de transport aérien, qui permette d'optimiser ⇒ l'utilisation de l'espace aérien et ● la capacité et qui ⇒ contribue au caractère durable de l'aviation et ● facilite la libre circulation des marchandises, des personnes et des services.
-

↓ 1070/2009 considérant 37 (adapté)

⇒ nouveau

- (6) Aux fins de la réalisation simultanée des objectifs de renforcement des normes de sécurité de la circulation aérienne et d'amélioration des performances globales de la gestion du trafic aérien ☒ et des services de navigation aérienne ☒ (ANS) pour la circulation aérienne générale en Europe, il convient de tenir compte du facteur humain. Dès lors, les États membres devraient envisager la mise en place ⇒ veiller au respect ☐ des principes de la «culture d'équité». ⇒ Les avis et recommandations du groupe d'experts sur la dimension humaine² du ciel unique européen devraient être examinés et pris en compte. ☐

¹ ~~Voir page 1 du présent Journal officiel.~~

² C(2017) 7518 final

↓ nouveau

↻ Conseil

- (7) L'amélioration des performances environnementales de la GTA contribue aussi ↻ [...] ↻ à la réalisation des objectifs énoncés dans l'accord de Paris ↻ [...] ↻ ↻, la communication de la Commission relative au ↻ pacte vert pour l'Europe ↻ [...] ↻ ↻, les conclusions du Conseil sur la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission et la stratégie numérique pour l'Europe ↻, notamment par la réduction des émissions du secteur de l'aviation.

➡ (7 bis) L'espace aérien est une ressource commune à toutes les catégories d'utilisateurs qui doit pouvoir être utilisée avec souplesse par tous ceux-ci dans l'équité et la transparence, tout en tenant compte des besoins des États membres en matière de sûreté et de défense et des engagements qu'ils ont pris dans le cadre des organisations internationales. ☹

↓ 549/2004 considérant 6 (adapté)

➡ Conseil

(8) ➡ (8) ☹ ➡ En 2004, ☒ Les États membres ont adopté une déclaration générale sur les questions militaires liées au ciel unique européen¹ ➡, qu'ils ont réitérée² ☹. Selon cette déclaration, les États membres devraient en particulier renforcer la coopération entre civils et militaires et, si et dans la mesure où tous les États membres concernés le jugent nécessaire, faciliter la coopération entre leurs forces armées sur toutes les questions ayant trait à la gestion du trafic aérien.

↓ 549/2004 considérant 3

~~Le bon fonctionnement du système de transport aérien requiert un niveau uniforme élevé de sécurité dans les services de navigation aérienne permettant une utilisation optimale de l'espace aérien européen, ainsi qu'un niveau uniforme élevé de sécurité du trafic aérien, en conformité avec la mission d'intérêt général des services de navigation aérienne, y compris les obligations de service public. Il devrait donc correspondre au niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence.~~

↓ 549/2004 considérant 4

~~Le développement du ciel unique européen devrait se conformer aux obligations découlant de l'appartenance de la Communauté et de ses États membres à Eurocontrol, ainsi qu'aux principes établis par la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale.~~

↓ 549/2004 considérant 5 (adapté)

➡ Conseil

(9) Les décisions affectant le contenu, la portée ou les modalités des opérations et de l'entraînement militaires ne relèvent pas des compétences de la Communauté ☒ l'Union au titre de l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ☒.

¹ Voir page 9 du présent Journal officiel.

² Voir JO L 96 du 31.3.2004, p. 9.

➡ (9 bis) Les États membres et, le cas échéant, les pays tiers peuvent créer des blocs d'espace aérien fonctionnels afin d'améliorer la coopération et la coordination en vue de favoriser les performances du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen et de réduire l'impact sur l'environnement. ⬅

↓ 549/2004 considérant 23 (adapté)

~~Des arrangements prévoyant une coopération accrue concernant l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar ont été conclus le 2 décembre 1987 à Londres par le Royaume d'Espagne et le Royaume-Uni et sont contenus dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays. Ces arrangements ne sont toutefois pas encore entrés en vigueur.~~

↓ 550/2004 considérant 1

~~Les États membres ont réorganisé, à des degrés divers, le secteur des prestataires nationaux 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.~~

↓ 550/2004 considérant 4

~~La création du ciel unique européen exige des mesures visant à 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° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»)¹. Il importe d'établir un cadre harmonisé pour la fourniture de tels services afin de répondre de manière adéquate à la demande des usagers de l'espace aérien et d'assurer un fonctionnement sûr et performant de la circulation aérienne.~~

↓ 551/2004 considérant 1

~~La réalisation du ciel unique européen exige une approche harmonisée en vue de réglementer l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien.~~

↓ 551/2004 considérant 2 (adapté)

~~Dans le rapport du groupe à haut niveau sur le ciel unique européen, de novembre 2000, il est considéré que l'espace aérien devrait être conçu, réglementé et géré de manière stratégique au niveau européen.~~

↓ 551/2004 considérant 3 (adapté)

~~La communication de la Commission relative à la réalisation du ciel unique européen du 30 novembre 2001 demande une réforme structurelle en vue de permettre la réalisation du ciel unique par une intégration progressivement accrue de la gestion de l'espace aérien, et l'élaboration de concepts et procédures nouveaux en matière de gestion du trafic aérien.~~

¹ Voir page 20 du présent Journal officiel.

↓ 551/2004 considérant 6

~~L'espace aérien est une ressource commune à toutes les catégories d'utilisateurs qui doit pouvoir être utilisée avec souplesse par tous ceux-ci dans l'équité et la transparence, tout en tenant compte des besoins des États membres en matière de sûreté et de défense et des engagements qu'ils ont pris dans le cadre des organisations internationales.~~

↓ 551/2004 considérant 7

~~Il est essentiel que l'espace aérien soit géré de manière efficace pour accroître la capacité des systèmes de services de la circulation aérienne, afin d'apporter une réponse optimale aux différents besoins des utilisateurs et de parvenir à la plus grande souplesse possible dans l'utilisation de l'espace aérien.~~

↓ 549/2004 considérant 8

~~Pour toutes ces raisons et en vue d'étendre le ciel unique européen à un plus grand nombre d'États européens, il convient que la Communauté fixe des objectifs communs et un programme d'action mobilisant les efforts de la Communauté, de ses États membres et des différents acteurs économiques afin de réaliser un espace aérien opérationnel plus intégré, le ciel unique européen, tout en tenant compte des développements en cours au sein d'Eurocontrol: le ciel unique européen.~~

↓ 549/2004 considérant 24

~~Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la création du ciel unique européen, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension transnationale de cette action et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire moyennant des modalités de mise en œuvre tenant compte des 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 cet objectif.~~

↓ 549/2004 considérant 9

~~Lorsque les États membres interviennent afin de garantir le respect des exigences communautaires, les autorités exerçant ce contrôle devraient être suffisamment indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne.~~

↓ 549/2004 considérant 10

~~Les services de la navigation aérienne, notamment les services de la circulation aérienne, qui peuvent être comparés à une autorité publique nécessitent une séparation fonctionnelle ou structurelle et sont organisés selon des formes juridiques très différentes d'un État membre à l'autre.~~

↓ 549/2004 considérant 11

~~Lorsque des audits indépendants sont exigés en ce qui concerne les prestataires de services de navigation aérienne, les inspections effectuées par l'organe officiel chargé de la vérification des comptes dans les États membres où ces services sont réalisés par des services de l'administration, ou par un établissement public soumis au contrôle de l'organe officiel précité, devraient être reconnues comme des audits indépendants, que les rapports d'audit établis soient rendus publics ou non.~~

↓ 1070/2009 considérant 9 (adapté)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

- (10) ⇒ Les États membres devraient désigner une autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au titre du présent règlement. ☹ Pour assurer une surveillance cohérente et fiable de la fourniture de services en Europe, il convient de garantir aux autorités nationales de surveillance assez d'indépendance et de ressources. ~~Cette indépendance~~ ⇒ [...] ☹ ⇒ ⇒ En particulier, le financement de ces autorités devraient garantir leur indépendance et leur permettre de fonctionner conformément aux principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité. Cela ne devrait pas empêcher une autorité nationale de surveillance de ☹ faire partie d'une autorité réglementaire compétente pour plusieurs secteurs réglementés si cette autorité réglementaire satisfait aux exigences d'indépendance, ou d'être rattachée, du point de vue organisationnel, ⇒ notamment ☹ à l'autorité nationale ⇒ [...] ☹ ⇒ compétente désignée en vertu du règlement (UE) 2018/1139 ou à l'autorité nationale de la concurrence ☹ ⇐ ~~d'exercer leurs fonctions au sein d'un cadre administratif.~~
-

↓ nouveau

⇒ Conseil

- (11) ⇒ [...] ☹

↓ 1070/2009 considérant 10

⇒ nouveau

- (12) Les autorités nationales de surveillance ont un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre du ciel unique européen, aussi ~~la Commission~~ ⇒ devraient-elles ⇐ ~~faciliter la coopération entre ces autorités~~ ⇒ coopérer entre elles ⇐ afin de leur permettre d'échanger des ⇐ informations sur leurs activités et leurs principes en matière de prise de décision, ⇐ leurs meilleures pratiques et ⇒ procédures ainsi qu'en ce qui concerne l'application du présent règlement ⇐ et d'élaborer une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale. Cette coopération devrait intervenir régulièrement.
-

↓ 550/2004 considérant 6

~~Les États membres sont chargés de s'assurer que des services de navigation aérienne sûrs et efficaces sont fournis et de contrôler si les prestataires de services de navigation aérienne respectent les exigences communes établies au niveau communautaire.~~

↓ 550/2004 considérant 7

~~Les États membres devraient pouvoir confier à des organismes agréés, techniquement expérimentés, la vérification du respect par les prestataires de services de navigation aérienne, des exigences communes établies au niveau communautaire.~~

↓ 549/2004 considérant 17 (adapté)

~~Les partenaires sociaux devraient être informés et consultés d'une manière appropriée sur toutes les mesures ayant des implications sociales importantes. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/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 européen¹ devrait également être consulté.~~

↓ nouveau

→ Conseil

(13) → [...] ◐

(14) La → [...] ◐ → Un prestataire de services de navigation aérienne devrait pouvoir offrir des services dans l'Union dans des conditions non-discriminatoires lorsqu'il est titulaire d'un certificat ou d'une déclaration au titre de l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139. ◐

¹ ~~JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.~~

(14 bis) Conformément à l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/1139, ledit règlement, y compris les exigences en matière de certification énoncées à son article 41, ne s'applique pas aux systèmes de gestion du trafic aérien/services de navigation aérienne qui sont fournis ou mis à disposition par les militaires. En conséquence, les États membres devraient également être autorisés à permettre la fourniture de tels services de navigation aérienne dans tout ou partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, sans certification et/ou application de tout ou partie du présent règlement. Dans de tels cas, l'État membre concerné peut notamment être en mesure de désigner les prestataires de services militaires concernés pour ce qui est de fournir des services de la circulation aérienne ou des services météorologiques (MET) conformément au présent règlement.

☞ (14 ter) Le présent règlement n'impose pas la certification des signaux fournis par les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS). ☞

(15) Il ne devrait pas y avoir de discrimination entre les usagers de l'espace aérien en ce qui concerne la fourniture de services de navigation aérienne équivalents.

(16) Les services de la circulation aérienne, ☞ devraient être ☞ fournis sur une base exclusive ☞. Les prestataires de tels services ☞ devraient faire l'objet d'une désignation et être soumis à des exigences ☞ [...] ☞ en matière d'intérêt public ☞, notamment en ce qui concerne la sécurité et la défense nationales ainsi que la localisation de leur principal établissement et leur propriété. À cet égard, il convient de tenir compte du fait que la fourniture de services de navigation aérienne, envisagée dans le présent règlement, se rattache à l'exercice de prérogatives de puissance publique, qui ne présentent pas un caractère économique et ne sont donc pas soumises à l'application des règles de concurrence du traité ☞.

☞ (16 bis) Les États membres devraient veiller à ce que la désignation d'un prestataire de services de la circulation aérienne ne soit pas empêchée par leur législation nationale au motif, notamment, que le prestataire de services concerné a son principal établissement dans un autre État membre ou appartient à des ressortissants dudit État membre dans le cas où l'application de ladite législation nationale entraîne une restriction injustifiée à la libre prestation de services ou à la liberté d'établissement, qui devrait être évaluée au cas par cas à la lumière de toutes les circonstances pertinentes. ☞

(16 ter) Sur la base de l'analyse des questions de sécurité en la matière qu'ils ont effectuée, il importe que les États membres puissent désigner, sur une base exclusive, un ou plusieurs prestataires de MET en ce qui concerne l'ensemble ou une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, sans devoir organiser un appel d'offres.

(16 *quater*) La coopération entre les prestataires de services de navigation aérienne est un outil important pour améliorer les performances du système européen de gestion du trafic aérien et devrait être encouragée.

(17) Sur la base de leur analyse des considérations de sécurité, les États membres peuvent autoriser les prestataires de services de la circulation aérienne, les exploitants d'aéroports ou un groupe d'exploitants d'aéroports à acquérir des services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), des services d'information aéronautique (AIS), des services de données pour la circulation aérienne (SDA), MET, à moins qu'un seul prestataire MET ne soit désigné par l'État membre concerné, ou des services de la circulation aérienne terminaux pour le contrôle d'aérodrome et d'approche. La possibilité de recourir à ces acquisitions peut permettre une plus grande flexibilité et promouvoir l'innovation dans les services, sans affecter la sécurité et les besoins spécifiques, y compris ceux des militaires, du point de vue de la confidentialité, de l'interopérabilité, de la résilience des systèmes, de l'accès aux données et de la sécurité de la gestion du trafic aérien.

(18) Lorsque des MET ou des services de la circulation aérienne en matière de contrôle d'aérodrome et de contrôle d'approche sont acquis, ils ne devraient pas être soumis au système de performance établi dans le présent règlement.

(19)

(20) Le cas échéant, l'acquisition de services de navigation aérienne devrait être effectuée conformément à la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil¹ et à la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil², sauf disposition contraire du présent règlement, et aux principes d'égalité de traitement, de non-discrimination et de transparence, ainsi qu'aux dispositions applicables du traité, en particulier les règles du traité relatives à la libre prestation de services et à la liberté d'établissement.

¹ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

² Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

(21) La gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord requiert de disposer de services d'information communs. Afin de limiter les coûts de gestion de ce trafic, les prix des services d'information communs ➡ fournis sur une base exclusive ☒ devraient être fondés sur le coût et permettre une marge bénéficiaire raisonnable, et devraient être soumis à l'approbation des autorités nationales de surveillance. Pour permettre la fourniture du service, il y a lieu que ➡ [...] ☒ ➡ l'accès aux ☒ données ➡ [...] ☒ ➡ opérationnelles pertinentes soit accordé aux prestataires de services d'information communs à des conditions équitables, raisonnables et non-discriminatoires ☒ .

➡ (21 bis) La disponibilité de données opérationnelles pertinentes en ce qui concerne la circulation aérienne générale est essentielle pour permettre la fourniture souple de services de données pour la circulation aérienne, à l'échelle transfrontière et à l'échelle de l'Union. Par conséquent, ces données devraient être mises à la disposition des parties prenantes concernées à des conditions équitables, raisonnables et non-discriminatoires. La précision des informations y compris sur l'état de l'espace aérien et sur des situations de trafic spécifiques, ainsi que la communication de ces informations en temps voulu aux contrôleurs civils et militaires, ont une incidence directe sur la sécurité et l'efficacité des opérations, notamment en ce qui concerne l'efficacité environnementale des vols. L'accès en temps voulu aux informations actualisées sur l'état de l'espace aérien est essentiel pour toutes les parties concernées souhaitant tirer profit des structures d'espace aérien disponibles lorsqu'elles remplissent ou modifient leurs plans de vol. ☒

(22) Les systèmes de performance et de tarification ➡ devraient garantir une exploitation efficace, durable et continue du système européen de gestion du trafic aérien et ☒ visent ➡ également ☒ à accroître la rentabilité des services de navigation aérienne fournis selon des conditions autres que celles du marché et à promouvoir une meilleure qualité des services. À cette fin, ils devraient prévoir des incitations adéquates. Compte tenu de cet objectif, le ➡ [...] ☒ système ➡ s ☒ de performance ➡ [...] ☒ ne devraient pas couvrir les services ➡ [...] ☒ ➡ acquis conformément au présent règlement. Le système de performance devrait couvrir tous les services de navigation aérienne qu'un prestataire de service de la circulation aérienne désigné fournit ou acquiert auprès d'autres prestataires de services, y compris lorsque ce prestataire de service fournit des services de navigation aérienne et des services de la circulation aérienne. ☒

➡ (22 bis) Un organe d'évaluation des performances peut être désigné pour conseiller et assister la Commission, ainsi que les autorités nationales de surveillance, dans la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification. ☒

(23) ➡ [...] ☒

(24) ➡ [...] ⬅

(25) Compte tenu des éléments transfrontaliers et de réseau inhérents à la fourniture de services de navigation aérienne ➡ [...] ⬅, les performances en route ➡ [...] ⬅ ➡ devraient ⬅ être évaluées au regard des objectifs de performance à l'échelle de l'Union ➡ [...] ⬅.

➡ (25 bis) Compte tenu de leur connaissance des spécificités locales, les États membres et leurs autorités nationales de surveillance devraient être chargés d'élaborer et d'adopter les projets de plans de performance et les objectifs de performance. Ces plans devraient se fonder, en particulier, sur les contributions du ou des prestataires de services de la circulation aérienne désignés en ce qui concerne l'ensemble des services de navigation aérienne que ces prestataires de services fournissent ou acquièrent. La Commission devrait être chargée d'évaluer ces plans. Les autorités nationales de surveillance devraient également être chargées du contrôle des performances des prestataires de services de la circulation aérienne, ainsi que d'imposer des mesures correctrices, le cas échéant. ⬅

(26) Les projets de plans de performance ➡ [...] ⬅ ➡ devraient contenir des objectifs de performance ⬅ en route ➡ [...] ⬅ cohérents avec les objectifs de performance ➡ [...] ⬅ à l'échelle de l'Union ➡ ainsi qu'avec des objectifs de performance terminaux dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, tout en tenant compte des spécificités locales et des interdépendances entre les domaines de performance clés et la sécurité, ⬅ et conformes à certains critères qualitatifs, de manière à garantir autant que possible que les objectifs fixés sont effectivement atteints. ➡ [...] ⬅

(27) Les performances ➡ [...] ⬅ ➡ du ⬅ réseau devraient être soumises à des critères ➡ spécifiques ⬅, eu égard à la nature particulière ➡ [...] ⬅ ➡ des ⬅ fonctions ➡ de réseau ⬅. Le ➡ [...] ⬅ réseau ➡ [...] ⬅ ➡ devrait ⬅ être soumis ➡ [...] ⬅ à des objectifs de performance dans les domaines clés de performance que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique.

(28) Le système de tarification devrait reposer sur le principe selon lequel les usagers de l'espace aérien devraient payer les coûts supportés pour la fourniture des services ➡ [...] ⚬ et ➡ mis à leur disposition ou utilisés à leur profit ⚬ non couverts par d'autres moyens ➡ [...] ⚬ . Les coûts ➡ [...] ⚬ ➡ encourus en lien avec la fourniture de services de navigation aérienne par les autorités nationales des États membres, y compris les autorités nationales compétentes et les autorités nationales de surveillance ainsi qu'EUROCONTROL et le ⚬ gestionnaire de réseau ➡ [...] ⚬ ➡ , peuvent ⚬ être inclus dans les coûts fixés pouvant être imputés aux usagers de l'espace aérien. Les redevances devraient favoriser la fourniture sûre, efficace, effective et durable des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau élevé de sécurité et d'efficacité économique, ainsi que les objectifs de performance, et ➡ [...] ⚬ ➡ soutenir la réduction de ⚬ l'impact de l'aviation sur l'environnement.

(29) ➡ [...] ⚬ ➡ Les États membres devraient être autorisés à prévoir la ⚬ modulation des redevances visant à améliorer les performances environnementales et la qualité du service, notamment grâce à l'utilisation accrue de carburants de substitution durables, à l'augmentation des capacités et à la réduction des retards, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal ➡ [...] ⚬ ➡ . La Commission devrait réaliser une étude de faisabilité portant sur l'incidence de la modulation des redevances sur le trafic aérien et les parties prenantes; ainsi que sur la contribution de cette modulation à la mise en œuvre des objectifs du ciel unique européen. ⚬

(30) ➡ [...] ⚬

➡ (30 bis) Des mécanismes tels que la prolongation, la suspension d'une période de référence en cours ou l'adaptation des objectifs de performance au cours d'une période de référence devraient être mis en place pour faire face à des événements imprévisibles et importants ayant une incidence notable sur la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification, lorsqu'un écart significatif peut être observé par rapport aux prévisions de trafic. ⚬

➡ (30 ter) Sans préjudice de la procédure prévue à l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la Commission devrait s'assurer du respect par les États membres des exigences fixées dans le cadre des systèmes de performance et de tarification et peut, le cas échéant, émettre un avis sur la question du respect de ces exigences. ⚬

(31) Il convient de prendre des dispositions pour garantir la transparence des comptes des prestataires de services de navigation aérienne, afin d'éviter les subventions croisées et les distorsions qui en résultent.

(32) Les fonctions de réseau ➡ [...] ➡ devraient contribuer au développement durable du système de transport aérien et soutenir la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Elles devraient ➡ [...] ➡ ➡ faciliter ➡ une utilisation durable, efficace et écologiquement optimale de l'espace aérien et des ressources limitées, tenir compte des besoins opérationnels dans le déploiement de l'infrastructure du réseau européen de gestion du trafic aérien et fournir un soutien en cas de crise du réseau.

(32 bis) Plusieurs ➡ fonctions de réseau, telles que la gestion des courants de trafic aérien, doivent être coordonnées au niveau central par un organisme unique à l'appui des actions entreprises par les États membres et les parties prenantes opérationnelles concernées. C'est pourquoi, un certain nombre de ➡ tâches contribuant à l'exécution de ces fonctions devraient être exécutées par un gestionnaire de réseau, dont l'action devrait associer toutes les parties prenantes opérationnelles concernées. ➡ Les tâches spécifiques du gestionnaire de réseau devraient être définies dans le présent règlement. La Commission devrait désigner EUROCONTROL, compte tenu de l'expertise approfondie de cette organisation dans le domaine de l'aviation, ou un autre organisme impartial et compétent, pour accomplir ces tâches. ➡

(33) ➡ [...] ➡ Les parties prenantes opérationnelles, qui doivent mettre en œuvre des fonctions de réseau aux niveaux local et opérationnel, ainsi que les États membres, devraient être pleinement associés à la mise en œuvre de ces fonctions et au processus décisionnel. En conséquence, le gestionnaire de réseau devrait prendre des mesures dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif fondé, en particulier, sur la consultation des parties prenantes opérationnelles et des États membres, ainsi que sur des modalités de travail et des processus opérationnels détaillés. Dans ce processus décisionnel coopératif, l'intérêt du réseau devrait prévaloir autant que possible, sans préjudice des besoins en matière de sécurité et de défense, et de manière à permettre de résoudre les problèmes et de trouver un consensus dans la mesure du possible. De plus, afin de garantir une gouvernance appropriée en ce qui concerne l'exécution des fonctions de réseau, il convient de mettre en place un comité de gestion du réseau assurant une représentation appropriée des intérêts de tous les acteurs participant à la mise en œuvre de ces fonctions. Sans préjudice de la consultation du comité de gestion du réseau sur des décisions réglementaires ou stratégiques telles que l'approbation du plan de réseau stratégique, les mesures adoptées dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif et par le comité de gestion du réseau devraient être de nature opérationnelle ou technique, assurant le fonctionnement du réseau au jour le jour conformément aux objectifs du présent règlement. Les pouvoirs de décision du gestionnaire de réseau et du comité de gestion du réseau, ainsi que le champ d'application du processus décisionnel coopératif, devraient être clairement définis. Les actes adoptés dans le cadre des fonctions de réseau devraient être soumis, le cas échéant, à un contrôle juridictionnel conformément aux conditions prévues par le traité. ➡

(34) ➡ [...] ➡

↓ 1070/2009 considérant 11 (adapté)

~~Les conditions liées aux certificats devraient être objectivement justifiées et non discriminatoires, proportionnées, transparentes et compatibles avec les normes internationales pertinentes.~~

↓ 550/2004 considérant 2 (adapté)

~~Le rapport du groupe à haut niveau sur le ciel unique européen, de novembre 2000, 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 de certification visant à préserver les exigences d'intérêt public, plus particulièrement en matière de sécurité, et d'améliorer le système de tarification.~~

↓ 550/2004 considérant 10

~~Tout en garantissant la continuité de la fourniture de services, il y a lieu d'instituer un régime commun de certification des prestataires de services de navigation aérienne, permettant de préciser les droits et obligations desdits prestataires et de contrôler régulièrement le respect de ces exigences.~~

↓ 550/2004 considérant 12

~~Les certificats devraient faire l'objet d'une reconnaissance mutuelle par tous les États membres de façon à ce que les prestataires de services de navigation aérienne puissent offrir leurs services dans un État membre différent de celui qui a accordé les certificats, dans les limites dictées par les impératifs de sécurité.~~

↓ 550/2004 considérant 14

~~Dans l'intérêt d'une gestion sûre de la circulation aérienne entre les États membres au profit des usagers de l'espace aérien et des passagers, il convient que le régime de certification prévoit un cadre permettant aux États membres de désigner des prestataires de services de la circulation aérienne, indépendamment de l'endroit où ils ont été certifiés.~~

↓ 550/2004 considérant 5

~~La fourniture de services de navigation aérienne, envisagée dans le présent règlement, se rattache à l'exercice de prérogatives de puissance publique, qui ne présentent pas un caractère économique justifiant l'application des règles de concurrence du traité.~~

↓ 550/2004 considérant 13

~~La fourniture des services de communication, de navigation et de surveillance, ainsi que des services d'information aéronautique, devrait être organisée aux conditions du marché, tout en tenant compte des caractéristiques particulières de ces services et en maintenant un niveau élevé de sécurité.~~

↓ 550/2004 considérant 15

~~Sur la base de l'analyse des questions de sécurité en la matière qu'ils ont effectuée, il importe que les États membres puissent désigner un ou plusieurs prestataires de services météorologiques en ce qui concerne l'ensemble ou une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, sans devoir organiser un appel d'offres.~~

↓ 550/2004 considérant 19

~~La tarification appliquée aux usagers de l'espace aérien devrait être équitable et transparente.~~

↓ 550/2004 considérant 20

~~Les redevances demandées aux usagers devraient constituer la rémunération de l'utilisation des installations et des services fournis par les prestataires de services de navigation aérienne et les États membres. Il importe que le niveau des redevances soit proportionné aux coûts et tienne compte des objectifs de sécurité et d'efficacité économique.~~

↓ 550/2004 considérant 21

~~Il ne devrait pas y avoir de discrimination entre les usagers de l'espace aérien en ce qui concerne la fourniture de services de navigation aérienne équivalents.~~

↓ 550/2004 considérant 22

~~Les prestataires de services de navigation aérienne proposent certaines installations et certains services directement liés à l'exploitation d'aéronefs, dont ils devraient pouvoir recouvrer les coûts selon le principe de «l'utilisateur payeur», c'est à dire qu'il faudrait 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.~~

↓ 550/2004 considérant 23

~~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 devrait donc être expliquée aux usagers de l'espace aérien. De telles modifications ou de tels investissements envisagés par des prestataires de services de navigation aérienne devraient être expliqués dans le cadre d'un échange d'informations entre les services de gestion des prestataires et les usagers de l'espace aérien.~~

↓ 550/2004 considérant 24

~~Les redevances devraient pouvoir être modulées dans une certaine mesure de façon à maximiser la capacité de l'ensemble du système. Les mesures d'incitation financière peuvent être 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 routes moins intéressantes.~~

↓ 550/2004 considérant 25

~~Dans le cadre des redevances prélevées pour générer un rendement raisonnable de l'actif, et en corrélation directe avec les économies réalisées grâce aux améliorations de l'efficacité, la Commission devrait étudier la possibilité d'établir une réserve aux fins de réduire les incidences d'une augmentation soudaine des coûts imputés aux usagers de l'espace aérien en période de baisse des niveaux de trafic.~~

↓ 550/2004 considérant 26

~~La Commission devrait étudier la possibilité de mettre en place un système d'aide financière temporaire pour soutenir les mesures qui visent à accroître la capacité globale du système européen de contrôle de la circulation aérienne.~~

↓ 550/2004 considérant 27

~~Il convient que la Commission réexamine à intervalle régulier, en coopération avec Eurocontrol et avec les autorités de surveillance nationales et les usagers de l'espace aérien, la fixation et la perception de redevances pour les usagers de l'espace aérien.~~

↓ 551/2004 considérant 8

~~Les activités d'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, tant au sein qu'à l'extérieur de la Communauté.~~

↓ 551/2004 considérant 13

~~Il est essentiel de créer une structure commune harmonisée pour l'espace aérien, en termes de routes et de secteurs, de faire reposer l'organisation actuelle et future de l'espace aérien sur des principes communs et de veiller à ce que l'espace aérien soit conçu et géré conformément à des règles harmonisées.~~

↕ nouveau

➡ Conseil

(35) ➡ [...] ➡

↓ 550/2004 considérant 16

~~Les prestataires de services de navigation aérienne devraient, par des arrangements appropriés, établir et entretenir une coopération étroite avec les autorités militaires responsables de la gestion d'activités susceptibles d'avoir une incidence sur la circulation aérienne générale.~~

↓ 550/2004 considérant 17

~~Il convient que les comptes de tous les prestataires de services de navigation aérienne soient les plus transparents possible.~~

↓ 550/2004 considérant 18

~~L'adoption de principes et de conditions harmonisés régissant l'accès aux données d'exploitation devrait faciliter la fourniture de services de navigation aérienne et les opérations des usagers de l'espace aérien et des aéroports dans le nouveau cadre.~~

↓ 551/2004 considérant 9

~~Il convient de créer un espace aérien opérationnel progressivement plus intégré pour la circulation aérienne générale en croisière dans l'espace aérien supérieur. Il y a lieu de définir en conséquence l'interface entre l'espace aérien supérieur et l'espace aérien inférieur.~~

↓ 551/2004 considérant 10

~~Une région européenne supérieure d'information de vol (RESIV) englobant l'espace aérien supérieur sous la responsabilité des États membres dans le cadre du présent règlement devrait faciliter la planification commune ainsi que la publication de l'information aéronautique afin d'éliminer les goulets d'étranglement régionaux.~~

↓ 1070/2009 considérant 30 (adapté)

⇒ nouveau

- (36) La fourniture d'informations aéronautiques ~~modernes~~, complètes, de haute qualité et disponibles en temps utile a une incidence significative sur la sécurité et sur la facilitation de l'accès à l'espace aérien ~~communautaire~~ ☒ de l'Union ☒ et ⇒ sur les possibilités de déplacement ⇐ ~~la liberté de mouvement~~ à l'intérieur de celui-ci. ~~Compte tenu du plan directeur GTA, la Communauté devrait prendre l'initiative de moderniser ce secteur en coopération avec Eurocontrol et faire en sorte que les usagers puissent consulter ces données par l'intermédiaire d'un point d'accès public unique fournissant des informations intégrées modernes, faciles à utiliser et validées~~ ⇒ L'accès à ces données devrait être facilité grâce à une infrastructure d'information appropriée ⇐.

↓ nouveau

↻ Conseil

- (37) L'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien ne peut être réalisée que par une coopération étroite entre les utilisateurs civils et militaires de cet espace qui, dans la pratique, repose principalement sur la gestion souple de l'espace aérien et sur une coordination efficace entre les autorités civiles et militaires telle qu'elle est prévue par l'OACI. Il convient ➡ [...] ➡ ➡ en vue de garantir l'application ➡ uniforme ➡ de ce concept ➡ [...] ➡ ➡ d'habiliter la Commission à ➡ [...] ➡ ➡ adopter des actes d'exécution, dans les limites de la politique commune des transports et sans préjudice des responsabilités des États membres sur leur espace aérien ➡ .
- (38) Le projet SESAR vise à permettre le développement sûr, efficace et durable sur le plan environnemental du transport aérien en modernisant le système européen et mondial de GTA. Pour qu'il soit pleinement efficace, il y a lieu de veiller à une bonne coordination entre les phases du projet. Le plan directeur européen de gestion du trafic aérien devrait résulter de la phase de définition de SESAR et contribuer à la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union.
- (39) Le concept de projets communs devrait viser à mettre en œuvre, en temps utile, de manière coordonnée et synchronisée, les changements opérationnels essentiels recensés dans le plan directeur GTA européen qui ont une incidence sur l'ensemble du réseau. La Commission devrait être chargée d'effectuer une analyse coûts-avantages du financement en vue d'accélérer le déploiement du projet SESAR.
- (40) Le respect des exigences applicables aux systèmes et composants de GTA établis par le règlement (UE) 2018/1139 devrait garantir l'interopérabilité de ces systèmes et composants, dans l'intérêt du ciel unique européen.

↓ 551/2004 considérant 11

~~Les usagers de l'espace aérien sont confrontés à des conditions d'accès diverses et n'ont pas tous la même liberté de mouvement à l'intérieur de l'espace aérien communautaire. Cette situation résulte du manque d'harmonisation dans la classification de l'espace aérien.~~

↓ 551/2004 considérant 12

~~La reconfiguration de l'espace aérien devrait être fondée sur les besoins opérationnels, indépendamment des frontières existantes. Les principes généraux communs concernant la création de blocs d'espace aérien fonctionnels uniformes devraient être élaborés en concertation avec Eurocontrol et sur la base de ses conseils techniques.~~

↓ 551/2004 considérant 14

~~La notion de gestion souple de l'espace aérien devrait être appliquée de manière efficace. Il faut optimiser l'utilisation des secteurs de l'espace aérien, en particulier durant les périodes de pointe de la circulation aérienne générale et dans les zones de l'espace aérien à haute densité de trafic, grâce à la coopération entre les États membres en ce qui concerne l'utilisation de ces secteurs pour répondre à des opérations et à l'entraînement militaires. À cette fin, il y a lieu d'affecter les ressources nécessaires à une mise en œuvre efficace du concept de gestion souple de l'espace aérien en tenant compte des besoins tant civils que militaires.~~

↓ 551/2004 considérant 15

~~Les États membres devraient s'efforcer de coopérer avec les États membres voisins aux fins de l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien au travers des frontières nationales.~~

↓ 551/2004 considérant 16

~~Les disparités dans l'organisation de la coopération entre les autorités civiles et militaires dans la Communauté sont un frein à une gestion uniforme et en temps utile de l'espace aérien et à la mise en œuvre de changements. La réussite du ciel unique dépend d'une coopération efficace entre les autorités civiles et militaires, sans préjudice des prérogatives et des responsabilités des États membres dans le domaine de la défense.~~

↓ 551/2004 considérant 17

~~Les opérations et l'entraînement militaires devraient être sauvegardés lorsque l'application de principes et critères communs nuit à la sécurité et à l'efficacité de leur exécution.~~

↓ 551/2004 considérant 18

~~Il y a lieu de prendre des mesures appropriées pour améliorer l'efficacité de la gestion des courants de trafic aérien, de manière à aider les unités opérationnelles existantes, y compris l'Organisme central de gestion des courants de trafic aérien d'Eurocontrol, à garantir l'efficacité des opérations de vol.~~

↓ 549/2004 considérant 7

~~L'espace aérien constitue une ressource limitée, dont l'utilisation optimale et efficace n'est possible que si les besoins de tous les usagers sont pris en compte et, chaque fois que de besoin, représentés tout au long du processus de mise en place du ciel unique européen ainsi que de la prise de décision et de la mise en œuvre, en ce compris le comité du ciel unique.~~

↓ 549/2004 considérant 25

~~Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹.~~

¹ ~~JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.~~

↓ 549/2004 considérant 26 (adapté)

~~L'article 8, paragraphe 2, du règlement intérieur type des comités¹ institués en application de l'article 7, paragraphe 1, de la décision 1999/468/CE contient une disposition type en vertu de laquelle le président d'un comité peut décider d'inviter des tiers à une réunion de ce comité. Si besoin est, le président du comité du ciel unique devrait inviter des représentants d'Eurocontrol à prendre part aux réunions en tant qu'observateurs ou experts,~~

↓ 549/2004 considérant 18

~~Les parties intéressées, telles que les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les aéroports, l'industrie aéronautique et les organismes professionnels de représentation du personnel devraient avoir la possibilité de conseiller la Commission sur les aspects techniques de la mise en œuvre du ciel unique européen.~~

↓ 549/2004 considérant 12

~~Il est souhaitable d'étendre le ciel unique européen aux pays tiers européens, soit dans le cadre de la participation de la Communauté aux travaux d'Eurocontrol, après l'adhésion de la Communauté à cette dernière, soit par des accords conclus par la Communauté avec ces pays.~~

↓ 549/2004 considérant 13

~~L'adhésion de la Communauté à Eurocontrol est un élément important pour la réalisation d'un espace aérien paneuropéen.~~

¹ ~~JO C 38 du 6.2.2001, p. 3.~~

↓ 549/2004 considérant 14

~~Dans le cadre de la création du ciel unique européen, il y a lieu que la Communauté établisse, le cas échéant, le plus haut degré de coopération avec Eurocontrol afin de garantir la cohérence des réglementations et des stratégies et d'éviter des doubles emplois entre les deux parties.~~

↓ 549/2004 considérant 15 (adapté)

~~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 prévoir des mesures d'exécution pour les questions relevant du champ de compétence d'Eurocontrol, en s'appuyant sur des mandats confiés à cette organisation, dans le respect des conditions à inclure dans un cadre de coopération entre la Commission et Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considérant 16

~~L'élaboration des mesures nécessaires à la réalisation du ciel unique européen nécessite des consultations étendues avec les acteurs économiques et sociaux.~~

↓ 550/2004 considérant 8

~~Le bon fonctionnement du système de transport aérien exige également l'application de normes de sécurité uniformes et strictes par les prestataires de services de navigation aérienne.~~

↓ 550/2004 considérant 9

~~Il y a lieu de prendre des dispositions pour harmoniser les systèmes d'octroi de licences aux contrôleurs, afin d'améliorer la disponibilité de contrôleurs et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences.~~

↓ 550/2004 considérant 28

~~En raison du caractère particulièrement sensible des informations concernant les prestataires de services de navigation aérienne, les autorités de surveillance nationales devraient 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,~~

↓ 549/2004 considérant 19

~~Les performances du système global des services de navigation aérienne au niveau européen devraient être régulièrement 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.~~

↓ 549/2004 considérant 21

~~Il convient d'évaluer l'impact des mesures prises en application du présent règlement à la lumière des rapports que doit présenter régulièrement la Commission.~~

↓ 551/2004 considérant 19

~~Il serait souhaitable de mener une réflexion quant à la possibilité d'étendre à l'espace aérien inférieur les concepts relatifs à l'espace aérien supérieur, selon un calendrier et moyennant les études appropriées,~~

↓ 549/2004 considérant 22

~~Le présent règlement ne porte pas atteinte à la compétence qu'ont les États membres d'adopter des dispositions relatives à l'organisation de leurs forces armées. Cette compétence des États membres peut les amener à prendre des mesures permettant à leurs forces armées de disposer d'un espace aérien suffisant pour maintenir un niveau de formation et d'entraînement adéquat. Il convient donc de prévoir une clause de sauvegarde pour permettre l'exercice de cette compétence.~~

↓ nouveau

→ Conseil

(41) → [...] ➔

(42) Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre du présent règlement, notamment en ce qui concerne → [...] ➔ la désignation de l'organe d'évaluation des performances, la ➔ mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification, → [...] ➔ y compris ➔ la fixation d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union, → [...] ➔ les critères et les procédures d'évaluation des projets de plans de performance et d'objectifs de performance des prestataires de services de la circulation aérienne et du gestionnaire de réseau, ➔ l'évaluation et l'approbation des plans de performance, ➔ le contrôle des performances, les règles relatives à la fourniture des informations sur les coûts et les redevances, le contenu et l'établissement de l'assiette des coûts pour le calcul des redevances et la fixation des taux unitaires pour les services de navigation aérienne, les mécanismes d'incitation et de partage des risques, ➔ les règles d'exécution des fonctions de réseau, ➔ la nomination du gestionnaire de réseau et les conditions de cette nomination, ➔ ainsi que ➔ les tâches du gestionnaire de réseau ➔, le comité de gestion du réseau, le processus décisionnel coopératif ➔ et les mécanismes de gouvernance ➔ du réseau ➔ → [...] ➔, les exigences relatives à la disponibilité des données opérationnelles, → [...] ➔ l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien, l'établissement de projets communs et des mécanismes de gouvernance y afférents, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹ ➔. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission ne devrait pas adopter le projet d'acte d'exécution ➔.

¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement Européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

↓ 1070/2009 considérant 11 (adapté)

↻ Conseil

- (43) Les ↻ [...] ↻ organisations ↻ socia ↻ les ↻ ↻ [...] ↻ ↻ et professionnelles du personnel ↻ devraient ↻, respectivement, ↻ être ↻ [...] ↻ consultés sur toutes les mesures ↻ proposées ↻ ayant ↻ [...] ↻ ↻ une dimension ↻ sociale ↻ [...] ↻ ↻, technologique et humaine ↻ importante ↻ [...] ↻ ↻ ou des implications liées aux performances ↻. À l'échelle de ~~la Communauté~~ ↻ l'Union ↻, le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission¹ ↻ et le groupe d'experts sur la dimension humaine ↻ devrait également être consulté.
-

↓ 549/2004 considérant 20 (adapté)

↻ Conseil

- (44) Les ~~sanctions~~ ↻ pénalités ↻ prévues en cas d'infraction au présent règlement ~~et aux mesures visées à l'article 3~~ devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives, sans porter atteinte à la sécurité.

↻ (44 ter) Le présent règlement ne devrait pas faire obstacle à l'application, par les États membres, de mesures nécessaires à la sauvegarde des intérêts essentiels de la politique de sécurité ou de défense. De plus, il ne porte pas atteinte à la compétence qu'ont les États membres d'adopter des dispositions relatives à l'organisation de leurs forces armées. Cette compétence des États membres peut les amener à prendre des mesures permettant à leurs forces armées de disposer d'un espace aérien suffisant pour maintenir un niveau de formation et d'entraînement adéquat. Il convient donc de prévoir une clause de sauvegarde pour permettre l'exercice de cette compétence. ↻

↕ nouveau

↻ Conseil

- (45) ↻ [...] ↻

¹ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

- (46) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la ~~création~~ ☒ mise en œuvre ☒ du ciel unique européen, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres ~~en raison de la dimension transnationale de cette action et~~ ☒ mais ☒ peut ~~donc~~ ☒, en raison de la dimension transnationale de l'action, ☒ être mieux réalisé au niveau ~~communautaire~~ ☒ de l'Union ☒, ~~moyennant des modalités de mise en œuvre tenant compte des spécificités locales, la Communauté~~ ☒ l'Union ☒ peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

~~GÉNÉRALITÉS~~ ☒ DISPOSITIONS GÉNÉRALES ☒

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 1)

(adapté)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

Article premier

~~Objectif~~ ☒ **Objet** ☒ et champ d'application

1. ⇒ Le présent règlement fixe des règles pour la création et le bon fonctionnement du ☒ ~~L'initiative «ciel unique européen» a pour objectif~~ ☒ en vue ☒ de renforcer les normes de sécurité ☞ [...] ☞ de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales du système de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale en Europe afin de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien. Le ciel unique européen comporte un réseau paneuropéen cohérent ~~de routes ainsi que~~, ⇒ un espace aérien progressivement plus intégré, ☒ des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, fondés ~~uniquement sur des critères de sécurité, d'efficacité et techniques~~ ⇒ la sécurité, l'efficacité, l'interopérabilité et la modernisation technologique ☒, au profit de tous les usagers de l'espace aérien, ⇒ des citoyens et de l'environnement. ☒ ~~À cet effet, le présent règlement établit un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen.~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 2
(adapté)
⇒ Conseil

2. L'application du présent règlement ~~et des mesures visées à l'article 3~~ ne porte pas atteinte à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien ni aux besoins des États membres en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense, visées à l'article ~~44~~⁴¹³. Le présent règlement ~~et les mesures visées à l'article 3~~ ne s'appliquent pas aux opérations et à l'entraînement militaires ➡. La coordination avec les autorités militaires est assurée afin de déterminer les incidences potentielles de l'application du présent règlement sur les activités militaires et y remédier. ☺

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 3)
(adapté)

3. L'application du présent règlement ~~et des mesures visées à l'article 3~~ ne porte pas atteinte aux droits et aux devoirs des États membres découlant de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago»). Dans ce contexte, le présent règlement vise également ☒ à aider ☒, dans les limites de son champ d'application, ~~à aider~~ les États membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en jetant les bases d'une interprétation commune et d'une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière, et en garantissant que celles-ci sont dûment prises en compte dans le cadre du présent règlement et des règles arrêtées pour son exécution.

CHAPITRE I

GÉNÉRALITÉS

Article premier

Champ d'application et objectif

~~1. Dans le champ d'application règlement cadre, le présent règlement porte sur la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen. Le présent règlement vise à établir des exigences communes pour garantir une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne dans la Communauté.~~

~~2. Le présent règlement s'applique à la fourniture de services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale, conformément au règlement cadre et à son champ d'application.~~

CHAPITRE I

GÉNÉRALITÉS

Article premier

Objectif et champ d'application

1. Dans le champ d'application du règlement cadre, le présent règlement concerne l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen. L'objectif du présent règlement est d'appuyer le concept d'un espace aérien opérationnel progressivement plus intégré dans le cadre de la politique commune des transports et d'établir des procédures de conception, de planification et de gestion communes garantissant un fonctionnement efficace et sûr de la gestion du trafic aérien.

2. L'utilisation de l'espace aérien est propre à permettre aux services de navigation aérienne de fonctionner comme un tout cohérent et logique, conformément au règlement (CE) no 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»)¹.

43. Sans préjudice de l'article 10, le présent règlement s'applique à l'espace aérien situé à l'intérieur des la régions EUR et AFI de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour lequel les États membres assurent la prestation de services de la circulation aérienne conformément au règlement sur la fourniture de services. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à l'espace aérien situé à l'intérieur d'autres régions de l'OACI et placé sous leur responsabilité, à condition qu'ils en informent la Commission et les autres États membres.

¹ Voir page 10 du présent Journal officiel

↓ 551/2004

~~4. Les régions d'information de vol comprises à l'intérieur de l'espace aérien auquel s'applique le présent règlement sont publiées au Journal officiel de l'Union européenne.~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 1)

~~4. L'application à l'aéroport de Gibraltar du présent règlement s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord sur le conflit de souveraineté portant sur le territoire sur lequel cet aéroport est situé.~~

↓ nouveau

→ Conseil

→ [...] ←

→ [...] ←

↓ 549/2004 (adapté)

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement ~~et des mesures visées à l'article 3~~, on entend par:

↓ 549/2004 (adapté)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

~~1. «service du contrôle de la circulation aérienne»: un service assuré dans le but:~~

12) «service de contrôle d'aérodrome»: un service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome;

23) «service d'information aéronautique»: un service établi pour fournir, dans une zone de couverture définie, les informations et les données aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne;

⇒ 2 bis) «Agence»: l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne établie par le règlement (UE) 2018/1139; Ⓒ

35) «prestataire de services de navigation aérienne»: toute entité publique ou privée fournissant ~~des~~ ☒ un ou plusieurs ☒ services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;

44) «services de navigation aérienne» ☒ (ANS) ☒: les services de la circulation aérienne, les services de communication, de navigation et de surveillance ☒ (CNS) ☒ ⇒ y compris les services qui augmentent les signaux émis par les satellites des constellations principales du GNSS aux fins de la navigation aérienne Ⓒ, les services météorologiques ⇒ destinés à la navigation aérienne Ⓒ ~~destinés à la navigation aérienne~~ ☒ (MET) ☒, et les services d'information aéronautique ☒ (AIS) ☒ ⇒ et les services de données pour la circulation aérienne (ADS); ⇐

51) «service du contrôle de la circulation aérienne»: un service assuré dans le but:

a) d'empêcher:

i) les abordages entre aéronefs; ~~22~~

ii) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles; ~~et~~

b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;

↓ nouveau

⇒ Conseil

6) «services de données pour la circulation aérienne»: les services consistant à collecter, agréger et intégrer des données opérationnelles provenant de prestataires de services de surveillance, de prestataires de services météorologiques (MET) et de services d'information aéronautique (AIS) ainsi que de fonctions de réseau et d'autres entités pertinentes ⇒ produisant des données opérationnelles ☹ , ⇒ [...] ☹ et ☹ à fournir des données traitées à des fins de contrôle de la circulation aérienne et de gestion du trafic aérien;

⇒ [...] ☹

↓ 549/2004 (adapté)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

89) «gestion des courants de trafic aérien» ☒ (ATFM) ☒: une fonction ⇒ ⇒ [...] ☹ ⇐ mise en place dans le but de contribuer à un écoulement en toute sécurité, ordonné et rapide du trafic aérien ⇒ couvrant la totalité du trajet ⇐ en veillant à ce que la capacité de contrôle du trafic aérien soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par les prestataires de services de la circulation aérienne appropriés;

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 2) b)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

949) «gestion du trafic aérien»: le regroupement des fonctions ⇒ ⇒ [...] ☹ et ☹ des services ⇐ embarquées et au sol (services de la circulation aérienne, gestion de l'espace aérien et gestion des courants de trafic aérien, ⇒ y compris la conception des procédures de vol ☹) requises pour assurer le mouvement sûr et efficace des aéronefs durant toutes les phases d'exploitation;

↓ 549/2004

↻ Conseil

1044) «services de la circulation aérienne»: selon le cas, les services d'information de vol, les services d'alerte, les services consultatifs de la circulation aérienne et les services du contrôle de la circulation aérienne (services de contrôle régional, services de contrôle d'approche et services de contrôle d'aérodrome);

116) «bloc d'espace aérien»: un espace aérien dont les dimensions sont définies, dans l'espace et dans le temps, ↻ consistant en une ou plusieurs structures d'espace aérien, ☹ à l'intérieur duquel sont fournis des services de navigation aérienne;

127) «gestion de l'espace aérien»: une fonction de planification ↻ et de suivi ☹ dont l'objectif principal est d ↻ 'optimiser ☹ l'utilisation de l'espace aérien disponible grâce à un partage horaire dynamique de ce dernier et, par moments, à la ségrégation entre diverses catégories d'utilisateurs de l'espace aérien en fonction de leurs besoins à court terme;

↓ nouveau

↻ Conseil

13) «structure de l'espace aérien»: un volume spécifique d'espace aérien défini en vue d'assurer l'exploitation sûre et optimale de ↻ [...] ☹ ↻ la gestion du trafic aérien ☹ ;

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 2) a)
(adapté)

148) «usagers de l'espace aérien»: les exploitants d'aéronefs exploités ☒ conformément aux ☒ ~~selon les~~ règles de la circulation aérienne générale;

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 2) g)

1523-ter) «service d'alerte»: un service assuré dans le but d'alerter les organismes compétents lorsque des aéronefs ont besoin d'une aide en matière de recherche et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;

↓ 549/2004

⇒ nouveau

~~1612)~~ «contrôle d'approche»: un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ;

~~1712)~~ «contrôle régional»: un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur ⇒ de régions de contrôle ⇐ ~~d'un bloc d'espace aérien~~;

↓ nouveau

⇒ Conseil

18) «valeur de référence»: une valeur définie ⇒ [...] ☹ aux fins de la fixation d'objectifs de performance et ⇒ [...] ☹ ⇒ [...] ☹ ⇒ estimée en utilisant ☹ des coûts ⇒ [...] ☹ ⇒ réels ☹ ou des coûts unitaires ⇒ [...] ☹ ⇒ réels ☹ au cours de l'année précédant le début de la période de référence concernée;

19) «groupe de référence»: un groupe de prestataires de services de la circulation aérienne ayant un environnement opérationnel et économique similaire;

20) «valeur de ventilation»: la valeur obtenue, pour un prestataire de services de la circulation aérienne donné, en ventilant un objectif de performance à l'échelle de l'Union au niveau d'⇒ [...] ☹ ⇒ **'un ou de plusieurs'** ☹ prestataire ⇒ **s** ☹ de services de la circulation aérienne et utilisée comme référence pour évaluer la cohérence de l'objectif de performance fixé dans le projet de plan de performance avec l'objectif de performance à l'échelle de l'Union;

↓ 549/2004

~~14) «ensemble de services»: au moins deux services de navigation aérienne;~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 2) d)
↻ Conseil

↻ [...] ↻

↻ 21) «certificat»: un certificat tel que défini à l'article 3, paragraphe 12, du règlement (UE) 2018/1139; ↻

↓ nouveau
↻ Conseil

22) «service commun d'information»: un service consistant à ↻ [...] ↻ ↻ user ↻ des données statiques et dynamiques ↻ [...] ↻ afin de permettre la fourniture de services ↻ U-space ↻ pour la gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord;

↓ 549/2004

~~2346~~ 2416) «services de communication»: services aéronautiques fixes et mobiles destinés à permettre les communications sol/sol, air/sol et air/air à des fins de contrôle de la circulation aérienne;

~~18) «concept d'exploitation»: les critères pour l'utilisation opérationnelle du réseau européen de gestion du trafic aérien ou d'une partie de ce réseau;~~

~~2449~~ 2419) «composants»: les objets tangibles, tels que le matériel, et les objets intangibles, tels que les logiciels, dont dépend l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien;

↓ nouveau
↻ Conseil

25) «région de contrôle»: un espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface;

26) «processus décisionnel coopératif»: un processus dans lequel les décisions se prennent en interaction et concertation avec les  autorités concernées des  États membres, les parties prenantes opérationnelles et les autres acteurs éventuels  tout en visant le consensus  ;

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 2) j)
 nouveau
 Conseil

~~2741)~~ «services transfrontaliers»: ~~toute situation où~~ des services de navigation aérienne ~~sont~~ fournis dans un État membre par un prestataire de services  ayant son principal établissement dans un autre État membre  ~~certifié dans un autre État membre~~ ;

↓ nouveau
 Conseil

28) «déclaration»: aux fins de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, une déclaration au sens de l'article 3, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/1139;

 29) «services de navigation aérienne en route»: les services de la circulation aérienne liés au contrôle d'un aéronef depuis la fin de la phase de décollage et de montée initiale jusqu'au début de la phase d'approche et d'atterrissage, ainsi que les services de navigation aérienne sous-jacents nécessaires pour fournir des services de la circulation aérienne en route; 

30) «zone tarifaire en route»: le volume d'espace aérien s'étendant du sol jusques et y compris l'espace aérien supérieur, dans lequel des services de navigation aérienne en route sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique  est   et un taux unitaire unique sont  établi  e   s  ;

↓ 549/2004 (adapté)

↻ Conseil

~~3129)~~ « ~~↻ [...]~~ ~~☐~~ ~~↻ EUROCONTROL~~ ~~☐~~ »: l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne établie par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960¹;

~~3247)~~ «réseau européen de gestion du trafic aérien» (EATMN): l'ensemble des systèmes, ~~↻ [...]~~ ~~☐~~ ~~↻ visés~~ ~~☐~~ ~~au point 3.1 de~~ ~~à l'annexe VIII~~ du règlement (UE) 2018/1139 ~~(CE)~~ ~~no 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant~~ ~~l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (règlement sur~~ ~~l'interopérabilité)~~², permettant la fourniture de services de navigation aérienne dans ~~la~~ ~~Communauté~~ ~~☒~~ l'Union ~~☒~~, y compris les interfaces aux frontières avec les pays tiers;

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 2) c)

(adapté)

↻ Conseil

~~3343a)~~ «plan directeur ~~☒~~ européen ~~☒~~ de gestion du trafic aérien ~~GTA~~»: le plan approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil³, ~~↻ [...]~~ ~~☐~~ ~~du 27 février 2007 relatif à~~ ~~la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de~~ ~~nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)~~⁴, et ses modifications ultérieures;

¹ ~~Convention modifiée par le protocole du 12 février 1981 et révisée par le protocole du 27 juin 1997.~~

² ~~Voir page 33 du présent Journal officiel.~~

³ JO L 95 du 9.4.2009, p. 41.

⁴ ~~↻ [...]~~ ~~☐~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 2) f)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

34~~22~~) «gestion souple de l'espace aérien»: un concept de gestion de l'espace aérien  tel que décrit par l'OACI,  ⇒ fondé sur le principe fondamental selon lequel l'espace aérien n'est pas désigné comme un espace aérien purement civil ou militaire, mais est plutôt considéré comme un ensemble dans lequel tous les besoins des utilisateurs doivent être pris en compte dans la mesure du possible  ~~appliqué dans la zone couverte par la conférence européenne de l'aviation civile sur la base du «Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace» publié par Eurocontrol~~;

↓ 549/2004

~~23) «région d'information de vol»: un espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés;~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 2) g)

⇒ Conseil

35~~23 bis~~) «service d'information de vol»: un service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

 35 *ter*) «bloc d'espace aérien fonctionnel»: un bloc d'espace aérien fondé sur des besoins opérationnels et défini indépendamment des frontières nationales, où la fourniture des services de navigation aérienne et des fonctions connexes est fondée sur la performance et optimisée en vue de la mise en place, au niveau de chaque bloc d'espace aérien fonctionnel, d'une coopération renforcée entre les prestataires de services de navigation aérienne ou, le cas échéant, d'un fournisseur intégré; 

 35 *quarter*) «conception des procédures de vol»: toutes les tâches relatives à la conception d'une procédure de vol aux instruments; 

↓ 549/2004

~~24) «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;~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 2) h)

~~25) «bloc d'espace aérien fonctionnel»: un bloc d'espace aérien fondé sur des besoins opérationnels et défini indépendamment des frontières nationales, où la fourniture des services de navigation aérienne et des fonctions connexes est fondée sur la performance et optimisée en vue de la mise en place, au niveau de chaque bloc d'espace aérien fonctionnel, d'une coopération renforcée entre les prestataires de services de navigation aérienne ou, le cas échéant, d'un fournisseur intégré;~~

↓ 549/2004 (adapté)

⇒ nouveau

⌚ Conseil

~~3626)~~ «circulation aérienne générale»: tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que tous les mouvements d'aéronefs d'État (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane et de police) lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'~~OACI~~ ☒ l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), établie par la convention de Chicago ⌚ [...] ⌚ ☒;

~~27) «OACI»: Organisation de l'aviation civile internationale, établie par la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale;~~

~~3728)~~ «interopérabilité»: un ensemble de propriétés fonctionnelles, techniques et opérationnelles que doivent posséder les systèmes et les composants de l'EATMN ainsi que les procédures relatives à son exploitation, afin d'assurer l'exploitation sûre, efficace et sans solution de continuité de ce réseau; ~~l'interopérabilité est réalisée en mettant les systèmes et les composants en conformité avec les exigences essentielles;~~

38~~29~~) «services météorologiques ➡ destinés à la navigation aérienne (MET) ☹ »: les installations et les services qui fournissent ➡ [...] ☹ des prévisions, ➡ des alertes, ➡ des bulletins et des observations météorologiques ➡ aux fins de la navigation aérienne ➡ ainsi que toute autre information ou donnée météorologique fournie par les États à des fins aéronautiques;

↴ nouveau

➡ Conseil

39) «autorité nationale compétente»: les entités au sens de l'article 3, point 34), du règlement (UE) 2018/1139;

40) «autorité nationale de surveillance»: l'organisme national ou les organismes nationaux chargés par un État membre des tâches prévues par le présent règlement ➡ [...] ☹ ;

↓ 549/2004 (adapté)

➡ Conseil

41~~30~~) «services de navigation»: les installations et les services qui fournissent ➡ [...] ☹ ➡ [...] ☹ ➡ ➡ à un aéronef ☹ des informations relatives au positionnement et au temps;

↴ nouveau

➡ Conseil

42) «crise de réseau»: une incapacité d'assurer la prestation de services de gestion du trafic aérien et ➡ /ou ☹ de navigation aérienne au niveau requis en raison d'une perte importante de capacité du réseau, ou d'un déséquilibre important entre la capacité du réseau et la demande, ou d'une défaillance importante des flux d'information ➡ ou de l'intégrité ☹ dans une ou plusieurs parties du réseau à la suite d'une situation inhabituelle ou imprévue;

43) «gestionnaire de réseau»: l'entité chargée des tâches nécessaires pour contribuer à l'exécution des fonctions de réseau visées à l'article 26, conformément à l'article 27;

➡ 43 bis) «plan de réseau opérationnel»: un plan établi dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif pour mettre en œuvre ➡ au niveau opérationnel ⚡ les objectifs des fonctions de réseau ➡ [...] ⚡ ➡ et contribuer aux ⚡ objectifs de performance; ⚡

➡ 43 ter) «plan de réseau stratégique»: un plan établi dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif orientant le développement à long terme du réseau; ⚡

➡ 43 quarter) «circulation aérienne opérationnelle»: tous les vols qui ne sont pas conformes aux dispositions prévues pour la circulation aérienne générale et pour lesquels des règles et procédures ont été spécifiées par des autorités nationales appropriées; ⚡

↓ 549/2004 (adapté)

⇒ nouveau

➡ Conseil

~~4431)~~ «données opérationnelles»: les informations relatives à toutes les phases d'un vol et qui sont nécessaires ⇒ à des fins opérationnelles ⇐ pour ~~que~~ les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports et les autres acteurs concernés ~~puissent prendre des décisions opérationnelles~~;

➡ 44 bis) «parties prenantes opérationnelles»: les usagers civils et militaires de l'espace aérien, les prestataires de services de navigation aérienne civils et militaires, ainsi que les exploitants d'aéroports; ⚡

~~32) «procédure telle qu'utilisée dans le cadre du "règlement sur l'interopérabilité": une méthode standard pour l'utilisation technique ou opérationnelle des systèmes dans le contexte des concepts d'exploitation approuvés et validés qui exigent une mise en œuvre uniforme dans la totalité du réseau européen de gestion du trafic aérien;~~

↓ nouveau

➡ Conseil

45) «plan de performance»: un plan ➡ [...] ⚡ visant à améliorer la performance des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau;

~~4633~~) «mise en service»: la première mise en exploitation après ~~une~~ installation initiale ou ~~une~~ amélioration d'un système;

~~4734~~) «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 du contrôle de la circulation aérienne;

~~35) «itinéraire»: la route choisie que doit suivre un aéronef durant son exploitation;~~

~~36) «exploitation sans solution de continuité»: l'exploitation du réseau européen de gestion du trafic aérien d'une manière telle que, pour les usagers, il se comporte comme une entité unique;~~

48) «phase de définition de SESAR»: la phase qui comprend l'établissement et la mise à jour de la vision à long terme du projet SESAR, du concept connexe d'exploitation permettant des améliorations à chaque étape du vol, des changements opérationnels essentiels requis au sein du réseau européen de gestion du trafic aérien (EATMN) et des priorités de développement et de déploiement requises;

49) «phase de déploiement de SESAR»: les phases successives d'industrialisation et de mise en œuvre au cours desquelles sont menées les activités suivantes: normalisation, production et certification des équipements et processus au sol et embarqués nécessaires à la mise en œuvre des solutions SESAR (industrialisation); et l'acquisition, l'installation et la mise en service d'équipements et de systèmes fondés sur des solutions SESAR, y compris les procédures opérationnelles associées (mise en œuvre);

50) «phase de développement de SESAR»: la phase au cours de laquelle sont menées des activités de recherche, de développement et de validation visant à fournir des solutions SESAR parvenues à maturité;

51) «projet SESAR»: le projet destiné à moderniser la gestion du trafic aérien en Europe, qui vise à doter l'Union d'une infrastructure de gestion du trafic aérien performante, normalisée et interopérable, et qui consiste en un cycle d'innovation comprenant la phase de définition de SESAR, la phase de développement de SESAR et la phase de déploiement de SESAR;

52) «solution SESAR»: un résultat déployable de la phase de développement de SESAR introduisant des procédures ou des technologies opérationnelles normalisées et interopérables qui sont nouvelles ou améliorées;

↓ 549/2004 (adapté)

~~5338~~ «services de surveillance»: les installations et les services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre;

~~5439~~ «système»: les composants au sol ou embarqués, ainsi que les équipements spatiaux qui fournissent un appui aux services de navigation aérienne pour toutes les phases de vol;

↓ nouveau
→ Conseil

→ [...] ←

56) «zone tarifaire terminale»: un aéroport ou un groupe d'aéroports se trouvant sur les territoires d'un État membre → ou de plusieurs États membres ← , dans lequel des services de navigation aérienne terminaux sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique → et un taux unitaire unique ← → [...] ← → sont ← établi → [...] ← → s ← ;

↓ 549/2004

⇒ Conseil

5740) «amélioration»: toute modification qui change les caractéristiques opérationnelles d'un système:»

⇒ ~~Article 2 bis~~ ⇐

⇒ **Blocs d'espace aérien fonctionnels** ⇐

⇒ 1. Les États membres peuvent mettre en place un bloc d'espace aérien fonctionnel afin d'améliorer la coopération et la coordination en vue de favoriser les performances du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen. Sans préjudice de l'article 5, paragraphes 3 à 5 bis, du présent règlement, les États membres peuvent s'acquitter conjointement de tout ou partie des obligations qui leur incombent en vertu des articles 3, 4, 5, 7, 7 bis, 7 ter, 8, 10, 13, 13 bis, 13 ter et 17 du présent règlement et des règles de mise en œuvre adoptées sur la base de celles-ci au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel. ⇐

⇒ 2. Le cas échéant, la coopération peut également s'étendre aux pays tiers prenant part aux blocs d'espace aérien fonctionnels. ⇐

⇒ 4. Des blocs d'espace aérien fonctionnels sont mis en place au moyen d'un accord international conclu entre les États membres concernés et, le cas échéant, les pays tiers concernés responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien couvert par le bloc d'espace aérien fonctionnel. L'accord et la liste des obligations que les États membres ont l'intention de mettre en œuvre conjointement sont notifiés à la Commission. ⇐

↓ 549/2004

~~Article 3~~

~~Domaines d'intervention de la Communauté~~

~~1. Le présent règlement établit un cadre réglementaire harmonisé en vue de la réalisation du ciel unique européen en liaison avec:~~

~~a) le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»)¹;~~

~~b) le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»)²; et~~

~~c) le règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»)³;~~

~~et les mesures d'exécution adoptées par la Commission sur la base du présent règlement et des règlements susvisés.~~

~~2. Les mesures visées au paragraphe 1 s'appliquent sous réserve des dispositions du présent règlement.~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 3)
(adapté)
⇒ nouveau

CHAPITRE II

⊗ AUTORITES NATIONALES DE SURVEILLANCE ⊗

Article 34

⊗ Nomination, établissement et exigences concernant les ⊗ ~~A~~autorités nationales de surveillance

¹ Voir page 20 du présent Journal officiel.
² Voir page 10 du présent Journal officiel.
³ Voir page 26 du présent Journal officiel.

1. Les États membres désignent ou instituent, conjointement ou individuellement, un ou plusieurs organismes faisant fonction d'autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées ~~au titre du~~ ☒ par le ☒ présent règlement ~~et des mesures visées à l'article 3.~~

~~2. Les autorités nationales de surveillance sont indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne. Cette indépendance est réalisée par une séparation adéquate entre les autorités nationales de surveillance et ces prestataires, au moins au niveau fonctionnel.~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 3)

(adapté)

⇒ nouveau

☑ Conseil

~~32. ☑ [...] ☑ L' ☑ autorité ☑ [...] ☑ nationale ☑ [...] ☑ de surveillance exerce ☑ [...] ☑ ☑ [...] ☑ ses ☑ compétences de manière impartiale, indépendante et transparente. À cette fin, il est mis en place des systèmes de gestion et de contrôle appropriés ☑ et ☑ [...] ☑ ☑ est ☑ organisée ☑ [...] ☑, dotée ☑ [...] ☑ d'effectifs, gérée ☑ [...] ☑ et financée ☑ [...] ☑ en conséquence ☑. ☑, y compris au sein de l'administration d'un État membre. Néanmoins, cela n'empêche pas les autorités nationales de surveillance d'exercer leurs tâches conformément aux règles d'organisation des autorités nationales de l'aviation civile ou de tout autre organisme public.~~

↓ nouveau

☑ Conseil

3. ☑ [...] ☑

☑ [...] ☑ ☑ L' ☑ autorité ☑ [...] ☑ nationale ☑ [...] ☑ de surveillance ☑ [...] ☑ ☑ est ☑ indépendante ☑ [...] ☑ de ☑ [...] ☑ ☑ tous les ☑ prestataire ☑ s ☑ de services de navigation ☑ [...] ☑ ☑ sur le plan organisationnel, hiérarchique et décisionnel, notamment en évitant les conflits d'intérêt avec ces prestataires de services. Cette indépendance n'empêche pas cette autorité et ces prestataires de services de faire partie de la même fonction publique, de la même entité publique ou de la même administration ☑.

4. Les États membres peuvent instituer des autorités [...] qui sont compétentes soit pour plusieurs secteurs réglementés, soit en ce qui concerne plusieurs domaines de réglementation dans le secteur des transports, [...] à condition que ces autorités réglementaires intégrées satisfassent aux exigences d'indépendance énoncées dans le présent article. [...] L' autorité nationale de surveillance peut [...] être liée, en ce qui concerne sa structure organisationnelle, à d'autres autorités publiques, notamment l' autorité nationale de concurrence visée à l' article 11 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil¹, [...] l' autorité nationale compétente ou, le cas échéant, une autorité nationale des transports, à condition que l' organisme conjoint ainsi créé satisfasse aux exigences d'indépendance énoncées dans le présent article.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 3)

→ Conseil

[...]

↓ nouveau

→ Conseil

[...]

[...]

¹ Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité (JO L 1 du 4.1.2003, p. 1).

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 3)

⇒ nouveau

95. Les États membres notifient à la Commission le nom et l'adresse des autorités nationales de surveillance et les changements apportés à ces données, ainsi que les mesures prises pour assurer le respect ⇒ du présent article ⇐ ~~des paragraphes 2, 3 et 4.~~

↓ nouveau

⇒ Conseil

⇒ [...] ⇐

↓ 1070/2009 Article 2, point 1) (adapté)

⇒ Conseil

Article 42

Tâches des autorités de surveillance nationales

1. ⇒ [...] ⇐ ⇒ L' autorité ⇒ [...] ⇐ ⇒ nationale ⇐ de surveillance ⇒ [...] ⇐ ⇒ [...] ⇐
⇒ exécute ⇒ [...] ⇐ les tâches qui ⇒ [...] ⇐ ⇒ lui ⇐ **sont assignées en vertu du présent règlement et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, en particulier les tâches suivantes** ⇐ ~~du règlement-cadre, assurent un contrôle adéquat de l'application du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne qui fournissent des services dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'État membre qui a désigné ou établi l'autorité concernée.~~

↓ nouveau

⇒ Conseil

a) ⇒ vérification de ⇐ ⇒ [...] ⇐ la conformité aux exigences nationales en matière de sécurité et de défense et le respect de celles-ci par les prestataires de services ⇐ visés à l'article ⇒ ⇒ [...] ⇐ 7, paragraphe 1 *bis*, point b) et à l'article 8, paragraphe 4, point d) ⇐ ⇒ [...] ⇐;

- c) évaluation [...] et approbation de [...] la fixation des prix pour la fourniture du service commun d'information, conformément à l'article 9;
- d) [...] élaboration du projet de plan de performance, y compris la fixation de critères de répartition des [...] coûts et la définition des objectifs de performance, le suivi des performances et [...] les systèmes de tarification tels que définis aux articles 10 à 13 *ter*, 17 et aux articles 19 à 22 et dans les actes d'exécution visés aux articles 18 et 23 [...] et dans les limites d [...] esdits articles et actes ;
- e) supervision de [...] l'application du règlement en ce qui concerne la transparence des comptes [...] conformément à l'article 25, auditent ou vérifient et approuvent les données financières visées à l'article 25, paragraphe 4.

[...]

↓ 1070/2009 Article 2, point 1) (adapté)
(adapted)
⇒ nouveau
⇒ Conseil

32. À cette fin, chaque autorité nationale de surveillance [...], en coordination avec l'autorité nationale compétente lorsqu'il s'agit d'une entité différente, organise et mène les activités de suivi nécessaires, y compris, le cas échéant, les inspections et les enquêtes [...] et les audits, [...] s pour détecter toute [...] éventuelle [...] non-conformité, par des entités faisant l'objet de leur surveillance au titre du présent règlement, aux exigences énoncées dans le présent règlement ainsi que dans [...] les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci pour vérifier le respect des exigences du présent règlement, notamment les besoins en matière de ressources humaines, dans le cadre de la fourniture des services de navigation aérienne. En cas de non-conformité, les autorités nationales de surveillance décident des mesures correctives à prendre et les appliquent.

[...]

Les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroports et les prestataires de services communs d'information concernés se conforment aux mesures d'exécution prises [...] par les autorités nationales de surveillance dans ce contexte. Dans le cas de services transfrontaliers, l'État membre concerné, ou son autorité nationale de surveillance, peut demander à l'État membre dans lequel le prestataire de services est établi ou a son principal établissement, ou à l'autorité nationale de surveillance de cet État membre, de lui apporter un soutien pour surmonter toute difficulté d'application. Les deux États membres, ou leurs autorités nationales de surveillance, s'efforcent de coopérer à cette fin.

↴ nouveau

↻ Conseil

Article 5

Coopération entre les autorités nationales de surveillance

1. Les autorités nationales de surveillance échangent des informations le cas échéant, en particulier les informations relatives à leurs travaux et processus de prise de décision, à leurs meilleures pratiques et procédures, ainsi qu'à l'application du présent règlement. À cette fin, les autorités nationales de surveillance peuvent participer et collabore r [...] au sein d'un réseau qui se réunit régulièrement .

2. Les autorités nationales de surveillance coopèrent étroitement, en particulier, dans le cas de la fourniture de services transfrontaliers et de la fourniture de services de navigation aérienne dans un espace aérien relevant de la responsabilité d'un autre État membre, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans leurs tâches de suivi et de surveillance et dans le traitement des inspections et des enquêtes.

↓ 1070/2009 Article 2, point 1) (adapté)
(adapted)
⇒ nouveau
⇒ Conseil

3. ~~En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels s'étendant sur~~ ➡ [...] ➡ Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne dans ➡ un espace aérien relevant de la responsabilité de ➡ deux ➡ ~~plusieurs~~ États membres ➡ ou plus ➡, ➡ notamment en ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels, ➡ les États membres concernés concluent ➡, le cas échéant, ➡ un accord sur la surveillance ➡ qu'ils ➡ ou leurs autorités ➡ doivent exercer en vertu du présent règlement à l'égard des ➡ ~~relativement aux~~ prestataires de services de navigation aérienne ➡ concernés ➡ ~~fournissant des services concernant ces blocs.~~ ➡ [...] ➡

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)

~~4. Les autorités de surveillance nationales coopèrent étroitement afin d'effectuer un contrôle adéquat des prestataires de services de navigation aérienne qui sont détenteurs d'un certificat valable délivré par un État membre et qui fournissent également des services ayant trait à l'espace aérien relevant de la responsabilité d'un autre État membre. Cette coopération comprend des arrangements en vue du traitement des cas de non-respect des exigences communes applicables prévues à l'article 8 ter, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 ou des conditions applicables fixées dans l'annexe II.~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)

~~5. Dans le cas de la fourniture transfrontalière de services de navigation aérienne, ces arrangements comprennent un accord sur la reconnaissance mutuelle des tâches de contrôle énoncées aux paragraphes 1 et 2 et des résultats de ces tâches. Cette reconnaissance mutuelle s'applique également lorsque des mécanismes de reconnaissance entre les autorités de surveillance nationales sont mis en place pour la procédure de certification des prestataires de services.~~

↓ nouveau

→ Conseil

4. Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne dans un espace aérien relevant de la responsabilité d'un autre État membre, les accords visés au paragraphe 3 prévoient la reconnaissance mutuelle de la décharge, par chacun → des États membres ou leurs → [...] → autorités, des tâches → [...] → énoncées dans le présent règlement et des résultats de la décharge de ces tâches. Ils précisent également quelle autorité nationale de surveillance est chargée de → [...] → s tâches → s → à l'article → [...] → → 4, paragraphe 1 → .

↓ 1070/2009 Article 2, point 1) (adapté)
(adapted)

→ Conseil

65. ¶ ☒ Lorsque ☒ le droit national le permet et afin de nouer une coopération régionale, les autorités de surveillance nationales peuvent également conclure des accords sur le partage des responsabilités touchant aux tâches de contrôle. → [...] →

→ 5 bis. Les accords visés au présent article sont notifiés à la Commission. →

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)

~~Article 3~~

~~Entités qualifiées~~

~~1. Les autorités de surveillance nationales peuvent décider de déléguer tout ou partie des inspections et enquêtes visées à l'article 2, paragraphe 2, à des entités qualifiées répondant aux exigences définies à l'annexe I.~~

~~2. Une telle délégation octroyée par une autorité de surveillance nationale est valable dans toute la Communauté pendant une période renouvelable de trois ans. Les autorités de surveillance nationales peuvent charger toute entité qualifiée établie dans la Communauté d'effectuer les inspections et enquêtes.~~

~~Article 10~~

~~Consultation des parties intéressées~~

~~1. Les États membres, agissant conformément à leur législation nationale, instaurent des mécanismes de consultation en vue d'une participation appropriée des parties intéressées, y compris les organisations professionnelles représentant les personnels, à la mise en œuvre du ciel unique européen.~~

CHAPTER III

~~RÈGLES RELATIVES À LA FOURNITURE DE SERVICES~~

~~Article 6~~

~~Exigences communes~~

~~Des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne sont définies conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre. Les exigences communes portent au moins sur les éléments suivants,~~

~~compétence et aptitude technique et opérationnelle,~~

~~systèmes et procédés de gestion de la sécurité et de la qualité,~~

~~système de comptes rendus,~~

~~qualité des services,~~

~~solidité financière,~~

~~responsabilité et couverture des risques,~~

~~propriété et structure organisationnelle, notamment la prévention de conflits d'intérêt,~~

~~ressources humaines, notamment des plans de recrutement adéquats,~~

~~sûreté.~~

Article ~~67~~

➡ [...] ⚬ ➡ Fourniture de services par ⚬ des prestataires de services de navigation aérienne
➡_⚬ ➡ [...] ⚬

~~1. La fourniture de tous les services de navigation aérienne dans la Communauté est soumise à une certification par les États membres.~~

↓ 550/2004

~~2. Les demandes de certification sont soumises à l'autorité de surveillance nationale de l'État membre où est situé le principal établissement ou, le cas échéant, le siège social du prestataire.~~

↓ nouveau

➡ Conseil

➡ [...] ⚬

➡ [...] ⚬ ➡ 2. Sans préjudice de l'article 7, de l'article 7 *bis* et de l'article 8, paragraphe 4, du présent règlement, une entité qui ⚬ satisfait ➡ [...] ⚬ aux exigences ➡ [...] ⚬

➡ [...] ⚬

↻ énoncées aux articles ↻ ↻ [...] ↻ 41 du règlement (UE) 2018/1139 ↻ ↻ ↻ et des actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. ↻ est autorisée à fournir ↻ [...] ↻ des services de navigation aérienne pour les usagers de l'espace aérien ↻ ↻ ↻ au sein de l'Union ↻ , dans des conditions non discriminatoires ↻ [...] ↻ .

↻ 2 bis. Dans le cas où un État membre a accordé à un prestataire de services de navigation aérienne une dérogation à l'obligation de détenir un certificat en vertu de l'article 41, paragraphe 6, du règlement (UE) 2018/1139, cet État membre peut, nonobstant le paragraphe 2, autoriser ce prestataire de services à fournir des services de navigation aérienne dans la partie de l'espace aérien relevant de sa responsabilité pour laquelle cette dérogation a été accordée et dans le respect des conditions énoncées audit article. ↻

↻ 3. Nonobstant le paragraphe 2, les États membres peuvent autoriser la fourniture par les militaires des services de navigation aérienne visés à l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/1139 dans tout ou partie de l'espace aérien sous leur responsabilité, sans certification et/ou application de tout ou partie du présent règlement. Dans de tels cas, l'État membre concerné notifie sa décision à la Commission et aux autres États membres. La fourniture de ces services est conforme aux conditions énoncées à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (UE) 2018/1139. ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↓ 550/2004

~~3. Les autorités de surveillance nationales délivrent des certificats aux prestataires de services de navigation aérienne lorsqu'ils respectent les exigences communes visées à l'article 6. Des certificats peuvent être délivrés pour chacun des services de navigation aérienne définis à l'article 2 du règlement cadre ou pour un ensemble de services, notamment lorsqu'un prestataire de services de la circulation aérienne, quel que soit son statut juridique, exploite et entretient ses propres systèmes de communication, de navigation et de surveillance. Les certificats sont régulièrement contrôlés.~~

~~4. Les certificats précisent les droits et obligations des prestataires de services de navigation aérienne, notamment l'accès des usagers de l'espace aérien aux services sur une base non discriminatoire, concernant en particulier la sécurité. La certification ne peut être subordonnée qu'aux conditions définies à l'annexe II. Ces conditions sont objectivement justifiées, non discriminatoires, proportionnées et transparentes.~~

~~5. Nonobstant le paragraphe 1, les États membres peuvent autoriser la fourniture de services de navigation aérienne dans l'ensemble ou dans une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité sans certification, lorsque le prestataire de tels services les fournit principalement pour des mouvements d'aéronefs autres que la circulation aérienne générale. Dans ces cas, l'État membre concerné informe la Commission et les autres États membres de sa décision et des mesures prises pour assurer au maximum le respect des exigences communes.~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 3)

~~7. Les autorités de surveillance nationales contrôlent le respect des exigences communes et des conditions liées à l'octroi des certificats. Les contrôles pratiqués sont exposés en détail dans les rapports annuels présentés par les États membres en vertu de l'article 12, paragraphe 1, du règlement cadre. Si une autorité de surveillance nationale constate que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou conditions, elle prend des mesures appropriées tout en assurant la continuité des services, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. Ces mesures peuvent comprendre le retrait du certificat.~~

↓ 550/2004

~~8. Un État membre reconnaît tout certificat délivré dans un autre État membre conformément au présent article.~~

~~9. Dans des circonstances exceptionnelles, les États membres peuvent reporter de six mois au-delà de la date visée à l'article 19, paragraphe 2, la mise en conformité avec le présent article. Les États membres notifient cette prolongation à la Commission et la motivent.~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 4)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

Article ~~7~~⁸

Désignation des prestataires de services de la circulation aérienne

1. Les États membres garantissent la fourniture des services de la circulation aérienne en exclusivité dans des blocs d'espace aérien spécifiques appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité. À cet effet, les États membres désignent ~~un prestataire de services de la circulation aérienne détenteur d'un certificat valable dans la Communauté.~~ ⇒ , individuellement ou collectivement, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne. ⇒ Les États membres disposent d'un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne la désignation d'un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne, à condition que le ou les prestataires de services de la circulation aérienne satisfassent aux exigences énoncées dans le présent article. ☹

⇒ 1 bis. ☹ Les prestataires de services de la circulation aérienne respectent les conditions
⇒ cumulatives ☹ ⇒ _ ☹ suivantes: ⇐

↓ nouveau

⇒ Conseil

- a) ⇒ [...] ☹ ils sont détenteurs d'un certificat ⇒ [...] ☹ ⇒ en vertu de ☹ l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 ⇒ [...] ☹ ⇒ ou d'une déclaration valable au titre de l'article 41, paragraphe 5, du règlement (UE) 2018/1139, sauf s'ils sont exemptés de l'obligation de certification en vertu de l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/1139;; ☹
- b) ils respectent les exigences nationales en matière de sécurité et de défense ⇒ _ ☹
- ⇒ c) leur principal établissement est situé sur le territoire d'un État membres; ☹

➡ d) ils sont détenus à plus de 50 % et effectivement contrôlés par des États membres ou des ressortissants d'États membres, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires, sauf disposition contraire contenue dans un accord avec un pays tiers auquel l'Union est partie. ☹

➡ [...] ☹

➡ Par dérogation aux points c) et d), un État membre peut désigner un prestataire de services de la circulation aérienne ayant son principal établissement dans un pays tiers et/ou ne satisfaisant pas à la condition énoncée au point d) pour fournir des services de circulation aérienne dans une partie limitée de l'espace aérien dont cet État membre est responsable lorsque cette partie de l'espace aérien voisine un espace aérien relevant de la responsabilité de ce pays tiers. ☹

↓ 1070/2009 Article 2, point 4) (adapté)
(adapted)
⇒ nouveau
➡ Conseil

2. ~~En ce qui concerne la fourniture de services transfrontaliers, tout État membre s'assure que le respect du présent article et de l'article 10, paragraphe 3, n'est pas entravé par son système juridique national qui exigerait que les prestataires de services de la circulation aérienne fournissant des services dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité~~ ⇒ La désignation des prestataires de services de la circulation aérienne n'est soumise à aucune condition imposant que ces prestataires ⇐:

a) soient détenus, directement ou par participation majoritaire, par ~~et~~ ☒ l' ☒ État membre ☒ qui procède à la désignation ☒ ou par ses ressortissants;

b) aient leur lieu d'exploitation principal ou leur siège social sur le territoire de ~~et~~ ☒ l' ☒ État membre ☒ qui procède à la désignation ☒; ~~ou~~

c) utilisent uniquement des installations dans ~~et~~ ☒ l' ☒ État membre ☒ qui procède à la désignation ☒ ➡ ☹ ➡ [...] ☹

➡ lorsque l'application de telles conditions entraîne une restriction injustifiée à la libre prestation des services ou à la liberté d'établissement. ☹

3. Les États membres ~~définissent~~ ⇒ précisent ⇐ les droits et obligations des prestataires de services de la circulation aérienne, désignés ⇒ ➡ [...] ⇐ conformément au présent article ⇐.
➡ [...] ⇐

↓ 1070/2009 Article 2, point 4)

➡ Conseil

~~4. Les États membres ont un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne le choix d'un prestataire de services de circulation aérienne, à condition que ce dernier satisfasse aux exigences et aux conditions prévues aux articles 6 et 7.~~

~~5. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 16 9 bis et s'étendant sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plusieurs États membres, les États membres concernés désignent conjointement, conformément au paragraphe 1 du présent article, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne, un mois au moins avant la mise en œuvre du bloc d'espace aérien.~~

~~46.~~ Les États membres informent immédiatement la Commission et les autres États membres de toute décision prise dans le cadre du présent article concernant la désignation de prestataires de services de la circulation aérienne dans des blocs d'espace aérien spécifiques pour ce qui concerne l'espace aérien relevant de leur responsabilité.

➡ Article 7 bis ⇐

➡ Désignation des prestataires de MET ⇐

➡ 1. Les États membres peuvent désigner, individuellement ou collectivement, un prestataire de MET pour fournir, sur une base exclusive, tout ou partie des données météorologiques pour la totalité ou une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, compte tenu de considérations de sécurité. ⇐

➡ 2. Les États membres notifient sans délai, à la Commission et aux autres États membres, toute décision prise sur la base du présent article. ⇐

☞ Article 7 ter ☞

☞ Relations entre prestataires de services de navigation aérienne ☞

☞ 1. Les prestataires de services de navigation aérienne peuvent recourir aux services d'autres prestataires de services qui sont titulaires d'un certificat en vertu de l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 ou d'une déclaration valable au titre de l'article 41, paragraphe 5, du règlement (UE) 2018/1139, sauf s'ils sont exemptés de l'obligation de certification en vertu de l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/1139. Une telle coopération se fait conformément à l'article 8 du présent règlement, le cas échéant. ☞

☞ Pour les prestataires de services de la circulation aérienne désignés conformément à l'article 7 et les prestataires de MET désignés conformément à l'article 7 bis, cette coopération est soumise à l'autorisation des États membres concernés. ☞

☞ 2. Aux fins du paragraphe 1, les prestataires de services de navigation aérienne formalisent leurs partenariats par des accords écrits, ou par des arrangements juridiques équivalents, qui précisent les obligations, y compris les règlements financiers s'il y a lieu, et les fonctions spécifiques de chaque prestataire. Ces accords ou arrangements sont notifiés à l'autorité ou aux autorités de surveillance nationale(s) concernée(s).

Pour les prestataires de services de la circulation aérienne désignés conformément à l'article 7 et les prestataires de MET désignés conformément à l'article 7 bis, les termes de cet accord sont soumis à l'approbation des États membres concernés. ☞

↴ nouveau

☞ Conseil

Article 8

Conditions relatives à la fourniture de services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), de services d'information aéronautique (AIS), de services de données pour la circulation aérienne (ADS), de services météorologiques (MET) et ☞ à la fourniture ☞ de services de la circulation aérienne ☞ [...] ☞ ☞ pour le contrôle d'approche et d'aérodrome ☞

1. ☞ [...] ☞ ☞ Sans préjudice des droits et obligations définis par l'État qui procède à leur désignation en vertu de l'article 7, paragraphe 3 ☞ , les prestataires ☞ désignés ☞ de services de la circulation aérienne peuvent décider d'acquérir des services CNS, AIS ☞ [...] ☞ ☞ ou ☞ ☞ [...] ☞ .

➤ 1 bis. Sauf dans les cas où les États membres ont désigné un prestataire de MET conformément à l'article 7 bis, les États membres peuvent autoriser les prestataires de services de la circulation aérienne à acquérir des MET. ☐

➤ 1 ter. ☐ ➤ [...] ☐ ➤ L ☐ es États membres ➤ peuvent ☐ autoriser ➤ r ☐ ➤ [...] ☐ les exploitants d'aéroports ➤ ou un groupe d'exploitants d'aéroports ☐ à acquérir des services de la circulation aérienne ➤ [...] ☐ ➤ aux fins du ☐ contrôle d'aérodrome ➤ et/ou des tels services aux fins du contrôle d'approche ☐ ➤ [...] ☐ .

➤ [...] ☐ ➤ Dans ce cas, le cahiers de charges, y compris, y compris les exigences relatives à la qualité du service, est soumis à l'approbation des États membres. Ces derniers désignent le prestataire de services sélectionné à la suite de la passation de marché visée au présent paragraphe. ☐

➤ [...] ☐

➤ [...] ☐

4. Un prestataire de services CNS, AIS, ADS, MET ou de services de la circulation aérienne ➤ [...] ☐ ➤ aux fins du contrôle d'aérodrome ou du contrôle d'approche ☐ ➤ ☐ ne peut être sélectionné ➤ ☐ ➤ et, le cas échéant, désigné ☐ pour fournir des services dans un État membre ➤ [...] ☐ ➤ à la suite d'une passation de marché en vertu des paragraphes 1, 1 bis ou 1 ter, qu'à la condition de respecter les conditions cumulatives suivantes ☐ :

➤ [...] ☐ ➤ a ☐) ➤ [...] ☐ ➤ il est titulaire d'un certificat en vertu de l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 ou d'une déclaration valable au titre de l'article 41, paragraphe 5, du règlement (UE) 2018/1139, sauf s'il est exempté de l'obligation de certification en vertu de l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/1139 ☐ ;

➤ [...] ☐ ➤ b ☐) son ➤ [...] ☐ principal ➤ établissement ☐ est situé sur le territoire d'un État membre;

➤ [...] ☐ ➤ c ☐) il est détenu à plus de 50 % et effectivement contrôlé par des États membres ou des ressortissants d'États membres, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires, sauf disposition contraire contenue dans un accord avec un pays tiers auquel l'Union est partie; et

➤ [...] ☐ ➤ d ☐) il satisfait aux exigences en matière de sécurité et de défense nationales.

☞ Par dérogation aux points b) et c), tout fournisseur de services mondiaux de satellites auxquels un certificat a été délivré en vertu de l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 pour la fourniture de services dans l'Union avant l'adoption du présent règlement peut être sélectionné pour fournir de tels services dans l'Union, même s'il ne remplit pas les conditions énoncées aux points b) et c). ☞

5. Les articles ☞ [...] ☞ ☞ 13, 13 bis, 13 ter et ☞ 17 et ☞ [...] ☞ ☞ les mesures d'exécution relatives à ces articles adoptées sur la base de l'article 18 ☞ ne s'appliquent pas aux ☞ services de MET fournis par des prestataires de MET sélectionnées, ni aux ☞ prestataires de services de la circulation aérienne ☞ [...] ☞ désignés à la suite d'une procédure de passation de marché ☞ menée ☞ conformément ☞ [...] ☞ ☞ aux paragraphes 1 bis et 1 ter ☞ . ☞ [...] ☞ ☞ Les ☞ prestataires de services de la circulation aérienne ☞ [...] ☞ ☞ concernés ☞ fournissent des données ☞ pertinentes ☞ sur la performance des services de navigation aérienne dans les domaines de performance clés ☞ [...] ☞ ☞ visés à l'article 10, paragraphe 2, point a) et dans l'aire de sécurité ☞ à l'autorité ☞ nationale ☞ de surveillance ☞ [...] ☞ et à ☞ [...] ☞ ☞ la Commission ☞ à des fins de suivi.

☞ [...] ☞

Article 9

Fourniture de services communs d'information

1. Lorsque des services communs d'information sont fournis, les données diffusées présentent l'intégrité et la qualité nécessaires à la fourniture en toute sécurité ☞ et sûreté ☞ de services pour la gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord.

2. Le ☞ [...] ☞ ☞ fournisseur de services communs d'information remplit les conditions cumulatives suivantes: ☞

☞ a) il respecte les exigences nationales en matière de sécurité et de défense; ☞

☞ b) son principal établissement est situé sur le territoire d'un État membre; et ☞

☞ c) il est détenu à plus de 50 % et effectivement contrôlé par des États membres ou des ressortissants d'États membres, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires, sauf disposition contraire contenue dans un accord avec un pays tiers auquel l'Union est partie. ☞

➤ 3. Les coûts sur la base desquels se fonde le prix des services communs d'information sont inscrits dans un compte distinct des comptes pour toute autre activité de l'exploitant concerné et sont accessibles par l'autorité nationale de surveillance concernée. ☞

➤ Lorsque les services communs d'information sont fournis sur une base exclusive, les États membres imposent que le prix desdits services soit basé sur les coûts fixes et variables de la fourniture du service concerné et/ou comprenne une majoration reflétant un arbitrage approprié entre risque et rendement. ☞

➤ [...] ☞ ➤ 4 ☞ . Le ➤ prix fixé par le ☞ prestataire de services communs d'information ➤ [...] ☞ ➤ est ☞ sous réserve de l'évaluation et de l'approbation de l'autorité nationale de surveillance concernée. ➤ Le prix de ces services est rendu public. ☞

➤ [...] ☞ ➤ 5. Les données nécessaires à ☞ l'exploitation ➤ en toute sécurité ☞ d'aéronefs sans équipage ➤ [...] ☞ ➤ dans l'espace aérien U-Space ☞ sont mises à disposition ➤ [...] ☞ ➤ sur une base non-discriminatoire, sans préjudice des intérêts relevant de la sécurité nationale, de l'ordre public et de la politique de défense ☞ par les prestataires de services de navigation aérienne. Les prestataires de services communs d'information n'utilisent ces données qu'aux fins opérationnelles des services qu'ils fournissent. ➤ [...] ☞

Les tarifs d'accès à ces données sont basés sur ➤ [...] ☞ ➤ les coûts supplémentaires liés à ☞ la mise à disposition des données ➤ et le coût de production des données lorsque ces derniers coûts ne sont pas couverts au titre de l'article 20 et sauf si les États membres font appel à d'autres ressources financières pour couvrir ces coûts ☞ .

➤ Article 9 bis ☞

➤ Disponibilité des données opérationnelles pour la circulation aérienne générale et accès à ces données ☞

➤ 1. En ce qui concerne la circulation aérienne générale, les données opérationnelles pertinentes sont mises à disposition en temps réel, sur une base non discriminatoire et sans préjudice des intérêts relevant de la sécurité nationale, de l'ordre public et de la politique de défense, par tous les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les aéroports et le gestionnaire de réseau, y compris sur une base transfrontière et à l'échelle de l'Union. Cette disponibilité bénéficie aux prestataires de services de navigation certifiés ou déclarés, aux entités militaires chargées d'activités de sécurité et de défense, aux prestataires militaires de services de navigation aérienne, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports, ainsi qu'au gestionnaire de réseau. Ces données sont utilisées uniquement à des fins opérationnelles. ☞

➤ 3. L'accès aux données opérationnelles pertinentes visées au paragraphe 1 est accordé gratuitement aux autorités chargées de la sécurité, de l'ordre public et de la défense, aux autorités nationales de surveillance, aux autorités nationales compétentes, au gestionnaire de réseau, ainsi qu'à l'Agence conformément au règlement (UE) 2018/1139. ©

➤ 4. La Commission détermine, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, les données opérationnelles spécifiques couvertes par le présent article et définit les modalités techniques de cette fourniture de données. ©

➤ Article 9 ter ©

➤ Organe d'évaluation des performances ©

➤ 1. Conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, la Commission peut, par voie d'actes d'exécution, désigner un organe d'évaluation des performances indépendant et impartial. Celui-ci n'a aucune fonction réglementaire ni aucun autre pouvoir de décision. Son rôle se limite à fournir, sur demande, des conseils et une assistance à la Commission et aux autorités nationales de surveillance, notamment en ce qui concerne la collecte, l'examen, la validation et la diffusion des données pertinentes, ainsi que la mise en œuvre du système de performance prévu aux articles 10 à 18 et du système de tarification défini aux articles 19 à 23. La Commission et les autorités nationales de surveillance demeurent responsables de l'exécution des tâches et obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement. La Commission supervise la bonne exécution des tâches de l'organe d'évaluation des performances. ©

➤ 2. Si la Commission décide de désigner un organe d'évaluation des performances conformément au paragraphe 1, elle adopte, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, des règles détaillées concernant, en particulier, la période de désignation de l'organe, sa composition, la procédure de sélection et de désignation ainsi que la durée du mandat de ses membres, y compris, le cas échéant, de son président, , les indemnités, les dépenses et la rémunération de ses membres, les tâches de l'organe conformément au présent règlement et dans les limites de celui-ci, ainsi que les modalités financières spécifiques des activités de l'organe. ©

↓ 550/2004

~~Article 9~~

Désignation des prestataires de services météorologiques

~~1. Les États membres peuvent désigner un prestataire de services météorologiques pour fournir, sur une base exclusive, tout ou partie des données météorologiques pour la totalité ou une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, compte tenu de considérations de sécurité.~~

~~2. Les États membres informent immédiatement la Commission et les autres États membres de toute décision prise dans le cadre du présent article concernant la désignation d'un prestataire de services météorologiques.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adapté)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

Article ~~1044~~

Système de performance

1. Pour accroître les performances des services de navigation aérienne et ➡ [...] ⬅ de ➡ la gestion de ⬅ réseau dans le ciel unique européen, un système de performance pour les services de navigation aérienne et ➡ [...] ⬅ ➡ la gestion de ⬅ réseau ~~est instauré~~ ⇒ s'applique conformément au présent article et aux articles 11 à 18 ⇐ . ~~Il comprend:~~

2. Le système de performance est mis en œuvre sur des périodes de référence, qui sont de ➡ [...] ⬅ ➡ trois ⬅ ans au minimum et de cinq ans au maximum. Le système de performance comprend:

a) des objectifs de performance ~~communautaires~~ ☒ à l'échelle de l'Union ☒ ➔ aux fins de services de navigation aérienne en route ☒ dans les domaines essentiels de performance que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique ➔ pour chaque période de référence ☒ ;

b) des plans ~~nationaux~~ ☒ de performance ☒ ~~ou des plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels,~~ comportant des objectifs de performance, ~~compatibles avec les objectifs de performance communautaires~~ ➔ contraignants ➔ et, le cas échéant, des mécanismes incitatifs ☒ dans les domaines de performance clés énoncés au point a) pour chaque période de référence ☒ ; ~~et~~

c) l'examen périodique, le contrôle et l'analyse comparative des performances ~~des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau~~ ➔ dans les domaines de performance clés ☒ [...] ☒ visés au point a) et à la lumière des indicateurs de sécurité pertinents définis en coordination avec l'Agence ☒ ☒ =

☒ [...] ☒

~~2. Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, la Commission peut désigner Eurocontrol ou un autre organisme impartial et compétent comme «organe d'évaluation des performances». L'organe d'évaluation des performances a pour rôle d'assister la Commission, en concertation avec les autorités nationales de surveillance, et d'assister ces dernières, à leur demande, dans la mise en œuvre du système de performance visé au paragraphe 1. La Commission veille à ce que l'organe d'évaluation des performances agisse en toute indépendance lorsqu'il s'acquitte des tâches que la Commission lui a confiées.~~

~~3. a) Les objectifs de performance communautaires pour le réseau de gestion du trafic aérien sont adoptés par la Commission en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, après prise en compte des contributions des autorités nationales de surveillance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.~~

~~b) Les plans nationaux ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels visés au paragraphe 1, point b), sont élaborés par les autorités nationales de surveillance et adoptés par le ou les États membres. Ces plans comportent des objectifs nationaux ou des objectifs au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels contraignants ainsi qu'un mécanisme incitatif approprié, adopté par le ou les États membres. Les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports sont consultés pour l'élaboration de ces plans.~~

e) ~~La compatibilité des objectifs nationaux ou des objectifs fixés au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels avec les objectifs de performance communautaires est évaluée par la Commission sur la base des critères d'évaluation visés au paragraphe 6, point d).~~

~~Si la Commission constate qu'un ou plusieurs objectifs nationaux ou objectifs fixés au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ne remplissent pas les critères d'évaluation, elle peut décider, en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 5, paragraphe 2, d'adresser une recommandation aux autorités nationales de surveillance concernées pour qu'elles soumettent un ou des objectifs de performance révisés. Le ou les États membres concernés adoptent des objectifs de performance révisés ainsi que les mesures appropriées, qui sont communiqués à la Commission en temps voulu.~~

~~Si la Commission constate que les objectifs de performance révisés et les mesures prises en conséquence ne sont pas adéquats, elle peut décider, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, que les États membres concernés doivent prendre des mesures correctrices.~~

~~À défaut, la Commission peut décider, sur la base de preuves suffisantes, de réviser les objectifs de performance communautaires en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3.~~

d) ~~La période de référence pour le système de performance, visée au paragraphe 1, est de trois ans au moins et de cinq ans au plus. Au cours de cette période, si les objectifs nationaux ou fixés au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ne sont pas atteints, les États membres et/ou les autorités nationales de surveillance appliquent les mesures appropriées qu'ils ont définies. La première période de référence couvre les trois premières années suivant l'adoption des mesures d'exécution visées au paragraphe 6.~~

e) ~~La Commission procède à des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance et en présente les résultats au comité du ciel unique.~~

3. ~~Les procédures suivantes s'appliquent au système de performance visé au paragraphe 1~~

☒ ☞ 2 [...] ☞ Le système de performance visé au paragraphes 1 et 2 [...] ☞
☞ est ☞ fondé ☞ [...] ☞ sur ☒:

- a) la collecte, la validation, l'examen, l'évaluation et la diffusion des données pertinentes relatives aux performances des services de navigation aérienne et [...] de la gestion de réseau fournies par toutes les parties intéressées, parmi lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, les autorités nationales de surveillance, les autorités nationales compétentes, [...] d'autres autorités nationales, l'Agence, le gestionnaire de réseau et [...] EUROCONTROL ;

↓ nouveau

→ Conseil

- b) des indicateurs de performance clés pour la fixation d'objectifs dans les domaines de performance clés [...] visés au paragraphe 2 bis [...] ;
- c) des indicateurs pour le contrôle des performances dans les domaines de performance clés [...] visés au paragraphe 2 bis et des indicateurs de sécurité pertinents définis en coordination avec l'Agence ;
- c ter) une méthode de calcul des valeurs de ventilation ;
- d) [...] des principes gouvernant la mise en place de plans de performance et d'objectifs de performance pour les services de navigation aérienne et [...] pour [...] la gestion de réseau, ainsi que le contenu de ces plans ;
- e) l'évaluation des projets de plans de performance et d'objectifs de performance pour les services de navigation aérienne et [...] la gestion de réseau ;
- f) le suivi des plans de performance, y compris des mécanismes d'alerte appropriés pour la révision des plans et objectifs de performance et pour la révision des objectifs de performance à l'échelle de l'Union durant une période de référence ;
- g) l'évaluation comparative des prestataires de services de navigation aérienne, le cas échéant ;

- h) ➡ [...] Ⓢ les mécanismes incitatifs, y compris les mesures financières ➡ à la fois incitatives et Ⓢ de dissuasion applicables lorsqu'un prestataire de services de la circulation aérienne ➡ dépasse ou Ⓢ ne respecte pas les objectifs de performance contraignants requis ➡ pour les services de navigation aérienne Ⓢ au cours de la période de référence ➡, à moins que cette mauvaise performance ou ce dépassement ne soit dû à des raisons échappant au contrôle du prestataire de services de la circulation aérienne Ⓢ ➡ [...] Ⓢ ;
- i) les mécanismes de partage des risques en ce qui concerne le trafic et les coûts;
- j) le calendrier des activités de fixation des objectifs, d'évaluation des plans et objectifs de performance, de suivi et d'évaluation comparative;

➡ [...] Ⓢ

- l) des mécanismes destinés à faire face aux événements imprévisibles et importants qui ont une incidence significative sur la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification.

➡ 4. La fixation des objectifs de performance figurant dans les plans de performance, l'élaboration et l'évaluation des projets de plans de performance, y compris la répartition des coûts entre les services, ainsi que le suivi et l'évaluation comparative des performances des services de navigation aérienne et de la gestion de réseau tiennent compte de l'incidence des spécificités locales ainsi que des facteurs qui échappent au contrôle du prestataire de services de la circulation aérienne et du gestionnaire de réseau. Ⓢ

Définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union

1. Conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3 et aux paragraphes 2 et 3 du présent article, la Commission adopte les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route dans les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a) pour chaque période de référence, et définit la durée de cette période. En liaison avec ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la Commission peut définir à titre complémentaire des valeurs de référence, des seuils d'alerte, des valeurs de ventilation et des groupes de référence, aux fins de permettre l'évaluation et l'approbation des projets de plans de performance conformément aux critères visés à l'article 13, paragraphes 3 et 3 bis et à l'article 13 bis.

2. Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union visés au paragraphe 1 sont définis sur la base des critères essentiels suivants:

a) ils ont pour but des améliorations progressives des performances environnementales, opérationnelles et économiques des services de navigation aérienne;

b) ils sont réalistes et réalisables au cours de la période de référence concernée, permettant la prestation efficiente, durable et résiliente des services de navigation aérienne, tout en favorisant des évolutions technologiques à plus long terme;

c) ils tiennent compte du contexte économique et opérationnel de la période de référence, y compris les prévisions de trafic et les données opérationnelles, ainsi que des interdépendances entre les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a), et de la nécessité d'atteindre les objectifs environnementaux de l'UE;

d) ils tiennent compte des indicateurs de sécurité visés à l'article 10, paragraphe 2, point c).

3. Aux fins de l'élaboration de ses décisions sur les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la Commission consulte et recueille toutes les contributions nécessaires des autorités nationales, d'EUROCONTROL et des parties intéressées opérationnelles et peut demander à l'avis de l'organe d'évaluation des performances lorsqu'un tel organe a été désigné conformément à l'article 9 ter.

[...]

Plans de performance et objectifs de performance pour les services de navigation aérienne

☞ [...] ☞

1. ☞ [...] ☞ ☞ Les États membres ☞ adoptent, pour chaque période de référence ☞, individuellement ou collectivement au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ☞, ☞ [...] ☞ ☞ un ☞ projet ☞ [...] ☞ de plan ☞ [...] ☞ de performance ☞, élaboré par l'autorité nationale de surveillance, avec des contributions d'autres autorités nationales, le cas échéant, sur la base notamment des contributions du ou des prestataires désignés de services de la circulation aérienne, ☞ pour tous les services de navigation aérienne ☞ [...] ☞ qu'☞ e ce prestataire de service ☞ ☞ [...] ☞ fourni ☞ t ☞ ☞ [...] ☞ et, le cas échéant, ☞ [...] ☞ acqui ☞ ert ☞ ☞ [...] ☞ auprès d'autres prestataires.

Le ☞ [...] ☞ projet ☞ [...] ☞ de plan ☞ [...] ☞ de performance ☞ [...] ☞ ☞ est ☞ adopté ☞ [...] ☞ après la définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et avant le début de la période de référence concernée. ☞ [...] ☞

☞ 1 bis. Avant le début de chaque période de référence, chaque autorité nationale de surveillance fixe les critères de répartition des coûts communs aux services de navigation aérienne en route et terminaux entre les deux catégories de services, en tenant compte du principe de la relation aux coûts. Il inclut ces informations dans le projet de plan de performance. L'autorité nationale de surveillance veille à ce que l'assiette des coûts pour les redevances soient conformes à ces critères et aux exigences de l'article 20. ☞

☞ 1 ter. Pour chaque période de référence, l'autorité nationale de surveillance fixe et inclut dans le projet de plan de performance, dans les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a), ☞ des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route ☞ [...] ☞ compatibles avec les objectifs de performance de l'Union ☞ et les objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux ☞. Ces projets de plans de performance tiennent compte du plan directeur européen de gestion du trafic aérien ☞, des interdépendances entre les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point c) et de la nécessité de satisfaire aux exigences de l'UE en matière de sécurité et aux objectifs environnementaux de l'UE ☞. ☞ [...] ☞

2. Le ☞ [...] ☞ projet ☞ [...] ☞ de plan ☞ [...] ☞ de performance ☞ [...] ☞ visé ☞ [...] ☞ au paragraphe 1 comprennent les informations pertinentes ☞, en particulier des prévisions de trafic et des données opérationnelles, ☞ fournies par ☞ EUROCONTROL et ☞ le gestionnaire de réseau ☞ ou des sources locales, le cas échéant ☞.

➤ [...] ☐ ➤ Lors de l'élaboration du projet de plan de performance, l'autorité nationale de surveillance ☐ consulte ➤ [...] ☐ les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les autorités militaires, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports ➤ [...] ☐ ➤, ainsi que ☐ l'autorité nationale compétente ➤ [...] ☐ ➤ si ☐ ➤ l'autorité nationale de surveillance et l'autorité nationale compétente sont deux entités différentes. L ☐ ➤ [...] ☐ a conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci ➤ est vérifiée ☐ .

3. ➤ [...] ☐

La compatibilité des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route ➤, à inclure dans le projet de plan de performance, ☐ avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union est établie ➤ en tenant compte des spécificités locales et des interdépendances entre les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a) et la sécurité, ainsi que ☐ selon ➤ [...] ☐ ➤ tout ou partie des ☐ critères suivants:

- a) lorsque des valeurs de ventilation ont été établies en liaison avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la comparaison des objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance avec ces valeurs de ventilation;
- b) l'évaluation de l'amélioration des performances dans le temps, pour la période de référence couverte par le plan de performance et, en outre, pour l'ensemble de la période comprenant à la fois la période de référence précédente et la période de référence couverte par le plan de performance;
- c) la comparaison du niveau de performance prévu du prestataire de services de la circulation aérienne concerné ➤ [...] ☐ ➤ au sein ☐ du ➤ [...] ☐ groupe de référence ➤ pertinent ☐ .

➤ L'évaluation de la compatibilité des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique exclut les coûts visés à l'article 20, paragraphe 3, points b), d) et e). ☐

➤ 3 bis. ☐ En outre, le projet de plan de performance ➤ adopté ☐ doit remplir les conditions suivantes:

- a) les hypothèses de base utilisées pour la définition des objectifs et les mesures destinées à atteindre les objectifs au cours de la période de référence, y compris les valeurs de référence, les prévisions de trafic et les hypothèses économiques utilisées, doivent être précises, adéquates et cohérentes ➤ au moment de l'élaboration du plan de performance ☐ ;

b) le projet de plan de performance ➤ adopté ➤ doit être complet en ce qui concerne les données et les documents justificatifs;

c) l'assiette des coûts pour le calcul des redevances doit être conforme à l'article 20.

➤ [...] ➤

➤ 3 ter. Les projets de plans de performance adoptés sont rendus publics, sans préjudice de la confidentialité des informations sensibles. ➤

5. Les ➤ [...] ➤ plans de performance ➤ adoptés ➤ [...] ➤ sont soumis ➤ à la Commission ➤ pour évaluation et approbation ➤ [...] ➤ ➤ conformément à l'article 13 bis ➤ .

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ Article 13 bis ➤

➤ Évaluation des objectifs de performance et des plans de performance par la Commission ➤

➤ [...] ➤ ➤ 1. La Commission ➤ évalue les objectifs de performance des services de navigation aérienne en route et les ➤ projets de ➤ plans de performance ➤ adoptés visés à l'article 13 ➤ conformément aux critères et aux conditions énoncés ➤ [...] ➤ ➤ à l'article 13, paragraphes 3 et 3 bis ➤ .

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤ ➤ 2. Lorsque la compatibilité des ➤ objectifs de performance des services de navigation aérienne en route ➤ [...] ➤ avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ➤ [...] ➤ ➤ ne peut être établie sur la base des critères énoncés à l'article 13, paragraphe 3, la Commission évalue si la divergence par rapport à ces critères peut être justifiée par des spécificités locales et/ou des interdépendances entre les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a), à la lumière des informations fournies dans les projets de plans de performance et des considérations de sécurité. Si tel est le cas, les objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route sont considérés comme compatibles avec les objectifs à l'échelle de l'Union ➤ .

➔ La Commission peut autoriser un écart entre les objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route et les objectifs de performance à l'échelle de l'Union en ce qui concerne les domaines de performance clés en matière d'efficacité économique ou de capacité, lorsque cela est nécessaire pour assurer la compatibilité des objectifs de performance pour ces services avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union en ce qui concerne le domaine de performance clé en matière d'environnement. De plus, des écarts sont autorisés pour vérifier la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et les actes [...] d'exécution et délégués adoptés sur la base de celui-ci.

➔ 3. Lorsque la Commission constate que le projet de plan de performance adopté satisfait aux critères et conditions énoncés à l'article 13, paragraphe 3, et paragraphe 3 bis, lu en combinaison avec le paragraphe 2 du présent article, elle l'approuve conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

➔ 4. Lorsque la Commission constate qu'il existe des doutes quant à la compatibilité du projet de plan de performance avec les critères et conditions énoncés à l'article 13, paragraphes 3 et 3 bis, lus en combinaison avec le paragraphe 2 du présent article, elle lance un examen détaillé de ce projet de plan de performance, en demandant si nécessaire des informations supplémentaires à l'État membre concerné.

➔ [...] ➔ 5. Si, après avoir procédé à l'examen détaillé, la Commission constate que le projet de plan de performance satisfait [...] aux critères et [...] conditions énoncés à l'article 13, paragraphe 3, et paragraphe 3 bis, lus en combinaison avec le paragraphe 2 du présent article, elle l'approuve conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

➔ [...] ➔ Toutefois, si [...] la Commission constate que le projet de plan de performance n'est pas compatible avec ces critères et conditions, elle adopte une décision exposant les mesures correctives que le ou les États membres concernés doivent prendre, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3. [...]

Le ou les États membres concernés communiquent à la Commission les mesures qu'ils ont prises en vertu de cette décision, ainsi que les informations démontrant que ces mesures sont conformes à ladite décision.

Lorsque la Commission constate que ces mesures sont suffisantes pour garantir le respect de sa décision, elle en informe le ou les États membres concernés et approuve le projet de plan de performance conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

Lorsque la Commission constate que ces mesures ne sont pas suffisantes pour garantir le respect de la décision, elle en informe l'État membre concerné et prend, le cas échéant, des mesures pour remédier au non-respect, y compris par des mesures prévues à l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

↴ nouveau

⇒ Conseil

⇒ 6. ⇒ [...] ⇒ L. es projets de plans de performance approuvés par ⇒ [...] ⇒ la Commission conformément au présent article sont adoptés par les États membres à titre définitif et sont rendus publics, sans préjudice de la confidentialité des informations sensibles .

⇒ *Article 13 ter* ⇒

⇒ Suivi des performances ⇒

⇒ 1. L'autorité nationale de surveillance évalue, en coopération avec l'autorité nationale compétente lorsque celle-ci est une entité différente, si les services de navigation aérienne fournis dans l'espace aérien sous sa responsabilité répondent aux objectifs de performance contenus dans les plans de performance approuvés conformément à l'article 13 *bis*, si ces plans sont mis en œuvre correctement et si elle doit mettre en œuvre les incitations positives ou négatives découlant des systèmes visés à l'article 10, paragraphe 3, point h). ⇒

⇒ [...] ⇒ 2. L'autorité nationale de surveillance ⇒ [...] publie des rapports réguliers sur le suivi des performances des services de navigation aérienne ⇒ [...] ⇒ fournis par ⇒ [...] les prestataires ⇒ désignés de services de ⇒ [...] ⇒ la circulation aérienne ⇒ [...] ⇒ et met ⇒ les résultats ⇒ de ces évaluations à la disposition du public, sans préjudice de la confidentialité des informations sensibles .

Le prestataire de services de la circulation aérienne désigné fournit les informations et données nécessaires à ce suivi. Cela comprend les informations et les données relatives aux coûts réels des services fournis et, le cas échéant, sans préjudice de la confidentialité des informations sensibles, des données relatives aux coûts réels des services acquis auprès d'autres prestataires de services.

2 bis. Si les objectifs de performance contenus dans les plans de performance ne sont pas atteints ou que le plan de performance n'est pas correctement mis en œuvre, l'autorité nationale de surveillance évalue si cela est dû à des considérations de sécurité ou à des facteurs externes échappant au contrôle du prestataire de services de la circulation aérienne. En particulier, l'autorité nationale de surveillance évalue l'incidence de tout effet préjudiciable des mesures adoptées pour améliorer le fonctionnement global du réseau sur les performances réelles du prestataire de services de la circulation aérienne. Si l'insuffisance des performances ne peut être justifiée par des considérations de sécurité ou des facteurs externes, l'autorité nationale de surveillance exige la mise en œuvre de mesures correctives par le prestataire de services de la circulation aérienne.

Des incitations et des mesures dissuasives financières ne peuvent être appliquées que si le dépassement ou la mauvaise performance est imputable au prestataire de services de la circulation aérienne concerné. Ces mesures dissuasives ne sont pas de nature à affecter la viabilité financière de ce prestataire de services de la circulation aérienne, ni la sécurité et la qualité de la prestation de services.

[...]

3. La Commission procède à des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et en présente les résultats au comité visé à l'article 37, paragraphe 1.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

Plan de performance du réseau

1. Le gestionnaire de réseau élabore, pour chaque période de référence, conformément au processus décisionnel coopératif visé à l'article 27, paragraphe 7, un projet de plan de performance du réseau [...].

Le projet de plan de performance du réseau est établi après la définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et avant le début de la période de référence concernée. Il contient des objectifs de performance dans les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a) [...].

2. Le projet de plan de performance du réseau est soumis [...] à la Commission pour évaluation et approbation.

[...] 2 bis. La Commission évalue [...] le projet de plan de performance du réseau en se fondant sur les critères essentiels suivants:

a) la prise en compte de l'amélioration des performances dans le temps, pour la période de référence couverte par le plan de performance et [...] pour la période comprenant à la fois la période de référence précédente et la période de référence couverte par le plan de performance ainsi que de la contribution aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union ;

b) l'exhaustivité et la cohérence du projet de plan de performance du réseau en ce qui concerne les données et les documents justificatifs , y compris les hypothèses de base utilisées et les prévisions de trafic.

2 ter. Si la Commission constate que le projet de plan de performance du réseau est complet et indique une amélioration satisfaisante des performances, elle adopte le projet de plan de performance du réseau à titre définitif. Dans le cas contraire, la Commission [...] demande [...] au gestionnaire de réseau de soumettre un projet de plan de performance du réseau révisé.

Révision des objectifs de performance et des plans de performance durant une période de référence

1. Si, au cours d'une période de référence, les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ne sont plus satisfaisants en raison d'une évolution sensible de la situation ➡ ou de considérations de sécurité ⬅ et si la révision ➡ [...] ⬅ ➡ d'un ou de plusieurs ⬅ objectifs est nécessaire et proportionnée, la Commission révisé ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union. L'article 11 s'applique à cette décision. ➡ [...] ⬅

➡ Lorsque, à la suite de cette révision, les objectifs de performance contenus dans les plans de performance adoptés en vertu de l'article 13 *bis*, paragraphe 6, ne sont plus compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, les États membres révisent ces plans en ayant égard aux objectifs de performance concernés. Les articles 13 et 13 *bis* s'appliquent à la révision de ces plans. La consultation visée à l'article 13, paragraphe 2, peut se limiter, aux fins du présent alinéa, aux objectifs de performance et aux parties des projets de plans de performance qui sont directement ou indirectement affectés par la révision. ⬅

➡ À la suite de la révision visée au premier alinéa, le gestionnaire de réseau élabore un nouveau projet de plan de performance du réseau. L'article 16 s'applique à l'adoption de ce nouveau plan. ⬅

2. La décision relative aux objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union visée au paragraphe 1 comprend des dispositions transitoires pour la période allant jusqu'à l'entrée en vigueur des plans de performance ➡ révisés ⬅ définitifs ➡ [...] ⬅ . ➡ Les objectifs révisés à l'échelle de l'Union et les dispositions transitoires ne s'appliquent pas de manière rétroactive. ⬅

➡ 2 *bis*. En cas de crise de réseau empêchant la publication de prévisions de trafic fiables, les dispositions transitoires visées au paragraphe 2 peuvent inclure la suspension du système de performance jusqu'à ce que de nouvelles prévisions fiables soient disponibles. Dans ce cas, la Commission définit les conditions y afférentes, y compris les adaptations nécessaires des redevances applicables, dans la décision visée au paragraphe 1. ⬅

3. ➡ [...] ⬅ ➡ Les États membres peuvent ⬅ réviser un ou plusieurs objectifs de performance au cours d'une période de référence ➡ [...] ⬅ lorsque les seuils d'alerte sont franchis ou lorsque ➡ 'il est démontré ⬅ ➡ [...] ⬅ que les données, les hypothèses et les motifs initiaux sur lesquels s'appuient les objectifs de performance ne sont plus exacts, de manière significative et durable, en raison de circonstances qu'il était impossible de prévoir au moment de l'adoption du plan de performance.

➤ [...] Ⓢ

➤ Dans ce cas, les États membres révisent les plans de performance en ayant égard aux objectifs concernés, conformément aux procédures prévues aux articles 13 et 13 bis. La consultation visée à l'article 13, paragraphe 2, peut se limiter, aux fins du présent paragraphe, aux objectifs de performance et aux parties des plans de performance qui sont directement ou indirectement affectés par la révision. Ⓢ

Article 18

Mise en œuvre du système de performance

Aux fins de la mise en œuvre du système de performance, la Commission adopte ➤, par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, Ⓢ des exigences et procédures détaillées en ce qui concerne l'article 10, paragraphe 3, et les articles 11 ➤ [...] Ⓢ, 13, ➤ 13 bis, 13 ter, Ⓢ ➤ [...] Ⓢ 16 et 17, notamment pour l'élaboration ➤, l'évaluation, l'approbation et la révision Ⓢ des ➤ [...] Ⓢ plans de performance, la définition des objectifs de performance, ➤ [...] Ⓢ le suivi des performances ➤ ➤, la méthode d'évaluation comparative, les mécanismes incitatifs Ⓢ Ⓢ et l'adoption de mesures correctrices, ainsi que les calendriers relatifs à toutes les procédures. ➤ [...] Ⓢ

↓ 1070/2009 Article 1^{er}

~~b) la sélection de domaines clés de performance appropriés, sur la base du document n° 9854 de l'OACI "Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondial", et compatibles avec ceux identifiés dans le cadre de performance du plan directeur GTA, notamment la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, adaptés, le cas échéant, pour tenir compte des exigences spécifiques du ciel unique européen, la fixation d'objectifs correspondant à ces domaines et la définition d'une série limitée d'indicateurs clés pour mesurer les performances;~~

~~e) la définition d'objectifs de performance communautaires en tenant compte des contributions identifiées au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels;~~

~~6. Concernant les détails de fonctionnement du système d'amélioration des performances, la Commission arrête, au plus tard le 4 décembre 2011, et selon un calendrier approprié permettant de respecter les délais fixés dans le présent règlement, des mesures d'exécution en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3. Ces mesures d'exécution couvrent les éléments suivants:~~

~~e) les critères à respecter par les autorités nationales de surveillance pour l'établissement des plans de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, contenant les objectifs de performance nationaux ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et le mécanisme incitatif. Les plans de performance:~~

~~i) sont fondés sur les plans d'entreprise des prestataires de services de navigation aérienne;~~

~~ii) couvrent tous les éléments de l'assiette des coûts nationale ou de celle des blocs d'espace aérien fonctionnels;~~

~~iii) comportent des objectifs de performance contraignants, compatibles avec les objectifs de performance communautaires; d) l'évaluation des objectifs de performance nationaux ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, sur la base du plan établi au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels; et~~

~~e) le suivi des plans de performance établis au niveau national ou à l'échelle des blocs d'espace aérien fonctionnels, y compris des mécanismes d'alerte appropriés.; d) les critères permettant d'évaluer si les objectifs nationaux ou établis au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels sont compatibles avec les objectifs de performance communautaires au cours de la période de référence, et d'aider à la mise en œuvre des mécanismes d'alerte;~~

~~e) les principes généraux à respecter par les États membres pour l'élaboration du mécanisme incitatif;~~

~~f) les principes relatifs à l'application d'un mécanisme transitoire nécessaire aux fins de l'adaptation au fonctionnement du système de performance, d'une durée ne dépassant pas douze mois suivant l'adoption des mesures d'exécution.;~~

~~b) la période de référence et les intervalles pour l'évaluation de la réalisation des objectifs de performance et la fixation de nouveaux objectifs;~~

~~a) le contenu et le calendrier des procédures visées au paragraphe 4;~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

~~5. Lors de l'élaboration du système de performance, il est tenu compte du fait que les services de route, les services terminaux et les fonctions de réseau sont différents et doivent être traités en conséquence, et ce également, si nécessaire, à des fins d'évaluation des performances.~~

↓ 550/2004 (adapté)

~~CHAPITRE III~~

~~TARIFICATION~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 8)

~~Article 14~~

~~Généralités~~

~~Conformément aux exigences des articles 15 et 16, le système de tarification des services de navigation aérienne contribue à une plus grande transparence dans la fixation, l'imposition et la perception des redevances dues par les usagers de l'espace aérien, à l'efficacité économique de la fourniture des services de navigation aérienne et à l'efficacité des vols, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal. Ce système est également compatible avec l'article 15 de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale et avec le système de redevances de route d'Eurocontrol.~~

Article ~~1945~~

Principes ☒ relatifs au système de tarification ☒

↓ nouveau

↻ Conseil

1. Sans préjudice de la possibilité qu'ont les États membres de financer la fourniture des services de ☐ [...] ☐ ☐ navigation ☐ aérienne couverts par le présent article au moyen de fonds publics, des redevances pour les services de navigation aérienne sont déterminées, imposées et appliquées aux usagers de l'espace aérien ☐ conformément à l'article 15 de la convention de Chicago et au présent article, ainsi qu'aux articles 20 à 22 et aux actes d'exécution adoptés sur la base de l'article 23. Le système de tarification établi en vertu du présent article ainsi que des articles 20 à 22 est cohérent avec le système de redevances de route établi par EUROCONTROL, en particulier les principes d'EUROCONTROL pour l'établissement de l'assiette des coûts des redevances de route et le calcul des taux unitaires ☐ .

2. Les redevances sont fondées sur les coûts supportés par les prestataires de services de ☐ [...] ☐ ☐ navigation ☐ aérienne ☐ [...] ☐ ☐ en relation avec la fourniture de ☐ services et fonctions ☐ [...] ☐ ☐ mis à la disposition des ☐ usagers de l'espace aérien ☐ ou utilisés à leur profit ☐ au cours de périodes de référence fixes définies à l'article 10, paragraphe 2. Ces coûts peuvent inclure un rendement raisonnable des actifs ☐ [...] ☐ .

3. Les redevances favorisent la fourniture sûre, efficace, effective et durable des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau élevé de sécurité et d'efficacité économique, ☐ [...] ☐ tout en réduisant l'impact de l'aviation sur l'environnement.

☐ [...] ☐

5. Les recettes ☐ reçues par un prestataire de services de navigation aérienne et ☐ provenant des redevances imposées aux usagers de l'espace aérien en application du présent article ne sont pas utilisées pour financer des services ☐ [...] ☐ ☐ que ce prestataire de services de navigation aérienne fournit ☐ aux conditions du marché conformément à l'article 8 ☐ ou pour financer toute autre activité commerciale exercée par ce prestataire ☐ .

6. Les données financières relatives aux coûts fixés [...] et réels [...] des prestataires de services de la circulation aérienne désignés sont communiquées aux autorités nationales de surveillance [...] .

Article 20

Assiettes des coûts pour le calcul des redevances

1. Les assiettes des coûts pour le calcul des redevances liées aux services de navigation aérienne [...] sont constituées des coûts fixés , tels qu'ils sont établis dans les plans de performance adoptés conformément à l'article 13 bis, paragraphe 6, [...] liés à la fourniture de ces services dans la zone tarifaire de route et la zone tarifaire terminale concernées [...] .

2. Les coûts fixés visés au paragraphe 1 comprennent les coûts des installations et des services concernés, [...] le coût du capital et l'amortissement des éléments d'actif, ainsi que les coûts d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration et d'autres coûts de personnel .

3. Les coûts fixés visés au paragraphe 1 comprennent également les coûts suivants:

...

b) les coûts [...] en relation avec la surveillance [...] des services de navigation aérienne supportés par les autorités nationales de surveillance, les autorités nationales compétentes et d'autres autorités nationales lorsque l'État membre en décide ainsi [...] ;

c) les coûts supportés par les prestataires de services de [...] navigation aérienne pour la fourniture de services de navigation aérienne [...] , [...] lorsque l'État membre en décide ainsi; .

d) les coûts supportés par les prestataires de services de navigation aérienne en relation avec les fonctions de réseaux, [...] notamment en ce qui concerne la coopération avec le gestionnaire de réseau , et d'autres fonctions telles que décrites à l'article 2, paragraphe 9; [...] .

e) les coûts liés à la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "Eurocontrol" du 13 décembre 1960, telle que modifiée, lorsque l'État membre en décide ainsi. .

4. Les coûts fixés ne comprennent pas le coût des sanctions imposées par les États membres [...] conformément à l'article 42 [...] .

5. [...] Les coûts relatifs à la fois aux services de navigation aérienne en route et aux services de navigation aérienne terminaux sont répartis selon les critères fixés par l'autorité nationale de surveillance conformément à l'article 13, paragraphe 1 *bis*. Les subventions croisées [...] entre services de navigation aérienne en route et services de navigation aérienne terminaux [...] ne sont pas autorisées. Les subventions croisées sont autorisées entre services de navigation aérienne différents dans l'une des deux catégories uniquement lorsqu'elles sont justifiées par des raisons objectives et pour autant qu'elles soient identifiées de manière transparente conformément à l'article 25, paragraphe 3.

6. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés fournissent des informations détaillées sur leur assiette de coûts [...] à l'autorité [...] nationale [...] de surveillance et à la Commission. À cette fin, les coûts sont ventilés [...] en distinguant les coûts de personnel, les coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel, les coûts d'amortissement, le coût du capital, les coûts visés à l'article 20, paragraphe 3 [...] et les coûts exceptionnels.

Article 21

[...] Zone tarifaire et [...] taux unitaires

1. Les taux unitaires sont fixés par année civile et pour chaque zone tarifaire sur la base des coûts fixés et des prévisions de trafic établies dans les plans de performance, ainsi que des ajustements applicables en fonction des années précédentes et d'autres recettes.

1 *bis*. Sans préjudice de l'article 20, paragraphe 5, premier alinéa, les États membres définissent, avant le début d'une période de référence, les zones tarifaires pour les services de navigation aérienne et identifient les prestataires de services de la circulation aérienne relevant du champ d'application de chaque zone tarifaire. La Commission définit, par la voie d'un acte d'exécution adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, les conditions dans lesquelles les États membres peuvent modifier ou établir une nouvelle zone tarifaire terminale au cours d'une période de référence.

2. Les taux unitaires sont fixés par les [...] États membres et font l'objet d'une [...] vérification [...] par la Commission pour savoir s'ils sont conformes à l'article 19, à l'article 20 et au présent article. Si [...] la Commission constate qu'un taux unitaire ne satisfait pas à ces exigences, le taux unitaire est réexaminé en conséquence par l'État membre concerné et modifié le cas échéant [...].

Article 22

Établissement des redevances

1. Des redevances sont imposées aux usagers de l'espace aérien pour la fourniture de services de navigation aérienne, dans des conditions non discriminatoires, en tenant compte des capacités contributives relatives des différents types d'aéronefs concernés. Lors de la fixation des redevances demandées aux différents usagers de l'espace aérien pour l'utilisation d'un même service, aucune distinction n'est faite selon la nationalité des usagers ou la catégorie à laquelle ils appartiennent.
2. La redevance ➡ de route ⬅ liée aux services de navigation aérienne ➡ [...] ⬅ pour un vol donné dans une zone tarifaire de route donnée est calculée sur la base du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire de route et des unités de services en route pour ledit vol. ➡ [...] ⬅
3. La redevance ➡ pour services terminaux ⬅ liée aux services de navigation aérienne ➡ [...] ⬅ pour un vol donné dans une zone tarifaire terminale donnée est calculée sur la base du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire terminale et des unités de services terminaux pour ledit vol. Aux fins du calcul de la redevance pour services ➡ [...] ⬅ terminaux, l'approche et le départ d'un vol comptent comme un vol unique. ➡ [...] ⬅
4. L'exonération des redevances de navigation aérienne pour certains usagers de l'espace aérien ➡ ou certains vols ⬅, notamment ➡ ceux qui utilisent ou exploitent des ⬅ ➡ [...] ⬅ aéronefs légers et ➡ des ⬅ ➡ [...] ⬅ aéronefs d'État, peut être autorisée, à condition que le coût d'une telle exonération soit couvert par d'autres ressources et ne soit pas répercuté sur les autres usagers de l'espace aérien.
5. Les redevances ➡ [...] ⬅ ➡ peuvent être ⬅ modulées de manière à encourager les prestataires de services de ➡ [...] ⬅ ➡ la circulation ⬅ aérienne ➡ [...] ⬅ et les usagers de l'espace aérien à favoriser l'amélioration des performances environnementales ou de la qualité du service, notamment ➡ le recours aux itinéraires disponibles les plus économes en carburant, ⬅ l'utilisation accrue de carburants de substitution durables, l'augmentation des capacités, la réduction des retards et le développement durable, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal, en particulier pour la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. La modulation consiste en avantages ou désavantages financiers et est neutre sur le plan des recettes pour les prestataires de services de la circulation aérienne.

➡ 5 bis. La Commission réalise, en consultation avec les États membres, les prestataires de services de la circulation aérienne et les usagers de l'espace aérien, une étude de faisabilité sur l'incidence de la modulation des redevances sur le trafic aérien et sur les parties prenantes, y compris sur les trajectoires de vol, la capacité, la composition de la flotte et les coûts des usagers de l'espace aérien, ainsi que sur les mécanismes visant à garantir la neutralité des recettes des prestataires de services de la circulation aérienne. Cette étude porte également sur la contribution de cette modulation à la réalisation des objectifs du ciel unique européen visés à l'article 1, paragraphe 1 et à la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe, en tenant compte des aspects liés à la compétitivité, des mécanismes d'incitation existants et d'autres solutions de substitution connues. Sur la base de cette étude, la Commission peut adopter des lignes directrices pour permettre aux États membres de mettre en œuvre une modulation des redevances sur une base volontaire. ©

Article 23

Mise en œuvre du système de tarification

Aux fins de la mise en œuvre du système de tarification, la Commission adopte ➡, par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 37, paragraphe 2 © des exigences et procédures détaillées en ce qui concerne les articles 19, 20, 21 et 22, notamment pour les assiettes de coûts et les coûts fixés, la fixation des taux unitaires ➡ [...] © et les mécanismes de partage des risques, ainsi que la modulation des redevances. ➡ [...] ©

↓ 1070/2009 Article 2, point 9)

~~a) le coût à répartir entre les usagers de l'espace aérien est le coût fixé de la fourniture des services de navigation aérienne, y compris les montants appropriés pour les intérêts sur les investissements et l'amortissement des éléments d'actif, ainsi que les coûts d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration; Les coûts fixés sont les coûts fixés par les États membres au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, soit au début de la période de référence pour chaque année civile de la période de référence visée à l'article 11 du règlement cadre, soit pendant la période de référence, à la suite d'ajustements appropriés en application des mécanismes d'alerte prévus à l'article 11 du règlement cadre;~~

~~b) les coûts à prendre en considération en l'occurrence sont les coûts estimés des installations et services fournis et mis en œuvre dans le cadre du plan de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe. Ils peuvent également comprendre les coûts encourus par les autorités nationales de surveillance et/ou des entités qualifiées, ainsi que les autres coûts encourus par l'État membre concerné et le prestataire de services concerné pour la fourniture des services de navigation aérienne. Ils ne comprennent pas le coût des sanctions imposées par les États membres conformément à l'article 9 du règlement cadre ni le coût des éventuelles mesures correctrices imposées par les États membres conformément à l'article 11 du règlement cadre;~~

~~e) en ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels et dans le cadre de leurs accords cadres respectifs, les États membres accomplissent des efforts raisonnables pour parvenir à un accord sur des principes communs en matière de politique tarifaire;~~

~~d) le coût de différents services de navigation aérienne est déterminé séparément pour chaque service, comme le prévoit l'article 12, paragraphe 3;~~

~~e) les subventions croisées ne sont pas autorisées entre services de route et services terminaux. Les coûts relatifs à la fois aux services terminaux et aux services de route sont répartis de manière proportionnelle entre services de route et services terminaux sur la base d'une méthode transparente. Les subventions croisées sont autorisées entre services de navigation aérienne différents dans l'une des deux catégories uniquement lorsqu'elles sont justifiées par des raisons objectives et pour autant qu'elles soient clairement identifiées;~~

~~f) la transparence de l'assiette des coûts pour le calcul des redevances est assurée. Des mesures d'exécution 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 recettes. Les autorités de surveillance nationales, les prestataires de services, les usagers de l'espace aérien, la Commission et Eurocontrol échangent régulièrement des informations.~~

~~3. Les États membres appliquent les principes ci après pour la fixation des redevances conformément au paragraphe 2;~~

~~a) les redevances pour les services de navigation aérienne sont fixées d'une manière non discriminatoire. Lors de la fixation des redevances demandées aux différents usagers de l'espace aérien pour l'utilisation d'un même service, aucune distinction n'est faite selon la nationalité des usagers ou la catégorie à laquelle ils appartiennent;~~

b) l'exonération de certains usagers, notamment les exploitants d'aéronefs légers et d'aéronefs d'État, peut être autorisée, à condition que le coût d'une telle exonération ne soit pas répercuté sur les autres usagers;

e) les redevances sont fixées par année civile sur la base de coûts fixés, ou dans des conditions établies par des États membres en vue de déterminer le niveau maximal du taux unitaire ou des recettes pour chaque année pendant une période de cinq ans au plus;

d) les services de navigation aérienne peuvent produire des recettes suffisantes pour assurer un rendement raisonnable des actifs afin de contribuer au financement des améliorations des immobilisations nécessaires;

e) les redevances reflètent les coûts des services et des installations de navigation aérienne mis à la disposition des usagers de l'espace aérien, compte tenu des capacités contributives relatives des différents types d'aéronefs concernés;

f) les redevances favorisent la fourniture sûre, efficace, effective et durable des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau élevé de sécurité et d'efficacité économique, ainsi que les objectifs de performance, et elles encouragent la fourniture de services intégrés tout en réduisant l'impact de l'aviation sur l'environnement. À cet effet, et relativement aux plans de performance nationaux ou de bloc d'espace aérien fonctionnel, les autorités nationales de surveillance peuvent instaurer des mécanismes, notamment des mesures incitatives consistant en des avantages ou des désavantages financiers, afin d'encourager les prestataires de services de navigation aérienne et/ou les usagers de l'espace aérien à contribuer aux améliorations dans la fourniture des services de navigation aérienne telles qu'un accroissement de capacité, une diminution des retards et un développement durable, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal.

4. La Commission arrête les mesures d'exécution détaillées du présent article en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre.

~~Article 15~~

~~Contrôle de conformité~~

~~1. La Commission veille en permanence au respect des principes et règles visés aux articles 14 et 15 en coopération avec les États membres. La Commission s'efforce d'instaurer les mécanismes nécessaires pour mettre à profit le savoir-faire d'Eurocontrol et partage les résultats du contrôle avec les États membres, Eurocontrol et les représentants des usagers de l'espace aérien.~~

~~2. À la demande d'un ou de plusieurs États membres qui estiment que les principes et règles visés aux articles 14 et 15 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 et/ou règles concernés. Sans préjudice de l'article 18, paragraphe 1, la Commission partage les conclusions de l'enquête avec les États membres, Eurocontrol et les représentants des usagers de l'espace aérien. Dans un délai de deux mois à compter de la réception d'une demande, après avoir entendu l'État membre concerné et avoir consulté le comité du ciel unique conformément à la procédure consultative visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement-cadre, la Commission prend une décision sur l'application des articles 14 et 15 du présent règlement et décide si la pratique concernée peut être poursuivie.~~

~~3. La Commission communique sa décision aux États membres et en informe le prestataire de services, dans la mesure où il est juridiquement 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.~~

↓ nouveau

↻ Conseil

Article 24

Contrôle du respect des systèmes de performance et de tarification

1. La Commission contrôle régulièrement le respect, par [...] les États membres, notamment les autorités nationales de surveillance [...], des articles 10 à 17 et des articles 19 à 22 et des actes d'exécution visés aux articles 18 et 23. La Commission agit en concertation avec l' [...] organe d'évaluation des performances [...], lorsqu'un organe d'évaluation des performances a été désigné conformément à l'article 9 *ter*, [...] et avec les autorités nationales de surveillance.

2. [...] Lorsque la Commission [...] dispose d'indices [...] de non-respect [...] des dispositions visées au [...] paragraphe 1 [...], elle peut ouvrir une enquête [...]. Elle conclut l'enquête dans un délai de quatre mois [...], après avoir entendu l'État membre [...] et [...] l'autorité nationale de surveillance concernée [...].

3. Sans préjudice de l'article 41, paragraphe 1, [...] la Commission [...] communique les résultats de l'enquête [...] à l'État [...] membre [...] et, le cas échéant [...], au [...] prestataire [...] de services de la circulation aérienne concerné [...] et [...] peut émettre un avis sur la question de savoir si [...] cet État [...] membre [...] a respecté les articles 10 à 17 et les articles 19 à 22 ainsi que les actes d'exécution visés aux articles 18 et 23 [...]. Elle [...] notifie cet avis à l'État membre [...].

↓ 550/2004 (adapté)

⇒ nouveau

Article ~~254~~

Transparence comptable ☒ des prestataires de services de navigation aérienne ☒

1. Les prestataires de services de navigation aérienne, ~~quel que soit~~ ☒ indépendamment de ☒ leur régime de propriété ou ~~leur forme~~ ☒ de leurs structures ☒ juridiques, établissent, ~~soumettent à un audit~~ et publient ⇒ chaque année ⇐ leurs comptes financiers. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales adoptées par ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒. Lorsque, en raison de son statut juridique, le prestataire de services ☒ de navigation aérienne ☒ ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il ~~s'efforce d'y parvenir~~ ☒ s'y conforme ☒ dans toute la mesure du possible. ~~2. En tout état de cause, Les prestataires de services de navigation aérienne publient un rapport annuel et sont régulièrement soumis à un audit indépendant ☒ pour les comptes visés au présent paragraphe ☒.~~

↓ nouveau

➡ Conseil

2. Les autorités nationales de surveillance ➡ [...] ➡ ont le droit d'accéder aux comptes des prestataires de services de navigation aérienne sous leur supervision. Les États membres peuvent décider d'accorder l'accès à ces comptes ➡ aux ➡ [...] ➡ autorités ➡ nationales ➡ de surveillance ➡ d'autres États membres ➡ .

↓ 1070/2009 Article 2, point 7) (adapté)

⇒ nouveau

3. ~~Lorsqu'ils offrent un ensemble de services, Les prestataires de services de navigation aérienne~~
⇒ , dans leur comptabilité interne, tiennent des comptes séparés pour chacun des services de
navigation aérienne ⇐ ~~déterminent et font apparaître les coûts et revenus provenant des services de~~
~~navigation aérienne, ventilés conformément au système de tarification des services de navigation~~
~~aérienne visé à l'article 14 et, le cas échéant, tiennent 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
⊗ ces ⊗ services ~~en question~~ étaient fournis ⊗ exécutés ⊗ par des entreprises distinctes ⇒ en
vue d'éviter les discriminations, les subventions croisées et les distorsions de concurrence. Un
prestataire de services de navigation aérienne tient également une comptabilité séparée pour chaque
activité lorsque: ⇐

↓ nouveau

⇒ Conseil

- a) il fournit des services de navigation aérienne acquis conformément à l'article 8, paragraphe 1,
et des services de navigation aérienne non couverts par cette disposition;
- b) il fournit des services de navigation aérienne et exerce d'autres activités, de quelque nature
que ce soit, notamment des services d'information communs;
- c) il fournit des services de navigation aérienne dans l'Union et dans des pays tiers.

Les coûts fixés ⇒ [...] ☹ ⇒ et ☹ réels ⇒ [...] ☹ provenant des services de navigation aérienne
sont ventilés ⇒ par catégories de coûts conformément à l'article 20, paragraphe 6 ☹ ⇒ [...] ☹ , et
ils sont rendus publics, sous réserve que la protection des renseignements confidentiels soit
garantie.

4. Les données financières relatives aux coûts ⇒ [...] ☹ communiquées conformément à
l'article 19, paragraphe 6, et les autres informations pertinentes pour le calcul des taux unitaires font
l'objet d'un audit ou d'une vérification par l'autorité nationale de surveillance ou une entité
indépendante du prestataire de services de navigation aérienne concerné et sont approuvées par
l'autorité nationale de surveillance. ⇒ Sans préjudice de la confidentialité des informations
sensibles, les ☹ ⇒ [...] ☹ conclusions de l'audit sont rendues publiques.

↓ 550/2004

~~4. Les États membres désignent les autorités compétentes qui ont le droit de consulter les comptes des prestataires de services fournissant des services dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité.~~

~~5. Les États membres peuvent appliquer les dispositions transitoires de l'article 9 du règlement (CE) n° 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 2002 sur l'application des normes comptables internationales¹ aux prestataires de services de navigation aérienne qui relèvent du champ d'application du présent règlement.~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 5)

Article 9 bis

~~Blocs d'espace aérien fonctionnels~~

~~1. Au plus tard le 4 décembre 2012, les États membres prennent toutes les mesures nécessaires à la mise en œuvre de blocs d'espace aérien fonctionnels afin d'atteindre la capacité et l'efficacité nécessaires du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen, de maintenir un niveau élevé de sécurité et de contribuer aux performances globales du système de transport aérien et à la réduction de l'impact sur l'environnement.~~

~~3. Les États membres coopèrent entre eux dans toute la mesure du possible, en particulier les États membres créant des blocs d'espace aérien fonctionnels voisins, afin de se conformer à cette disposition. Le cas échéant, la coopération peut également s'étendre aux pays tiers prenant part aux blocs d'espace aérien fonctionnels.~~

~~2. En particulier, les blocs d'espace aérien fonctionnels:~~

~~a) sont étayés par un dossier de sécurité;~~

¹ ~~JO L 243 du 11.9.2002, p. 1.~~

~~b) permettent une utilisation optimale de l'espace aérien compte tenu des courants de trafic aérien;~~

~~e) assurent la cohérence avec le réseau européen de routes mis en place conformément à l'article 6 du règlement sur l'espace aérien;~~

~~d) se justifient par la valeur ajoutée globale qu'ils procurent, y compris l'utilisation optimale des ressources techniques et humaines, sur la base d'analyses coûts/bénéfices;~~

~~e) assurent un transfert fluide et souple de la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne entre les unités des services de la circulation aérienne;~~

~~f) garantissent la compatibilité des différentes configurations d'espace aérien, en optimisant entre autres les régions actuelles d'information de vol;~~

~~g) respectent les conditions découlant des accords régionaux conclus au sein de l'OACI;~~

~~h) respectent les accords régionaux qui existent à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, en particulier ceux concernant les pays tiers européens; et~~

~~i) facilitent la cohérence avec les objectifs de performance communautaires.~~

~~3. Un bloc d'espace aérien fonctionnel est créé uniquement par accord mutuel entre tous les États membres et, le cas échéant, les pays tiers responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien compris dans le bloc d'espace aérien fonctionnel.~~

~~Avant de notifier à la Commission la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel, les États membres concernés fournissent à la Commission, aux autres États membres et autres parties intéressées les informations appropriées et leur donnent la possibilité de formuler des observations.~~

~~4. Lorsqu'un bloc d'espace aérien fonctionnel appartient à un espace aérien relevant en tout ou partie de la responsabilité de plusieurs États membres, l'accord créant le bloc d'espace aérien fonctionnel contient les dispositions nécessaires concernant les modalités de modification du bloc et de retrait d'un État membre dudit bloc, y compris le régime transitoire.~~

~~5. En cas de difficultés entre plusieurs États membres à propos d'un bloc d'espace aérien fonctionnel transfrontalier appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité, les États membres concernés peuvent solliciter conjointement l'avis du comité du ciel unique à ce sujet. L'avis est communiqué aux États membres concernés. Sans préjudice du paragraphe 63, les États membres concernés prennent cet avis en compte afin de trouver une solution.~~

~~6. Après avoir reçu les notifications des États membres concernant les accords et les déclarations visés aux paragraphes 3 et 4, la Commission évalue le respect par chaque bloc d'espace aérien fonctionnel des exigences énoncées au paragraphe 2 et soumet les résultats à l'examen du comité du ciel unique. Si la Commission constate qu'un ou plusieurs blocs d'espace aérien fonctionnels ne répondent pas aux exigences, elle engage un dialogue avec les États membres concernés afin de parvenir à un consensus sur les mesures nécessaires pour rectifier la situation.~~

~~7. Sans préjudice du paragraphe 6, les accords et les déclarations visés au paragraphe 3 sont notifiés à la Commission en vue de leur publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Dans cette publication figure la date d'entrée en vigueur de la décision pertinente.~~

~~8. Des éléments d'orientation concernant la création et la modification de blocs d'espace aérien fonctionnels sont élaborés le 4 décembre 2010 au plus tard en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement cadre.~~

~~9.1. Le 4 décembre 2011 au plus tard et en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre, la Commission arrête les mesures d'exécution relatives aux informations communiquées par les États membres concernés préalablement à la création ou à la modification d'un bloc d'espace aérien fonctionnel conformément au paragraphe 3 du présent article.~~

~~Article 9 ter~~

~~Coordonnateur du système de blocs d'espace aérien fonctionnels~~

~~1. Afin de faciliter la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, la Commission peut nommer une personne physique en qualité de coordonnateur du système de blocs d'espace aérien fonctionnels (ci-après le «coordonnateur»). La Commission statue en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre.~~

~~2. Sans préjudice de l'article 9 bis, paragraphe 5, le coordonnateur contribue, à la demande de tous les États membres concernés et, le cas échéant, des pays tiers prenant part au même bloc d'espace aérien fonctionnel, à la résolution des difficultés surgissant au cours de leur processus de négociation de manière à accélérer la création des blocs d'espace aérien fonctionnels. Le coordonnateur agit en vertu d'un mandat délivré par l'ensemble des États membres concernés et, le cas échéant, des pays tiers prenant part au même bloc d'espace aérien fonctionnel.~~

~~3. Le coordonnateur agit en toute impartialité, en particulier à l'égard des États membres, des pays tiers, de la Commission et des parties intéressées.~~

~~4. Le coordonnateur ne divulgue aucune information obtenue dans l'exercice de ses fonctions, sauf s'il est autorisé à le faire par les États membres et, le cas échéant, les pays tiers concernés.~~

~~5. Le coordonnateur présente un rapport à la Commission, au comité du ciel unique et au Parlement européen tous les trois mois à compter de sa nomination. Le rapport comprend le résumé des négociations et leurs résultats.~~

~~6. Le mandat du coordonnateur expire lorsque le dernier accord concernant un bloc d'espace aérien fonctionnel est signé, mais au plus tard le 4 décembre 2012.~~

↓ 1070/2009 Article 3, point 6) (adapté)

⇒ nouveau

↻ Conseil

CHAPITRE IV

✧ GESTION DE RÉSEAU ✧

Article 266

~~Gestion et conception du~~ ✧ Fonctions de ✧ réseau

1. Les fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien ~~permettent~~ ✧ ➡ [...] ✧ ✧
➡ ➡ contribuent à ✧ ✧ une utilisation ~~optimale~~ ➡ durable et efficace ✧ de l'espace aérien ➡ et des ressources limitées. ✧ et ✧ Elles ✧ donnent ✧ aussi ✧ aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'emprunter ➡ [...] ✧ ➡ des ✧ trajet ➡ et des profils ✧ ~~qu'ils préfèrent~~ ➡ ➡ [...] ✧ ➡ optimisés ✧ sur le plan de l'environnement ✧, tout en donnant un accès ➡ [...] ✧ ➡ équitable et raisonnable ✧ à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne ➡ et en réduisant au minimum les encombrements ✧. Ces fonctions de réseau ➡, énumérées au ➡ [...] ✧ paragraphe ➡ [...] ✧ 2 ➡ [...] ✧, soutiennent ➡ un accès sans solution de continuité aux services de navigation aérienne par les usagers de l'espace aérien, ainsi que ✧ la réalisation des objectifs de performance ➡ [...] ✧ ➡, tout en appuyant des initiatives au niveau régional et local ✧ et ➡ elles ✧ sont fondées sur des besoins opérationnels ✧ ➡. Elles sont sans préjudice de la souveraineté des États membres sur leur espace aérien et de leurs responsabilités en matière d'ordre public, de sécurité publique et de défense. ✧

➡ ~~1-bis~~ Sans préjudice, en particulier, des articles 44 et 46 du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, les États membres conservent la compétence pleine et exclusive en matière de conception et de gestion de leurs structures d'espace aérien et de leur réseau de routes. À cet égard, les États membres tiennent compte des aspects environnementaux, des exigences du trafic aérien, des variations saisonnières et de la complexité du trafic aérien et des plans de performance. Avant de se prononcer sur ces aspects, ils consultent les usagers de l'espace aérien concernés ou les groupes représentant ces usagers de l'espace aérien et les autorités militaires, selon le cas. ✧ ~~visent à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et elles sont exercées dans le respect du principe de séparation entre les tâches de réglementation et les tâches opérationnelles.~~

2. ~~Afin d'atteindre les objectifs visés au paragraphe 1 et sans préjudice des responsabilités des États membres concernant les routes nationales et les structures de l'espace aérien, la Commission veille à ce que~~ ✧ Les fonctions de réseau visées au paragraphe 1 ➡ [...] ✧ ✧ sont ✧ les ➡ [...] ✧ suivantes ~~soient exercées~~:

➡ [...] ✧

⇒ a) conception d’une structure d’espace aérien offrant le niveau requis de sécurité, de capacité, de flexibilité, de réactivité, de performance environnementale et de fourniture, sans solution de continuité, de services de navigation aérienne rapides, en tenant dûment compte des besoins en matière de sécurité et de défense; ☐

⇒ b) ⇒ [...] ☐ ⇒ ATFM ☐ ; ⇐

ch) coordination des ressources limitées dans les bandes de fréquence aéronautiques utilisées pour la circulation aérienne générale, en particulier des radiofréquences, et coordination des codes de transpondeur radar.

⇓ nouveau

⇒ Conseil

⇒ [...] ☐

⇒ [...] ☐ ⇒ d) ☐ fourniture de capacités de contrôle du trafic aérien dans le réseau
⇒ [...] ☐ ⇒ conformément aux exigences ☐ prévu ⇒ es ☐ dans le plan de réseau
opérationnel ⇒ [...] ☐ ;

⇒ [...] ☐ ⇒ e) gestion ☐ de crise de réseau;

⇒ [...] ☐

⇒ f) attribution en matière de retard ATFM; ☐

⇒ [...] ☐ ⇒ g) ☐ planification ⇒ et ☐ ⇒ [...] ☐ activités de mise en œuvre du
déploiement des infrastructures dans le réseau européen de gestion du trafic aérien,
conformément au plan directeur européen de gestion du trafic aérien ⇒ [...] ☐ ⇒ . ☐

⇒ [...] ☐

⇒ 3. Les États membres et toutes les parties prenantes opérationnelles concernées exécutent les fonctions de réseau avec l’aide du gestionnaire de réseau, qui exécute les tâches spécifiées à l’article 27, paragraphe 4. ☐

↓ 1070/2009 Article 3, point 6)

↻ Conseil

4. Les ↻ mesures prises par le gestionnaire de réseau et le comité de gestion du réseau pour la mise en œuvre des ☒ fonctions énumérées ~~au premier alinéa au~~ ↻ [...] ☒ paragraphe ↻ [...] ☒ 2 ↻ [...] ☒ ↻ sont de nature purement opérationnelle ou technique et ☒ n'impliquent pas ↻ [...] ☒ l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. ↻ Elles tiennent compte des spécificités des États membres et des propositions établies au niveau local. ☒ ~~Elles tiennent compte des propositions établies au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.~~ Elles sont exercées en coordination avec les autorités ↻ civiles et ☒ militaires conformément ↻ , en particulier, ☒ aux procédures convenues concernant la gestion souple de l'espace aérien.

↓ nouveau

↻ [...] ☒

↓ 1070/2009 Article 3, point 6) (adapté)

Article 27

⊗ Le gestionnaire de réseau ⊗

↓ nouveau

↻ Conseil

1. Afin d'atteindre les objectifs visés à l'article 26 ↻ , paragraphe 1 ☒ , la Commission, avec le soutien de l'Agence ↻ [...] ☒ ↻ conformément au règlement (UE) 2018/1139 ☒ , veille à ce que le gestionnaire de réseau contribue à l'exécution des fonctions de réseau visées à l'article 26 ↻ [...] ☒ ↻ , paragraphe 2, conformément au présent article. La Commission veille à la bonne exécution de ses tâches par le gestionnaire de réseau ☒ .

↓ 1070/2009 Article 3, point 6) (adapté)
(adapted)
⇒ nouveau
☉ Conseil

2. La Commission ☉ [...] ☉, ~~après consultation du comité du ciel unique et conformément aux mesures d'exécution visées au paragraphe 4, confier à Eurocontrol ou à~~ ☉ [...] ☉ ☉ désigne ☉ ☉ ☉ EUROCONTROL ou ☉ un ☉ autre ☉ ~~autre~~ organisme impartial et compétent ☉ pour exécuter ☉ les tâches ~~nécessaires à l'exercice des fonctions énumérées au premier alinéa~~ ☉ du gestionnaire de réseau ☉. À cette fin, la Commission adopte un acte d'exécution conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3. Cette décision de nomination précise les conditions de la nomination, y compris en ce qui concerne le financement du gestionnaire de réseau ☉, ~~et précise les tâches spécifiques du gestionnaire de réseau conformément au présent article et aux articles 16 et 26, et dans les limites de ceux-ci, ainsi que des actes d'exécution pertinents adoptés sur la base des articles 18 et 27, paragraphe 8. La liste des tâches du gestionnaire de réseau est accompagnée d'une description claire des services et performances requis, sur la base desquels les performances du gestionnaire de réseau sont mesurées et, le cas échéant, d'accords appropriés à conclure entre la Commission et le gestionnaire de réseau, tels que des accords de niveau de service~~ ☉.

3. ⇒ Le ☉ [...] ☉ gestionnaire de réseau ☉ ~~Ces tâches~~ ☉ [...] ☉ ☉ exécute ses tâches ☉ de façon ☉ ☉ [...] ☉ ☉ impartiale et économiquement ☉ efficace ☉ ~~efficace, et accomplies au nom des États membres et des parties intéressées~~ ☉ [...] ☉ ☉ et est ☉ soumis ☉ [...] ☉ à une gouvernance ☉ et à une indépendance ☉ appropriée ☉ [...] ☉ ☉. Si ☉ l'organisme compétent désigné comme gestionnaire de réseau assume également des fonctions réglementaires ☉, ~~une séparation organisationnelle avec ces fonctions est assurée~~ ☉. ☉ ☉ Dans l'exécution de ses tâches, le gestionnaire de réseau tient ☉ ~~tenant~~ compte des besoins de l'ensemble du réseau de gestion du trafic aérien ☉ [...] ☉ ☉ tout en préservant les capacités de défense. ☉

☉ 4. Le gestionnaire de réseau exécute les tâches suivantes à l'appui des fonctions de réseau visées à l'article 26, paragraphe 2: ☉

🕒 Conseil

🕒 Conseil

➡ a) soutien au développement d'une structure de l'espace aérien offrant le niveau requis de sécurité, de capacité, de flexibilité, de réactivité, de performance environnementale et de fourniture, sans solution de continuité, de services de navigation aérienne rapides, en tenant dûment compte des besoins en matière de sécurité et de défense; 🕒

➡ b) coordination de l'ATFM; 🕒

➡ c) coordination des ressources limitées dans les bandes de fréquence aéronautiques utilisées pour la circulation aérienne générale, en particulier des radiofréquences, et coordination des codes de transpondeur radar; 🕒

➡ d) facilitation de la délégation de la fourniture de services de la circulation aérienne, lorsqu'elle a été approuvée par l'État membre concerné, compte tenu des accords nécessaires à la coordination de la circulation aérienne générale et opérationnelle et de la nécessité de maintenir une coordination adéquate au sein des structures concernées de l'espace aérien; 🕒

➡ d bis) élaboration du plan de réseau stratégique et mise en place du plan de réseau opérationnel; 🕒

➡ e) coordination et soutien à la fourniture de capacités de contrôle du trafic aérien dans le réseau conformément aux engagements pris par les parties prenantes opérationnelles, comme indiqué dans le plan de réseau opérationnel; 🕒

➡ f) coordination et soutien à la gestion de crise de réseau; 🕒

➡ g) soutien à l'attribution en matière de retard ATFM, y compris le processus d'ajustement post-opérations qui associe les prestataires de services de navigation aérienne, les aéroports et les autorités nationales pour traiter les questions concernant la mesure, le classement et l'attribution en matière de retard ATFM; 🕒

➡ h) coordination et soutien aux activités de planification et de mise en œuvre du déploiement des infrastructures dans le réseau européen de gestion du trafic aérien, conformément au plan directeur européen de gestion du trafic aérien, grâce à la participation active des parties prenantes opérationnelles à la gestion et à la gouvernance, et compte tenu des besoins militaires et opérationnels et des procédures opérationnelles associées, le cas échéant; 🕒

➡ i) suivi du fonctionnement des infrastructures du réseau européen de gestion du trafic aérien. 🕒

↓ nouveau

→ Conseil

4 → *bis* . Le gestionnaire de réseau → [...] → propose des mesures de soutien sur les questions opérationnelles visant à assurer une planification et une exploitation sûres et efficaces du réseau dans des conditions normales et des conditions de crise de réseau et → [...] des mesures visant à améliorer en permanence le fonctionnement du réseau dans le ciel unique européen et les performances globales du réseau, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre du système de performance. Les mesures prises par le gestionnaire de réseau → [...] intègre → nt → [...] pleinement les aéroports dans le réseau.

5. Le gestionnaire de réseau → [...] → propose des mesures pour le cas où les objectifs de performance visés à l'article 10 → [...] → ne seraient pas suffisamment pris en compte dans les capacités à fournir par chaque prestataire de services de → [...] → la circulation aérienne comme convenu entre le gestionnaire de réseau et ces prestataires de services de → [...] → la circulation aérienne dans le plan de réseau opérationnel.

6. Le gestionnaire de réseau → , en coordination avec les parties intéressées, :

→ [...] :

→ [...] conseille la Commission → [...] sur le déploiement des infrastructures du réseau de gestion du trafic aérien conformément au plan directeur européen de gestion du trafic aérien, en particulier pour déterminer les investissements nécessaires pour le réseau.

7. → Toutes les mesures arrêtées par le → [...] gestionnaire de réseau → [...] → lors de l'exécution de ses tâches sont prises dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif. Les parties au processus décisionnel coopératif agissent dans toute la mesure du possible dans le sens d'une amélioration du fonctionnement et des performances du réseau → , notamment en ce qui concerne la réalisation des objectifs à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement, en tenant compte des intérêts essentiels en matière de sécurité et des spécificités régionales et locales .

→ 7 bis. Le processus décisionnel coopératif → visé au paragraphe 7 est fondé sur: → [...] :

→ a) la consultation appropriée et régulière des parties prenantes opérationnelles, des coordonnateurs de créneaux aéroportuaires, des États membres et, le cas échéant, de l'Agence et de la Commission; :

➤ b) les modalités de collaboration détaillées établies par le gestionnaire de réseau avec, en particulier, les parties prenantes opérationnelles et les États membres, ainsi que les processus d'exploitation établis par le gestionnaire de réseau pour traiter les aspects de planification et opérationnels liés à l'exécution des fonctions de réseau. ©

➤ La consultation visée au point a) et les modalités de collaboration détaillées visées au point b) tiennent compte des caractéristiques et exigences spécifiques de chaque fonction de réseau. ©

➤ Le processus décisionnel coopératif vise le consensus. En ce qui concerne la souveraineté des États membres sur leur espace aérien, l'accord du ou des États membres concernés est requis. ©

➤ Lorsque des mesures liées à l'exécution des tâches du gestionnaire de réseau sont contestées par une ou plusieurs parties prenantes opérationnelles, la question est renvoyée au comité de gestion du réseau pour y être résolue. ©

➤ 7 ter. Un comité de gestion du réseau est institué par la voie des actes d'exécution visés au paragraphe 8 afin d'assurer une gouvernance appropriée de l'exécution des fonctions du réseau. ©

➤ Le comité de gestion du réseau est chargé d'approuver ou de valider les mesures prises ou proposées par le gestionnaire de réseau dans les conditions énoncées dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 8, d'approuver les spécifications relatives à la consultation et aux modalités de collaboration détaillées visées au paragraphe 7 bis, points a) et b), d'approuver le plan de réseau opérationnel et de valider le plan stratégique de réseau avant son approbation par la Commission, conjointement avec les États membres, d'assurer le suivi de l'exécution des fonctions de réseau et de formuler des avis ou des recommandations sur des questions spécifiques. ©

➤ Le comité de gestion du réseau est composé de représentants des parties prenantes opérationnelles, des coordonnateurs de créneaux, de représentants de la Commission, de représentants du gestionnaire de réseau et de représentants d'Eurocontrol. ©

➤ 7 quater. Les États membres sont pleinement associés aux décisions d'importance stratégique. ©

➤ [...] ©

↓ 1070/2009 Article 3, point 6)

~~3. La Commission peut faire des ajouts à la liste de fonctions figurant au paragraphe 2 après avoir dûment consulté les acteurs du secteur concernés. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement cadre.~~

↕ nouveau

➡ Conseil

8. Par voie d'actes d'exécution adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, la Commission établit des règles détaillées pour ➡ la mise en œuvre de l'article 26 et du présent article, en particulier pour ⬅ l'exécution des fonctions de réseau, ➡ y compris en ce qui concerne la gestion de crise; la nomination du gestionnaire de réseau, les modalités et conditions de cette nomination et ⬅ les tâches ➡ détaillées ⬅ du gestionnaire de réseau ➡ en ce qui concerne les fonctions de réseau; ⬅ ➡ [...] ⬅ ➡ la composition, le fonctionnement, la prise de décision et les tâches détaillées du comité de gestion du réseau, y compris en ce qui concerne la gestion de crise; le processus décisionnel coopératif; les critères et facteurs que le gestionnaire de réseau et le comité de gestion du réseau doivent respecter lorsqu'ils exercent des tâches qui leur sont confiées et ⬅ les mécanismes de gouvernance ➡ du réseau ⬅ ➡ [...] ⬅ .

↓ 1070/2009 Article 3, point 6)

~~4. Les modalités d'exécution des mesures visées dans le présent article, à l'exception de celles visées aux paragraphes 6 à 9, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre. Ces mesures d'exécution concernent notamment:~~

~~a) la coordination et l'harmonisation des processus et des procédures pour accroître l'efficacité de la gestion des fréquences aéronautiques, y compris l'élaboration de principes et de critères;~~

~~b) la coordination centrale en matière d'identification précoce des besoins de fréquences et de recherche de solutions pour les bandes de fréquences attribuées à la circulation aérienne générale européenne, afin d'appuyer la conception et l'exploitation du réseau aérien européen;~~

~~e) les autres fonctions de réseau telles que définies dans le plan directeur GTA;~~

~~d) les modalités d'un processus décisionnel coopératif entre les États membres, les prestataires de services de navigation aérienne et la fonction de gestion du réseau pour les tâches visées au paragraphe 2;~~

~~e) les mécanismes de consultation des parties intéressées dans le cadre du processus décisionnel aux niveaux tant national qu'eupéen; et~~

~~f) à l'intérieur du spectre radio attribué à la circulation aérienne générale par l'Union internationale des télécommunications, la répartition des tâches et responsabilités entre la fonction de gestion du réseau et les gestionnaires de fréquences nationaux, en veillant à ce que les fonctions nationales de gestion des fréquences continuent à réaliser les assignations de fréquence qui n'ont pas d'incidence sur le réseau. Dans les cas où il y a une incidence sur le réseau, les gestionnaires de fréquence nationaux coopèrent avec les responsables des fonctions de gestion du réseau afin d'optimiser l'utilisation des fréquences.~~

↴ nouveau

↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 Article 3, point 6)

~~5. Les aspects de la conception de l'espace aérien autres que ceux visés au paragraphe 2 sont traités au niveau national ou au niveau des bloes d'espace aérien fonctionnels. Ce processus de conception tient compte des exigences et de la complexité du trafic et des plans de performances des bloes d'espace aérien nationaux ou fonctionnels et il comprend une consultation approfondie des usagers de l'espace aérien intéressés ou des groupes représentant les usagers de l'espace aérien intéressés et des autorités militaires, en tant que de besoin.~~

~~6. Les États membres confient à Eurocontrol ou à un autre organisme impartial et compétent la gestion des courants de trafic aérien, sous réserve de la mise en place de mécanismes de contrôle appropriés.~~

~~7. Des mesures d'exécution relatives à la gestion des courants de trafic aérien, y compris les mécanismes de contrôle nécessaires, sont établies conformément à la procédure consultative visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement-cadre et adoptées conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre, de manière à optimiser les capacités d'utilisation de l'espace aérien disponibles et à renforcer les processus de gestion des courants de trafic aérien. Ces mesures sont fondées sur la transparence et l'efficacité, de façon à garantir que les capacités soient fournies de manière souple et en temps utile, en cohérence avec les recommandations du plan régional de navigation aérienne de l'OACI pour la région «Europe».~~

~~8. Les mesures d'exécution relatives à la gestion des courants de trafic aérien aident à la mise en œuvre des décisions opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne, des exploitants d'aéroports et des usagers de l'espace aérien et englobent les domaines suivants:~~

~~a) la planification des vols;~~

~~b) l'utilisation des capacités disponibles de l'espace aérien pendant toutes les phases du vol, y compris l'attribution de créneaux; et~~

~~c) l'utilisation des itinéraires par la circulation aérienne générale, notamment:~~

~~— la création d'une publication unique pour l'orientation des routes et du trafic,~~

~~— les possibilités d'évitement des zones saturées par la circulation aérienne générale, et~~

~~— les règles de priorité relatives à l'accès à l'espace aérien pour la circulation aérienne générale, notamment en périodes d'encombrement et de crise.~~

~~9. Lors de l'élaboration et de l'adoption des mesures d'exécution, la Commission tient compte, en tant que de besoin et sans préjudice des exigences de la sécurité, de la cohérence entre les plans de vol et les créneaux aéroportuaires et de la nécessaire coordination avec les régions limitrophes.~~

↓ nouveau

↻ Conseil

Article 28

Transparence comptable du gestionnaire de réseau

1. Le  s comptes financiers du  gestionnaire de réseau  sont  établi  s   [...]  et publi  é chaque année   [...]. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales adoptées par l'Union. Si, en raison de son statut juridique, le gestionnaire de réseau ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il s'y conforme dans toute la mesure du possible.
2. Le gestionnaire de réseau publie un rapport annuel  sur ses activités  et est régulièrement soumis à un audit indépendant.

↓ 550/2004

Article 10

Relations entre les prestataires de services

- ~~1. Les prestataires de services de navigation aérienne peuvent recourir aux services d'autres prestataires de services qui ont été certifiés dans la Communauté.~~
- ~~2. 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 de chaque prestataire et permettent l'échange de données opérationnelles entre tous les prestataires de services pour ce qui concerne la circulation aérienne générale. Ces accords sont notifiés à l'autorité ou aux autorités de surveillance nationale(s) concernée(s).~~

~~3. Dans les cas de fourniture de services de la circulation aérienne, l'approbation des États membres concernés est requise. Dans les cas de fourniture de services météorologiques, l'approbation des États membres concernés est requise, s'ils ont désigné un prestataire sur une base exclusive conformément à l'article 9, paragraphe 1.~~

↴ nouveau

⇒ Conseil

⇒ [...] ⇐

↓ 1070/2009 Article 2, point 6) (adapté)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

Article ~~30~~

Relations avec les autorités militaires

Dans le cadre de la politique commune des transports, les États membres ~~prennent les mesures nécessaires afin~~ ☒ veillent à ce ☒ que des accords écrits entre les autorités civiles et militaires compétentes, ou des dispositifs juridiques équivalents, soient conclus ou prorogés concernant la gestion de blocs d'espace aérien spécifiques ⇒ ⇒ [...] ⇐ ⇐.

↓ 550/2004

~~Article 13~~

~~Accès aux données et protection des données~~

~~1. Pour ce qui concerne la circulation aérienne générale, les données opérationnelles pertinentes sont échangées en temps réel entre tous les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien et les aéroports, pour répondre à leurs besoins d'exploitation. Ces données sont utilisées uniquement à des fins opérationnelles.~~

~~2. L'accès aux données opérationnelles pertinentes est accordé aux autorités concernées, aux prestataires de services de navigation aérienne détenteurs d'une certification, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports sur une base non discriminatoire. 3. Les prestataires de services détenteurs d'une certification, les usagers de l'espace aérien et les aéroports établissent des conditions uniformes d'accès à leurs données opérationnelles autres que celles visées au paragraphe 1. Les autorités de surveillance nationales approuvent ces conditions uniformes. Des règles détaillées concernant ces conditions sont définies, le cas échéant, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre.~~

↴ nouveau

↻ [...] ↻

↓ 551/2004 (adapté)

CHAPITRE ~~II~~ V

~~ARCHITECTURE DE L'~~ESPACE AÉRIEN ☒, INTEROPÉRABILITÉ ET INNOVATION TECHNOLOGIQUE ☒

↓ 1070/2009 Article 3, point 2)

~~Article 3~~

~~Région européenne supérieure d'information de vol (RESIV)~~

~~1. La Communauté et ses États membres visent à la création et à la reconnaissance par l'OACI d'une RESIV unique. À cet effet, pour les questions relevant de la compétence de la Communauté, la Commission présente une recommandation au Conseil, conformément à l'article 300 du traité, au plus tard le 4 décembre 2011.~~

~~2. La RESIV est conçue de manière à englober l'espace aérien relevant de la responsabilité des États membres conformément à l'article 1er, paragraphe 3, et peut également comprendre l'espace aérien de pays tiers européens.~~

~~3. La création de la RESIV est sans préjudice de la responsabilité des États membres en matière de désignation des prestataires de services de circulation aérienne pour l'espace aérien placé sous leur responsabilité conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement sur la fourniture de services.~~

~~4. Les États membres conservent leurs responsabilités envers l'OACI dans les limites géographiques des régions supérieures d'information de vol et des régions d'information de vol que l'OACI leur a confiées à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.~~

↓ 1070/2009 Article 3, point 3)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

Article ~~32a~~

Information aéronautique électronique

Sans préjudice de la publication par les États membres de l'information aéronautique et en concordance avec ladite publication, ~~la Commission~~ ⇒ le gestionnaire de réseau ⇐, en collaboration avec ~~Eurocontrol~~ ⇒ [...] ⇐ ⇒ EUROCONTROL ⇐, établit une infrastructure d'information aéronautique à l'échelle de l'Union afin de favoriser la disponibilité, par voie électronique, d'une information aéronautique de haute qualité, présentée sous une forme harmonisée et répondant aux exigences de tous les usagers concernés quant à la qualité et la mise à disposition en temps utile des données. ⇒ L'information aéronautique ainsi mise à disposition est uniquement une information conforme aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII, point 2.1, du règlement (UE) 2018/1139. ⇐

⇒ Article 32 bis ⇐

⇒ Règles de l'air et classification de l'espace aérien ⇐

⇒ La Commission, conformément à la procédure consultative visée à l'article 37, paragraphe 3: ⇐

- a) ⇒ adopte les dispositions pertinentes concernant les règles de l'air sur la base des normes de l'OACI et des pratiques recommandées; ⇐

- b)  adopte les dispositions pertinentes pour assurer une mise en œuvre uniforme de la classification de l'espace aérien de l'OACI, avec les adaptations appropriées, de façon à permettre la fourniture sans discontinuité de services de la circulation aérienne sûrs et efficaces dans le ciel unique européen. 

~~2. Aux fins du paragraphe 1, la Commission:~~

~~a) assure le développement d'une infrastructure communautaire d'information aéronautique sous la forme d'un portail électronique d'informations intégrées librement accessible aux parties intéressées. Cette infrastructure permet d'avoir accès et de fournir les données nécessaires telles que, entre autres, l'information aéronautique, l'information relevant des bureaux de piste des services de la circulation aérienne, des services météorologiques et de la gestion des courants de trafic aérien;~~

~~b) soutient la modernisation et l'harmonisation de la fourniture de l'information aéronautique, au sens le plus large, en étroite coopération avec Eurocontrol et l'OACI. 3. La Commission arrête les mesures d'exécution détaillées du présent article en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre.~~

↓ 1070/2009 Article 3, point 4)

~~Article 4~~

~~Règles de l'air et classification de l'espace aérien~~

~~Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre, la Commission arrête des mesures d'exécution afin:~~

- ~~a) d'adopter les dispositions pertinentes concernant les règles de l'air sur la base des normes de l'OACI et des pratiques recommandées;~~
- ~~b) d'harmoniser l'application de la classification de l'espace aérien de l'OACI, avec les adaptations appropriées, de façon à permettre la fourniture sans discontinuité de services de la circulation aérienne sûrs et efficaces dans le ciel unique européen.~~

~~CHAPITRE III~~

~~GESTION SOUPLE DE L'ESPACE AÉRIEN DANS LE CIEL UNIQUE EUROPÉEN~~

Article ~~33~~

Gestion souple de l'espace aérien

1. Les États membres assurent, en tenant compte ~~⇒~~ **des caractéristiques et de la nature de l'activité militaire dans chaque État membre ainsi que** ~~☉~~ de l'organisation des aspects militaires relevant de leur compétence, l'application ~~uniforme~~ dans le ciel unique européen du concept de gestion souple de l'espace aérien ~~⇒ [...] ☉~~, afin de faciliter la gestion de l'espace et du trafic aériens dans le cadre de la politique commune des transports ~~⇒ [...] ☉~~.
2. Les États membres font rapport tous les ans à la Commission sur l'application, dans le cadre de la politique commune des transports, du concept de gestion souple de l'espace aérien pour ce qui concerne l'espace aérien dont ils sont responsables.
3. Lorsque, notamment ~~⇒ [...] ☉~~ ~~⇒~~ **à la lumière des** ~~☉~~ rapports soumis par les États membres, il devient nécessaire de renforcer et d'harmoniser ~~⇒~~ **des conditions uniformes aux fins de** ~~☉~~ l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien dans le ciel unique européen ~~⇒~~ **sont nécessaires** ~~☉~~, ~~☒~~ la Commission, ~~⇒ [...] ☉~~ ~~☒~~ ~~des mesures d'exécution sont adoptées~~ dans ~~⇒ [...] ☉~~ ~~⇒~~ **les limites** ~~☉~~ de la politique commune des transports ~~⇒~~ **et sans préjudice des responsabilités des États membres sur leurs espaces aériens, adopte des** ~~☉~~ ~~⇒ [...] ☉~~ ~~☒~~ ~~⇒ [...] ☉~~ actes d'exécution ~~☒~~ ~~⇒ [...] ☉~~ conformément à la procédure ~~☒~~ d'examen ~~☒~~ visée à l'article ~~☉~~ 37, paragraphe 3, ~~du règlement cadre~~.

➡ 4. Lorsque l'application du présent article donne lieu à des difficultés opérationnelles importantes, les États membres peuvent suspendre temporairement cette application pour autant qu'ils en informent immédiatement la Commission et les autres États membres. À la suite de l'introduction d'une suspension temporaire, des adaptations aux règles adoptées en application du paragraphe 3, peuvent être élaborées pour l'espace aérien relevant de la responsabilité du ou des États membres concernés. ©

↓ nouveau

➡ Conseil

Article 34

Coordination de SESAR

Les entités chargées des tâches prévues par le droit de l'Union dans les domaines de la coordination de la phase de définition de SESAR, de la phase de développement de SESAR et de la phase de déploiement de SESAR, selon le cas, ➡ [...] © assure ➡ nt © ➡ [...] © une coordination efficace entre ces trois phases de manière à garantir une transition sans heurts et en temps utile entre elles ➡ , en mettant notamment l'accent sur la phase d'industrialisation © .

Toutes les parties intéressées civiles et militaires concernées y sont associées dans toute la mesure du possible.

➡ La Commission met en place des mécanismes pour contrôler l'efficacité de la coordination SESAR. ©

↓ 1070/2009 Article 2, point 10)

~~Article 15 bis~~

Projets communs

~~1. Des projets communs sont susceptibles de contribuer au succès de la mise en œuvre du plan directeur GTA. Ces projets contribuent à la réalisation des objectifs du présent règlement visant à améliorer la performance du système aéronautique européen dans des domaines clés comme la capacité, l'efficacité des vols, l'efficacité économique et la viabilité environnementale, dans le respect des objectifs impératifs de sécurité.~~

~~2. La Commission peut, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre, établir des orientations sur la façon dont ces projets peuvent appuyer la mise en œuvre du plan directeur GTA. Ces orientations ne portent pas atteinte aux mécanismes de déploiement de ces projets concernant les blocs d'espace aérien fonctionnels ainsi qu'arrêtés par les parties prenantes de ces blocs.~~

~~3. La Commission peut également décider, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre, d'établir des projets communs pour les fonctions liées au réseau, qui revêtent une importance particulière pour l'amélioration de la performance globale de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne en Europe. Ces projets communs peuvent être considérés comme éligibles à un financement communautaire dans le cadre financier pluriannuel. À cet effet, et sans préjudice de la compétence des États membres de décider de l'utilisation de leurs ressources financières, la Commission procède à une analyse coûts/bénéfices indépendante ainsi qu'aux consultations appropriées avec les États membres et avec les parties intéressées, conformément à l'article 10 du règlement cadre, en explorant tout moyen approprié de financer leur déploiement. Les coûts éligibles du déploiement de projets communs sont couverts conformément aux principes de transparence et de non discrimination.»~~

↴ nouveau
➡ Conseil

Article 35

Projets communs

1. La Commission peut mettre en place des projets communs ➡, fondés sur les besoins de synchronisation entre les parties prenantes, ➡ pour mettre en œuvre les changements opérationnels essentiels déterminés dans le plan directeur européen de gestion du trafic aérien ayant ➡ atteint une maturité suffisante pour permettre des capacités d'interopérabilité dans tous les États membres en vue d'améliorer les performances du ciel unique européen ➡.

2. La Commission peut également établir des mécanismes de gouvernance pour les projets communs et leur mise en œuvre. ➤ Toutes les parties intéressées civiles et militaires concernées sont associées à ces mécanismes dans toute la mesure du possible et, le cas échéant et selon le cas, y jouent un rôle de premier plan. ☹

3. Les projets communs peuvent être admissibles à un financement de l'Union ➤ dans le cadre financier pluriannuel ☹ . À cet effet, et sans préjudice de la compétence des États membres pour décider de l'utilisation de leurs ressources financières, la Commission procède à une analyse coûts/bénéfices indépendante ainsi qu'aux consultations appropriées avec les États membres et avec les parties intéressées, conformément à l'article ➤ [...] ☹ ➤ 38 ☹ , en explorant ➤ la gestion des priorités et ☹ tout moyen approprié de financer leur mise en œuvre.

4. La Commission établit les projets communs et les mécanismes de gouvernance visés aux paragraphes 1 et 2 par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

↓ 551/2004

~~Article 8~~

Suspension temporaire

~~1. Lorsque l'application de l'article 7 donne lieu à des difficultés opérationnelles importantes, les États membres peuvent suspendre temporairement cette application pour autant qu'ils en informent immédiatement la Commission et les autres États membres.~~

~~2. À la suite de l'introduction d'une suspension temporaire, des adaptations aux règles adoptées en application de l'article 7, paragraphe 3, peuvent être élaborées pour l'espace aérien relevant de la responsabilité du ou des États membres concernés, conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement cadre.~~

CHAPITRE ~~IV~~ VI

DISPOSITIONS FINALES

↓ 1070/2009 Article 2, point 11)

~~Article 17~~

~~Révision des annexes~~

~~Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels des annexes afin de tenir compte de l'évolution technique ou opérationnelle sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement cadre.~~

~~Pour des raisons d'urgence impérieuses, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 5, paragraphe 5, du règlement cadre.~~

↴ nouveau

↻ Conseil

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↓ 549/2004 (adapté) (adapted)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

Article 37 ~~5~~

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité du ciel unique, ci-après dénommé «comité», composé de deux représentants de chaque État membre et présidé par ~~un représentant de~~ la Commission. Le comité veille à un examen approprié des intérêts de toutes les catégories d'usagers. ⇒ Ce comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011. ⇐

⇒ [...] ⇐

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, ~~les~~ l'articles ~~5 et 7 de la décision 1999/468/CE~~ ⇒ du règlement (UE) n° 182/2011 ⇐ s'appliquent, ~~dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.~~

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

⇒ ~~**4. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.**~~ ⇐

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 4)

~~4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.~~

~~5. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1, 2, 4 et 6, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)
(adapté)

Article 38~~40~~

⊠ Consultation des parties intéressées ⊠

↓ nouveau
⇒ Conseil

1. Les États membres, les autorités nationales de surveillance, l' ~~⇒ [...]~~ ~~☹~~ ~~⇒~~ organe d'évaluation des performances, lorsqu'un tel organe a été désigné conformément à l'article 9 ~~ter~~, ~~☹~~ et le gestionnaire de réseau mettent en place des mécanismes de consultation pour une consultation appropriée des parties intéressées aux fins de l'exécution de leurs tâches dans le cadre de la mise en œuvre du présent règlement.

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)
(adapté)
⇒ nouveau
⇒ Conseil

2. La Commission met ~~⇒ un ☹~~ ~~⊠~~ ~~⇒ [...]~~ ~~☹~~ mécanisme ~~⊠~~ en place ~~un mécanisme de consultation~~ au niveau ~~communautaire~~ ~~⊠~~ de l'Union ~~⊠~~ ⇒ en vue de procéder à des consultations ~~⇒ des parties prenantes concernées ☹~~ sur les questions concernant la mise en œuvre du présent règlement, ~~⇒ [...]~~ ~~☹~~ ⇐. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE ~~⊠~~ de la Commission ~~⊠~~ est associé à la consultation. ~~3. La consultation des parties intéressées porte notamment sur la mise au point et l'introduction de nouveaux concepts et de nouvelles technologies dans le réseau européen de gestion du trafic aérien.~~ ⇒ Aux fins du paragraphe 3, point e), lorsqu'une consultation est requise concernant les aspects militaires, la Commission consulte, en plus des États membres, l'Agence européenne de défense et ~~⇒ [...]~~ ~~☹~~ ~~⇒~~ des autorités ~~☹~~ militaires ~~⇒ [...]~~ ~~☹~~ ~~⇒~~ nationales ~~☹~~. ⇐

⇒ [...]

⇒ 3. Aux fins des paragraphes 1 et 2, au moins les parties prenantes opérationnelles et non opérationnelles ci-après sont consultées le cas échéant: ☹

a) les prestataires de services de navigation aérienne ⇒ ou les groupes ⇒ [...] qui les représentent ⇐

↓ nouveau

b) le gestionnaire de réseau;

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)
(adapté)
⇒ nouveau
⇒ Conseil

c) les exploitants d'aéroports ⇒ ou les groupes ⇒ [...] qui les représentent ⇐

d) les usagers de l'espace aérien concernés ou les groupes ⇒ [...] qui les représentent; ~~les usagers de l'espace aérien,~~

⇒ [...] ⇐

f) ⇒ [...] l'industrie aéronautique, et

g) les organismes professionnels de représentation du personnel,

↓ nouveau

⇒ Conseil

⇒ [...] ⇐ ⇒ h) les autorités nationales, y compris les autorités militaires nationales compétentes, ⇐

⇒ i) les coordonnateurs de créneaux aéroportuaires, ⇐

j) les organisations non gouvernementales ⇒ [...] ⇐ ⇒ intéressées par l'aviation ou la gestion du trafic aérien ⇐ .

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

(adapté)

➔ Conseil

~~Article 6~~

~~Organe consultatif de branche~~

~~Sans préjudice du rôle du comité et d'Eurocontrol, la Commission institue un organe consultatif de branche comprenant les prestataires de services de navigation aérienne, les associations d'usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, l'industrie aéronautique et les organismes professionnels de représentation du personnel. Le rôle de cet organe est uniquement de conseiller la Commission sur la mise en œuvre du ciel unique européen.~~

➔ Article 38 bis ➔

➔ Relations avec les parties prenantes ➔

➔ ~~Les prestataires de services de la circulation aérienne établissent des mécanismes de consultation en vue de consulter les usagers de l'espace aérien, exploitants d'aérodrome et autorités militaires intéressés sur tous les problèmes importants liés aux services fournis, notamment les modifications pertinentes apportées aux configurations d'espace aérien, ou sur les grands investissements ayant une incidence utile sur la gestion du trafic aérien et la fourniture de services de navigation aérienne et/ou les redevances y afférentes.~~ ➔

Relations avec les pays tiers européens

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

(adapté)

⇒ nouveau

☞ Conseil

~~La Communauté~~ ☒ l'Union ☒ et ses États membres visent et concourent à étendre le ciel unique européen à des pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne. À cette fin, ils s'efforcent, dans le cadre des accords conclus avec les pays tiers voisins ☞ notamment dans la zone EUROCONTROL ou dans la région EUR de l'OACI ☹ ~~ou dans le cadre d'accords relatifs aux blocs d'espace aérien fonctionnels~~, d'étendre ☒ le ciel unique européen ☒ à ces pays ~~l'application du présent règlement et des mesures visées à l'article 3.~~ ⇒ En outre, ils s'efforcent de coopérer avec ces pays, soit dans le cadre d'accords sur ☞ la fourniture de services transfrontaliers avec des pays tiers, sur la modernisation de la gestion du trafic aérien et sur ☹ les fonctions de réseau, soit dans le cadre de l'accord entre l'Union et ☞ [...] ☹ ☞ EUROCONTROL ☹ établissant un cadre général pour une coopération renforcée, renforçant ainsi la «dimension paneuropéenne» de la gestion du trafic aérien. ⇐

☞ Le présent article est sans préjudice de la décision des États membres d'étendre ou non le ciel unique européen à leurs pays et territoires d'outre-mer ou à leurs territoires autonomes dans d'autres régions de l'OACI. ☹

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

Article 8

Mesures d'exécution

~~1. Aux fins de l'élaboration des mesures d'exécution, la Commission peut confier des mandats à Eurocontrol ou, le cas échéant, à un autre organe, en précisant les tâches à effectuer et le calendrier correspondant et en tenant compte des délais applicables fixés par le présent règlement. La Commission statue conformément à la procédure consultative visée à l'article 5, paragraphe 2.~~

~~2. Lorsque la Commission a l'intention de confier un mandat conformément au paragraphe 1, elle s'efforce d'utiliser au mieux les dispositions existant en matière de participation et de consultation de toutes les parties intéressées, dès lors que ces dispositions sont conformes aux pratiques de la Commission en matière de transparence et de procédures de consultation et ne sont pas contraires à ses obligations institutionnelles.~~

↴ nouveau

➡ Conseil

Article 40

Soutien d'autres organismes

La Commission peut solliciter le soutien d'autres organismes pour l'exécution des tâches qui lui incombent en vertu du présent règlement ➡, **y compris d'EUROCONTROL dans le cadre de l'accord entre l'Union et EUROCONTROL établissant un cadre général pour une coopération renforcée** ➡.

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)

Article 4

Exigences de sécurité

~~Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre, la Commission arrête des mesures d'exécution qui intègrent les dispositions pertinentes des exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol (ESARR), ainsi que leurs modifications ultérieures, entrant dans le champ d'application du présent règlement, avec les adaptations appropriées le cas échéant.~~

~~CHAPITRE IV~~

~~DISPOSITIONS FINALES~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 11)

(adapté) (adapté)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

Article 41~~48~~

Confidentialité

1. Ni les autorités nationales de surveillance, agissant conformément à leur législation nationale ➡, ni les autorités nationales compétentes ⚡, ni la Commission ⇒, ni l' ➡ [...] ⚡ organe d'évaluation des performances, ni le gestionnaire de réseau ⇐ ne divulguent d'informations de nature confidentielle, en particulier au sujet des prestataires de services de navigation aérienne, de leurs relations d'affaires ou de la composition de leurs coûts ➡ et de leurs recettes ⚡.

2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des autorités nationales de surveillance ~~ou~~ ➡ et ⚡ de la Commission ➡ [...] ⚡ de divulguer des informations lorsque celles-ci sont indispensables à l'exercice de leurs fonctions ➡ [...] ⚡ ➡. Dans ce ⚡ cas la divulgation est proportionnée et tient compte des intérêts légitimes des prestataires de services de navigation aérienne, des usagers de l'espace aérien, des aéroports ou d'autres parties intéressées en ce qui concerne la protection de leurs ~~secrets commerciaux~~ ☒ informations commerciales sensibles ☒.

3. Les informations et données [...] rendues accessibles conformément [...] à l'articles 13, paragraphe 3 *ter*, à l'article 13 bis, paragraphe [...] 6, à l'article 13 *ter*, paragraphe 2 [...], à l'article 25, paragraphe 3 et à l'article 25, paragraphe 4 ou notifiées conformément [...] à l' [...] article [...] 19 [...] , paragraphe 6 , notamment en ce qui concerne les couts fixés [...] et les coûts réels [...] des prestataires de services de la circulation aérienne désignés [...] prévu à l'article 14 sont rendues publiques [...] , sous réserve de la protection des intérêts commerciaux d'une personne physique ou morale déterminée, y compris en ce qui concerne la propriété intellectuelle, à moins qu'un intérêt public supérieur ne justifie la divulgation.

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

(adapté)

⇒ nouveau

⇒ Conseil

Article 42~~9~~

Sanctions

Les ~~sanctions mises en place par les~~ États membres ☒ déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du ☒ ~~pour les infractions au~~ présent règlement et ~~aux mesures visées à l'article 3~~ ⇒ des [...] actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, ☐ commises en particulier par les usagers de l'espace aérien ⇒ , les exploitants d'aéroports ☐ et les fournisseurs de services ☒ de navigation aérienne ☒ ⇒ , et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues ☐ doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

↓ 549/2004

Article 12

~~Suivi, contrôle et méthodes d'évaluation de l'impact~~

~~1. Le suivi, le contrôle et les méthodes d'évaluation de l'impact s'appuient sur la présentation par les États membres de rapports annuels sur la mise en œuvre des actions adoptées conformément au présent règlement et des mesures visées à l'article 3.~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 6) a)

~~2. La Commission examine périodiquement l'application du présent règlement et des mesures visées à l'article 3 et adresse un rapport au Parlement européen et au Conseil, une première fois au plus tard le 4 juin 2011, et ensuite à la fin de chaque période de référence visée à l'article 11, paragraphe 3, point d). Lorsque cela est justifié à cette fin, la Commission peut demander aux États membres des informations complétant celles qui figurent dans les rapports qu'ils présentent conformément au paragraphe 1 du présent article.~~

↓ 549/2004

~~3. Pour l'établissement des rapports visés au paragraphe 2, la Commission demande l'avis du comité.~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 6) b)

~~4. Les rapports contiennent une évaluation des résultats obtenus par les actions entreprises en application du présent règlement, y compris des informations appropriées sur les évolutions dans le secteur, notamment en ce qui concerne les aspects économiques, sociaux, environnementaux, en matière d'emploi et technologiques, ainsi que sur la qualité du service, eu égard aux objectifs initiaux et en vue des besoins futurs.~~

↓ nouveau

↻ Conseil

Article 43

Évaluation

1. La Commission procède à une évaluation ↻ [...] ☹ ↻ des incidences juridiques, sociales économiques et environnementales ☹ du présent règlement ↻ [...] ☹ ↻ et de sa valeur ajoutée, tant au niveau national qu'eupéen, cinq à huit ans après son entrée en vigueur ☹. Lorsque cela est justifié à cette fin, la Commission peut demander aux États membres ↻, y compris à des autorités militaires, ☹ des informations pertinentes pour l'application du présent règlement.

2. La Commission ↻ transmet ☹ ↻ soumet ☹ ses conclusions au Parlement européen et au Conseil. Les résultats de l'évaluation sont rendus publics.

↓ 1070/2009 Article 2, point 12)
(adapté)

~~Article 18 bis~~

Réexamen

~~La Commission présente, au plus tard le 4 décembre 2012, au Parlement européen et au Conseil une étude évaluant les effets sur la sécurité et les effets juridiques, industriels, économiques et sociaux de l'application des principes de l'économie de marché à la fourniture de services de communication, de navigation, de surveillance et d'information aéronautique, au regard des principes organisationnels existants ou possibles et en tenant compte de l'évolution des blocs d'espace aérien fonctionnels et des technologies à disposition.~~

CHAPITRE IV

~~DISPOSITIONS FINALES~~

~~Article 10~~

~~Réexamen~~

~~Dans le cadre du réexamen périodique visé à l'article 12, paragraphe 2, du règlement cadre, la Commission mène à bonne fin une étude prospective sur les conditions de l'application future à l'espace aérien inférieur des concepts visés aux articles 3, 5 et 6.~~

~~Sur la base des conclusions de l'étude et compte tenu des progrès accomplis, la Commission soumet au plus tard le 31 décembre 2006 au Parlement européen et au Conseil un rapport assorti, le cas échéant, d'une proposition visant à étendre l'application de ces concepts à l'espace aérien inférieur, ou à prévoir toute autre mesure appropriée. Au cas où une telle extension est envisagée, les décisions pertinentes devraient être prises de préférence avant le 31 décembre 2009.~~

Article ~~44~~13

Sauvegardes

Le présent règlement ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre applique des mesures, dans la mesure où elles sont justifiées par la sauvegarde d'intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense. Ces mesures sont, en particulier, celles qui sont impératives:

- ☞ [...] ☞ ☞ a ☞) pour la surveillance de l'espace aérien sous sa responsabilité, conformément aux accords régionaux de navigation aérienne de l'OACI, notamment la capacité de détecter, d'identifier et d'évaluer tous les aéronefs empruntant cet espace aérien, en vue de veiller à sauvegarder la sécurité des vols et à prendre des mesures pour satisfaire aux impératifs de la sécurité et de la défense;
- ☞ [...] ☞ ☞ b ☞) en cas de troubles intérieurs graves affectant l'ordre public;
- ☞ [...] ☞ ☞ c ☞) en cas de guerre ou de tension internationale grave constituant une menace de guerre;
- ☞ [...] ☞ ☞ d ☞) afin de remplir les obligations internationales que cet État membre a contractées en vue du maintien de la paix et de la sécurité internationale;
- ☞ [...] ☞ ☞ e ☞) afin d'effectuer les opérations et l'entraînement militaires, y compris les moyens nécessaires à des exercices.

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 7)

~~Article 13 bis~~

~~Agence européenne de la sécurité aérienne~~

~~Pour la mise en œuvre du présent règlement, des règlements (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 et du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne¹, les États membres et la Commission assurent, conformément à leur rôle respectif prévu par le présent règlement, une coordination appropriée avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne afin de garantir que tous les aspects de sécurité sont dûment pris en compte.~~

¹ ~~JO L 79 du 19.3.2008, p. 1~~



Article 45

Abrogation

Les règlements (CE) n° 549/2004, n° 550/2004 et n° 551/2004 sont abrogés.

Les références faites aux règlements abrogés s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III.

↓ 550/2004 (adapté)

Article ~~46~~⁴⁹

Entrée en vigueur ☒ et application ☒

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

~~2. Toutefois, les dispositions des articles 7 et 8 entreront en vigueur un an après la publication des exigences communes visées à l'article 6 au Journal officiel de l'Union européenne.~~

↴ nouveau

☞ Conseil

2. L'article 3, paragraphe 3 ☞ [...] ☹ ☞ ☞ [...] ☹ et l'article 25, paragraphe 3, sont ☹ ☞ [...] ☹ applicable ☞ s ☹ à compter du [OP: veuillez insérer la date — ☞ [...] ☹ ☞ 72 ☹ mois après l'entrée en vigueur du présent règlement].

Les articles 10 à 24 sont applicables à compter  [...]  d'un an après son adoption  .
Toutefois, l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004 et l'article 15 du règlement (CE) n° 550/2004, ainsi que les actes d'exécution y afférents, continuent de s'appliquer aux fins de la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification en rapport avec la troisième période de référence.
 La décision d'exécution (UE) 2019/709 de la Commission, adoptée le 6 mai 2019, continue de s'appliquer jusqu'à la fin de la quatrième période de référence. 

L'article  [...]  [...]  27, paragraphe 4  , et l'article 32 s'appliquent au gestionnaire de réseau à compter du jour où une décision de nomination, adoptée conformément à l'article 27, paragraphe 2,  [...]  devient applicable.

 L'article 42 est applicable à partir du *[OP: veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement]*. Les mesures adoptées par les États membres en vertu dudit article s'appliquent à partir: 

 - du *[OP: veuillez insérer la date - 72 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement]* en ce qui concerne les infractions visées à l'article 3, paragraphe 3 et à l'article 25, paragraphe 3; 

 - d'un an après l'adoption du présent règlement en ce qui concerne les infractions aux articles 10 à 24. 

 550/2004

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

↓ 550/2004

→₁ 1070/2009 Article 2, point 13) a)

→₂ 1070/2009 Article 2, point 13) b)

ANNEXE I

→₁ EXIGENCES APPLICABLES AUX ENTITÉS QUALIFIÉES ←

→₂ Toute entité qualifiée 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 dans le cadre de programmes de recherche et développement,~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 13) b)

~~ne pas être sous le contrôle d'un prestataire de services de navigation aérienne, d'autorités de gestion d'aéroports ou de 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 en nombre suffisant pour les tâches à effectuer,~~

↓ 552/2004

~~6. L'organisme doit contracter une assurance en responsabilité, sauf dans les cas où sa responsabilité est assumée par l'État membre 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 recueillie dans le cadre de l'exécution de ses tâches en vertu du présent règlement.~~

~~être géré et administré de sorte que la confidentialité des informations exigées par l'administration soit garantie.²²~~

~~être disposé à fournir les informations adéquates à l'autorité de surveillance nationale concernée.²²~~

~~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 de l'organisation.²²~~

~~avoir élaboré, mis en œuvre et entretenu un système efficace de qualité interne fondé sur les aspects pertinents des normes de qualité internationalement reconnues qui soit conforme aux normes EN 45004 (organismes de contrôle) et EN 29001, telles qu'interprétées par les Quality System Certification Scheme Requirements de l'IACS.²²~~

~~soumettre son système de qualité à la certification d'un organisme indépendant de contrôle agréé par les autorités de l'Etat membre où il est établi.²²~~

↓ 550/2004 (adapté)

↻ Conseil

ANNEXE III

↻ [...] ↻



ANNEXE II

Règlements abrogés avec leur modification

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1)	
Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10)	
Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20)	
Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 34)	Uniquement les articles 1 ^{er} , 2 et 3



ANNEXE III

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement 549/2004	Règlement 550/2004	Règlement 551/2004	Présent règlement
Article 1 ^{er} , paragraphes 1 à 3			Article 1 ^{er} , paragraphes 1 à 3
Article 1 ^{er} , paragraphe 4			-
-			Article 1 ^{er} , paragraphes 4
Article 2, points 1) a) et b)			Article 2, points 5) a) et b)
Article 2, point 2)			Article 2, point 1)
Article 2, point 3)			Article 2, point 2)
-			Article 2, point 2 <i>bis</i>)
Article 2, point 4)			Article 2, point 4)
-			Article 2, point 6)
Article 2, point 5)			Article 2, point 3)
Article 2, point 6)			Article 2, point 11)
Article 2, point 7)			Article 2, point 12)
-			Article 2, point 13)
Article 2, point 8)			Article 2, point 14)
Article 2, point 9)			Article 2, point 8)
Article 2, point 10)			Article 2, point 9)

Article 2, point 11)			Article 2, point 10)
Article 2, point 12)			Article 2, point 17)
-			Article 2, points 18) à 20)
Article 2, point 13)			Article 2, point 16)
Article 2, point 13 <i>bis</i>)			Article 2, point 33)
Article 2, point 14)			-
-			Article 2, point 21)
-			Article 2, point 22)
Article 2, point 16)			Article 2, point 23)
Article 2, point 17)			Article 2, point 32)
Article 2, point 18)			-
Article 2, point 19)			Article 2, point 24)
-			Article 2, points 25) et 26)
Article 2, point 20)			Article 2, point 31)
Article 2, point 22)			Article 2, point 34)
Article 2, point 23)			-
Article 2, point 23 <i>bis</i>)			Article 2, point 35)
-			Article 2, points 35 <i>bis</i>) et 35 <i>ter</i>)
Article 2, point 23 <i>ter</i>)			Article 2, point 15)
Article 2, points 24) et 25)			-

Article 2, point 26)			Article 2, point 36)
Article 2, point 27)			-
Article 2, point 28)			Article 2, point 37)
Article 2, point 29)			Article 2, point 38)
-			Article 2, points 39) et 40)
Article 2, point 30)			Article 2, point 41)
-			Article 2, points 42) et 43)
-			Article 2, points 43 <i>bis</i>) à 43 <i>quarter</i>)
Article 2, point 31)			Article 2, point 44)
-			Article 2, point 44 <i>bis</i>)
-			Article 2, point 45)
Article 2, point 32)			-
Article 2, point 33)			Article 2, point 46)
Article 2, point 34)			Article 2, point 47)
-			Article 2, points 48) à 52)
Article 2, points 35) et 36)			-
Article 2, point 38)			Article 2, point 53)
Article 2, point 39)			Article 2, point 54)

-			Article 2, point 56)
Article 2, point 40)			Article 2, point 57)
Article 2, point 41)			Article 2, point 27)
-			Article 2, points 28) à 30)
			Article 2 <i>bis</i>)
Article 3			-
Article 4, paragraphe 1			Article 3, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 2			Article 3, paragraphe 3
-			Article 3, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 3			Article 3, paragraphes 2
Article 4, paragraphe 4			-
-			
Article 4, paragraphe 5			Article 3, paragraphe 9
-			Articles 4 à 9
Article 5, paragraphe 1			Article 37, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 2			
Article 5, paragraphe 3			Article 37, paragraphe 3
-			Article 37, paragraphe 4
Article 5, paragraphes 4 et 5, et article 6			-

Article 7			Article 39
Article 8, paragraphe 1			Article 40
Article 8, paragraphe 2			-
-			Article 41
Article 9			Article 42
Article 10, paragraphe 1			Article 38, paragraphe 1
Article 10, paragraphe 2			Article 38, paragraphe 2
Article 10, paragraphe 3			Article 38, paragraphe 3
-			Article 38 <i>bis</i>
Article 11, paragraphe 1, première phrase, et article 11, paragraphe 3, point d), première et troisième phrases			Article 10, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 1, points a) à c)			Article 10, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 2			-
Article 11, paragraphe 3, point a)			Article 11
Article 11, paragraphe 3, points b) et c)			Articles 13 et 14
Article 11, paragraphe 3, point b) et c)			Article 13, paragraphes 1, 3, 3 <i>bis</i> et 3 <i>ter</i>
-			Article 13, paragraphes 1 <i>bis</i> et 1 <i>ter</i>
Article 11, paragraphe 3, point b)			Article 13, paragraphe 2

Article 11, paragraphe 3, point c, premier alinéa			Article 13, paragraphe 5
Article 11, paragraphe 3, point c, premier alinéa			Article 13 <i>bis</i> , paragraphe 1
-			Article 13 <i>bis</i> , paragraphe 2
Article 11, paragraphe 3, point a			Article 13 <i>bis</i> , paragraphe 3
Article 11, paragraphe 3, point c), alinéas 2-4			Article 13 <i>bis</i> , paragrapes 4 et 5
-			Article 13 <i>bis</i> , paragraphe 6
Article 11, paragraphe 3, point d), deuxième phrase			Article 13 <i>ter</i> , paragraphe 2
-			Article 13 <i>ter</i> , paragrapes 1 et 2
Article 11, paragraphe 3, point e)			Article 13 <i>ter</i> , paragraphe 3
-			Articles 16 et 17
Article 11, paragraphe 4, point a)			Article 10, paragraphe 3, point a)
-			Article 10, paragraphe 3, points b) à d)
Article 11, paragraphe 4, points b) et c)			-
Article 11, paragraphe 4, point d)			Article 10, paragraphe 3, point e)

Article 11, paragraphe 4, point e)			Article 10, paragraphe 3), point f)
-			Article 10, paragraphe 3, points g) à k)
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa			Article 18
Article 11, paragraphe 5			-
Article 11, paragraphe 6			Article 18
-			Articles 19 à 35
Article 12, paragraphe 1, et article 12, paragraphe 2, jusqu'à «à l'article 3»			Article 43, paragraphe 1
Article 12, paragraphe 2, partie de la première phrase commençant à «et adresse un rapport au Parlement européen»			Article 43, paragraphe 2
Article 12, paragraphes 3 et 4			-
Article 13			Article 44
-			Article 45
Article 13 <i>bis</i>			-
Article 14			Article 46
	Article 1 ^{er}		Article 1 ^{er} , paragraphe 1
	-		Article 1 ^{er} , paragraphes 2 à 4
	-		Articles 2 et 3

	Article 2, paragraphe 1		Article 4, paragraphe 1
	-		
	Article 2, paragraphe 2		Article 4, paragraphe 3
	-		Article 5, paragraphe 1
	Article 2, paragraphe 3		Article 5, paragraphe 3
	Article 2, paragraphe 4		Article 5, paragraphe 2
	Article 2, paragraphe 5		Article 5, paragraphe 4
	Article 2, paragraphe 6		Article 5, paragraphe 5
	-		Article 5, paragraphe 5 <i>bis</i>
	Articles 3 à 6		-
	Article 7		Article 7, paragraphe 1 <i>bis</i> , point a)
	Article 7, paragraphe 2		Article 7, paragraphe 1 <i>bis</i> , point c)
	Article 7, paragraphe 3, première phrase		-
	Article 7, paragraphe 3, deuxième et troisième phrases		-
	Article 7, paragraphe 4		
			Article 6, paragraphe 2 <i>bis</i> et 3
	Article 7, paragraphe 5 et 6		-
	Article 7, paragraphe 7		Article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa, et article 6, paragraphe 4 et 5

	Article 7, paragraphes 8 et 9		-
	-		Article 6, paragraphe 6
	Article 8, paragraphe 1		Article 7, paragraphe 1
	-		Article 7, paragraphe 1, point b), et article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa, points c) et d)
	Article 8, paragraphe 2		Article 7, paragraphe 2
			Article 7, paragraphe 2, dernière phrase
	Article 8, paragraphe 3		Article 7, paragraphe 3
	Article 8, paragraphes 4 et 5		-
	Article 8, paragraphe 6		Article 7, paragraphe 4
	Article 9		Article 7 <i>bis</i>
	Article 9 <i>bis</i>		Article 2 <i>bis</i>
	Article 9 <i>ter</i>		-
	Article 10		Article 7 <i>ter</i>
	-		Articles 9 <i>ter</i> à 18
	Article 11		Article 30
	Article 12, paragraphe 1		Article 25, paragraphe 1
	Article 12, paragraphe 2		Article 25, paragraphe 1
	Article 12, paragraphe 3		Article 25, paragraphe 3
	-		Article 25, paragraphe 4

	Article 12, paragraphe 4		Article 25, paragraphe 2
	-		Articles 26 à 28
	Article 12, paragraphe 5		-
	Article 13, paragraphe 1		Article 9 bis, paragraphe 1
	-		
	Article 13, paragraphe 2		Article 9 <i>bis</i> , paragraphe 3
	Article 13, paragraphe 3		Article 9 <i>bis</i> , paragraphe 4
	-		Articles 32 <i>bis</i> à 34
	Article 14		Article 19, paragraphe 1
	Article 15, paragraphe 1		Article 19, paragraphe 2
	Article 15, paragraphe 3, point f)		Article 19, paragraphe 3
	-		Article 19, paragraphe 5
	Article 15, paragraphe 2, point a)		Article 20, paragraphe 1 et 2
	Article 15, paragraphe 2, point b), première phrase		Article 20, paragraphe 2
	Article 15, paragraphe 2, point b), deuxième phrase		Article 20, paragraphe 3
	Article 15, paragraphe 2, point b), troisième phrase		Article 20, paragraphe 4
	Article 15, paragraphe 2, point c)		-

	Article 15, paragraphe 2, point d)		Article 20, paragraphe 6
	Article 15, paragraphe 2, point e)		Article 20, paragraphe 5
	Article 15, paragraphe 2), point f)		Article 19, paragraphe 6, et article 23
	Article 15, paragraphe 3, point a)		Article 22, paragraphe 1
	-		Article 22, paragrapes 2, 3 et 5 <i>bis</i>
	Article 15, paragraphe 3, point b)		Article 22, paragraphe 4
	Article 15, paragraphe 3, point c)		Article 21, paragraphe 1
	-		Article 21, paragrapes 1 <i>bis</i> et 2
	Article 15, paragraphe 3, point d)		Article 19, paragraphe 2
	Article 15, paragraphe 3, point e)		Article 20, paragraphe 2, et article 22, paragraphe 1
	Article 15, paragraphe 3), point f)		Article 22, paragraphe 5
	Article 15, paragraphe 4		Article 23
	Article 15 <i>bis</i> , paragraphe 1, et paragraphe 3, première phrase		Article 35, paragrapes 1 et 4
	Article 15 <i>bis</i> , paragraphe 2		Article 35, paragrapes 2 et 4
	Article 15 <i>bis</i> , paragraphe 3, deuxième à quatrième phrases		Article 35, paragraphe 3
	-		Articles 37 à 40

	Article 15 <i>bis</i> , paragraphe 3, cinquième phrase		-
	Article 16, paragraphe 1		Article 24, paragraphe 1
	Article 16, paragraphe 2		Article 24, paragraphe 2 et 3
	Article 16, paragraphe 3		Article 24, paragraphe 3
	Article 17		-
	Article 18, paragraphe 1		Article 41, paragraphe 1
	Article 18, paragraphe 2		Article 41, paragraphe 2
	Article 18, paragraphe 3		Article 41, paragraphe 3
	-		Articles 42 à 45
	Article 19		Article 46
	Annexe I		-
	Annexe II		-
		Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1
		Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 1
		-	Article 1 ^{er} , paragraphe 2 et 3
		Article 1 ^{er} , paragraphe 3	Article 1 ^{er} , paragraphe 4
		-	Article 1 ^{er} , paragraphe 5 et 6, et articles 2 à 25
		Article 1 ^{er} , paragraphe 4, et article 3	-
		Article 3 <i>bis</i>	Article 32
		Articles 4 et 5	-

		Article 6, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1.
			Article 26, paragraphe 1 <i>bis</i>
		Article 6, paragraphe 2, premier alinéa	Article 26, paragraphe 2
			Article 26, paragraphe 3
		Article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 26, paragraphe 4.
		-	Article 27, paragraphe 1
		Article 6, paragraphe 2, troisième alinéa, première phrase	Article 27, paragraphe 2
		Article 6, paragraphe 2, troisième alinéa, deuxième et troisième phrases	Article 27, paragraphe 3
		-	Article 27, paragraphe 4 à 7 <i>quater</i>
		Article 6, paragraphe 3	-
		Article 6, paragraphe 4	Article 27, paragraphe 8
		Article 6, paragraphe 5	Article 26, paragraphe 1 <i>bis</i>
		Article 6, paragraphe 6	Article 26, paragraphe 2, point b)

		Article 6, paragraphes 7 à 9	Article 27, paragraphe 8
		-	Articles 28 et 30
		Article 7, paragraphe 1	Article 33, paragraphe 1
		Article 7, paragraphe 2	Article 33, paragraphe 2
		Article 7, paragraphe 3	Article 33, paragraphe 3
			Article 33, paragraphe 4
		-	Articles 34 à 45
		Articles 8 et 10	-
		Article 11	Article 46

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant le règlement (UE) 2018/1139 en ce qui concerne les exigences applicables à la
gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne**

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100,
paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen,

vu l'avis du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) [...]

(2) [...]

(3) [...]

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

(20 *bis*) Afin d'optimiser l'application des règles relatives au ciel unique européen, les règlements (CE) n° 549/2004³³, 550/2004³⁴ et 551/2004³⁵ ont été remplacés et abrogés par le règlement [SES II+ modifié]. Il convient donc d'actualiser les références faites dans le règlement (UE) 2018/1139³⁶ à ces trois règlements.

(20 *ter*) Il convient également d'intégrer dans le règlement (UE) 2018/1139 les exigences liées à la certification des prestataires de services de navigation aérienne qui étaient précédemment énoncées dans le règlement (CE) n° 550/2004, afin de permettre un cadre réglementaire simplifié pour la certification et une procédure de certification unique. En particulier, il convient de prévoir que, pour être certifiés, les prestataires de services de gestion du trafic aérien et de navigation aérienne (GTA/SNA) devraient démontrer une solidité financière suffisante et obtenir une couverture responsabilité civile et une couverture d'assurance appropriées, se conformer aux exigences applicables à la propriété et à la structure organisationnelle et gérer les risques de sécurité. Il y a lieu également de préciser les conditions susceptibles d'être appliquées aux certificats délivrés.

(20 *quater*) Par ailleurs, les exigences essentielles applicables en matière de GTA/SNA et aux contrôleurs aériens devraient être complétées en ce qui concerne les exigences applicables aux services de données relatives au trafic aérien.

(21) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (UE) 2018/1139 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

³³ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (règlement-cadre) (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

³⁴ Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (règlement sur la fourniture de services) (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10).

³⁵ Règlement (CE) no 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (règlement sur l'espace aérien) (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20).

³⁶ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) no 2111/2005, (CE) no 1008/2008, (UE) no 996/2010, (UE) no 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) no 552/2004 et (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) no 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

Article premier

Le règlement (UE) 2018/1139 est modifié comme suit:

(a1) L'article 2³⁷ est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 1, le point h) est remplacé par le texte suivant:

"sans préjudice du règlement [SES II+ modifié] du Parlement européen et du Conseil et des responsabilités des États membres à l'égard de l'espace aérien relevant de leur juridiction, à la conception des structures de l'espace aérien dans l'espace aérien unique européen.";

(b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. Sans préjudice des exigences nationales en matière de sécurité et de défense, et de l'article [1^{er}, paragraphe 2,] du règlement [SES II+ modifié], les États membres veillent à ce que:

a) les installations visées au paragraphe 3, premier alinéa, point b), du présent article qui sont ouvertes au public et

b) les services GTA/SNA visés au paragraphe 3, premier alinéa, point c), du présent article qui sont fournis aux fins du trafic aérien auxquels le règlement [SES II+ modifié] s'applique

offrent un niveau de sécurité et d'interopérabilité avec les systèmes civils aussi efficace que celui résultant de l'application des exigences essentielles énoncées aux annexes VII et VIII du présent règlement.".

³⁷ Les modifications apportées à cet article visent à actualiser les références figurant dans le règlement (UE) 2018/1139.

1) à l'article 3, les points 5), 33) et 34) sont remplacés par les textes suivants:

"5) "GTA/SNA": la gestion du trafic aérien définie à l'article 2, point 9), du règlement [SES II+ modifié] et les services de navigation aérienne définis à l'article 2, point 4), dudit règlement, ainsi que les fonctions de réseau visées à l'article 26 dudit règlement et les services consistant à générer et traiter des données et à mettre en forme et fournir des données pour la circulation aérienne générale aux fins de la navigation aérienne;"

33) "espace aérien du ciel unique européen": l'espace aérien situé au-dessus du territoire auquel les traités s'appliquent, ainsi que tout autre espace aérien dans lequel les États membres appliquent le règlement [SES II+ modifié] conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 4, dudit règlement³⁸;"

34) "autorité nationale compétente": une ou plusieurs entités désignées par un État membre, investies des pouvoirs nécessaires et auxquelles des responsabilités ont été attribuées pour l'exécution des tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application conformément au présent règlement et conformément aux actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci .".

1 bis) À l'article 40, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. La prestation de services GTA/SNA visée à l'article 2, paragraphe 1, point g), est conforme aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII et, s'il y a lieu, à l'annexe VII.

Les prestataires de services GTA/SNA sont également tenus:

- a) en vue d'assurer la sécurité et la continuité de la prestation de services, de démontrer une solidité financière suffisante et d'avoir obtenu une couverture responsabilité civile et une couverture d'assurance appropriées, compte tenu de leur statut juridique et du niveau de la couverture d'assurance commerciale disponible;
- b) de se conformer aux exigences applicables à la propriété et à la structure organisationnelle en vue de prévenir les conflits d'intérêts afin d'assurer le caractère non discriminatoire de la prestation de services; et
- c) de gérer les risques de sécurité.".

³⁸ Les modifications apportées à cette disposition visent à actualiser les références figurant dans le règlement (UE) 2018/1139.

1 *ter*) L'article 41 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 43 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40, paragraphe 1, premier alinéa, ainsi qu'avec les exigences visées à l'article 40, paragraphe 1, deuxième alinéa, points a), b) et c).";

(b) le paragraphe 3 *bis* suivant est ajouté:

"3 *bis* Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut faire l'objet de conditions objectivement justifiées, non discriminatoires, proportionnées et transparentes. Ces conditions peuvent, le cas échéant, porter sur:

- a) les restrictions à l'exploitation des services autres que ceux liés à la fourniture de services de navigation aérienne;
- b) les contrats, accords ou autres mesures existant entre le prestataire de services et un tiers et concernant le(s) service(s) fourni(s);
- c) la fourniture d'informations raisonnablement nécessaires au contrôle des exigences en matière de certificat énoncées à l'article 41; et
- d) d'autres conditions juridiques qui ne sont pas propres aux services de navigation aérienne, telles que celles relatives à la suspension ou à la révocation du certificat.";

c) le paragraphe 4 est modifié comme suit:

"4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux exigences essentielles visées à l'article 40, paragraphe 1, premier alinéa, ou aux exigences visées à l'article 40, paragraphe 1, deuxième alinéa, points a), b) et c), et aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 43, paragraphe 1, premier alinéa, point b).";

d) le paragraphe 5 est modifié comme suit:

"5. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 43, les États membres peuvent décider que les prestataires de services d'information de vol doivent être autorisés à déclarer avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis conformément aux exigences essentielles visées à l'article 40, paragraphe 1, premier alinéa, et aux exigences visées à l'article 40, paragraphe 1, deuxième alinéa, points a, b) et c). Dans ce cas, l'État membre concerné notifie sa décision à la Commission, à l'Agence et aux autres États membres."

1 *quater*) L'article 43 est remplacé par le texte suivant:

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40, paragraphe 1, premier alinéa, et avec les exigences visées à l'article 40, paragraphe 1, deuxième alinéa, points a, b) et c), en ce qui concerne la prestation de services GTA/SNA visée à l'article 2, paragraphe 1, point g), la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1^{er}, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

- a) les règles et procédures spécifiques de prestation de services GTA/SNA en conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40, paragraphe 1, premier alinéa, et avec les exigences visées à l'article 40, paragraphe 1, deuxième alinéa, points a, b) et c), y compris l'établissement et la mise en œuvre du plan d'urgence conformément à l'annexe VIII, point 5.1.f);
- b) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 41, paragraphe 1;

b *bis*) les conditions visées à l'article 41, paragraphe 3 *bis*;

- c) les règles et procédures relatives à la déclaration des prestataires de services d'information de vol visée à l'article 41, paragraphe 5, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces déclarations sont permises;
- d) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 42, paragraphe 1, point b), et celles relatives aux situations dans lesquelles ces certificats sont requis;
- e) les règles et procédures relatives à la déclaration des organismes visée à l'article 42, paragraphe 1, point a), et celles relatives aux situations dans lesquelles ces déclarations sont requises;
- f) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats visés à l'article 41, paragraphe 1, et à l'article 42, paragraphe 1, point b), et des organismes qui font des déclarations conformément à l'article 41, paragraphe 5, et à l'article 42, paragraphe 1, point a).

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

- 2. Les règles visées au paragraphe 1 tiennent dûment compte du plan directeur de gestion du trafic aérien.
- 3. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40, paragraphe 1, premier alinéa, et avec les exigences visées à l'article 40, paragraphe 1, deuxième alinéa, points a, b) et c), du présent règlement et tient dûment compte des normes internationales et pratiques recommandées, en particulier celles figurant aux annexes 2 à 4, 10, 11 et 15 de la convention de Chicago."

2) L'article 93 est remplacé par le texte suivant³⁹:

"Article 93

Mise en œuvre du ciel unique européen

L'Agence apporte, lorsqu'elle dispose de l'expertise voulue et sur demande, une assistance technique à la Commission aux fins de la mise en œuvre du ciel unique européen, en particulier:

- a) en effectuant des inspections, enquêtes et études techniques;
- b) en contribuant, pour les domaines régis par le présent règlement, en coopération avec l'organe d'évaluation des performances (OEP) visé à l'article [9 *ter*] du règlement [SES II+ modifié], à la mise en œuvre d'un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau;
- c) en contribuant à la mise en œuvre du plan directeur de gestion du trafic aérien, y compris le développement et le déploiement du programme SESAR.

³⁹ Les modifications apportées à cet article visent à actualiser les références figurant dans le règlement (UE) 2018/1139.

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

21) L'annexe VIII est modifiée comme suit:

a) le point 2.3 *bis* suivant est inséré:

"2.3 *bis*. Services de données relatives au trafic aérien

2.3 *bis*.1. Les données relatives au trafic aérien collectées sont de qualité suffisante, complètes et à jour, elles proviennent d'une source légitime et sont fournies en temps utile.

2.3 *bis*.2. Les services de données relatives au trafic aérien présentent, en permanence, un niveau de performance suffisant pour ce qui concerne leur disponibilité, leur intégrité, leur continuité et leur ponctualité pour répondre aux besoins de l'utilisateur.

2.3 *bis*.3. Les systèmes et outils fournissant des services de données relatives au trafic aérien sont conçus, produits et entretenus de façon à être adaptés à l'usage prévu.

2.3 *bis*.4. La diffusion de ces données intervient en temps utile par des moyens de communication suffisamment fiables et rapides, protégés contre toute atteinte à l'intégrité et toute altération délibérées ou non.";

b) le point 2.8. est remplacé par le texte suivant⁴⁰:

"2.8. Gestion de l'espace aérien

La désignation de certains volumes d'espace aérien pour un usage déterminé est contrôlée, coordonnée et promulguée en temps utile afin de réduire le risque de perte de séparation entre aéronefs quelles que soient les circonstances. Compte tenu de l'organisation des activités militaires et des aspects connexes relevant de la responsabilité des États membres, la gestion de l'espace aérien favorise également l'application uniforme du concept de gestion souple de l'espace aérien tel qu'il a été défini par l'OACI et mis en œuvre en vertu du règlement [SES II+ modifié], afin de faciliter la gestion de l'espace aérien et la gestion du trafic aérien dans le cadre de la politique commune des transports."

⁴⁰ Les modifications apportées à ce point de l'annexe visent à actualiser les références figurant dans le règlement (UE) 2018/1139.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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
