



Bruxelles, le 28 novembre 2014
(OR. en)

15732/14

Dossier interinstitutionnel:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
N° doc. Cion:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Objet:	<i>Session du Conseil "<u>Transports, télécommunications et énergie</u>" du 3 décembre 2014</i> Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte) - Orientation générale

I. INTRODUCTION

Le 12 juin 2013, la Commission a transmis au Conseil et au Parlement européen la proposition visée en objet. Cette proposition a pour objectif d'améliorer la compétitivité du système de transport aérien européen et notamment de poursuivre le développement de l'initiative "ciel unique européen" par une refonte du paquet législatif existant et une modification du règlement AESA, dont l'adoption est intervenue en 2009. Plus précisément, la refonte du ciel unique européen (désignée par l'abréviation CUE 2+) vise à réaliser des progrès dans la surveillance des règles, le système de performance, les blocs d'espace aérien fonctionnels (*Functional Airspace Block* - FAB), le souci de la clientèle chez les prestataires de services et les performances globales.

En outre, le paquet CUE 2+ permettra de simplifier la législation en supprimant certains chevauchements dans les dispositions en vigueur. Les principaux problèmes traités par la proposition sont le manque d'efficacité des services de navigation aérienne et la fragmentation du système de gestion du trafic aérien (GTA).

II. TRAVAUX AU SEIN DES INSTANCES DU CONSEIL

La Commission a présenté la proposition en objet et l'analyse d'impact correspondante au groupe "Aviation" le 2 septembre 2013, sous la présidence lituanienne, à la suite de quoi a eu lieu un échange de vues. Cette première présentation de la proposition a marqué une étape en vue de la réunion informelle des ministres des transports de l'UE organisée sur le thème: "Ciel unique européen - forger l'avenir: une vision à l'horizon 20XX " (Vilnius, 15 et 16 septembre 2013). L'échange de vues s'est poursuivi sous la présidence grecque au sein du groupe "Aviation" le 20 juin 2014.

Cette proposition est étroitement liée à l'autre proposition du paquet législatif susvisé, relative au règlement instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après le "règlement AESA"). En ce qui concerne le règlement AESA, l'approche de la présidence a consisté à examiner uniquement les articles directement liés à la proposition de refonte CUE 2+. Cette solution a été retenue compte tenu du fait que la Commission devrait présenter une proposition distincte concernant le réexamen général de l'intégralité du règlement AESA dans le courant de l'année 2015.

L'examen article par article de la proposition de refonte CUE 2+ par le groupe "Aviation" a commencé sous la présidence italienne, le 4 juillet, et s'est poursuivi de manière intensive pendant les mois de septembre, d'octobre et de novembre 2014.

Le 26 novembre 2014, le projet d'orientation générale a été présenté au Comité des représentants permanents (Coreper). Lors de cette réunion, plusieurs délégations ont indiqué que, d'une manière générale, elles soutenaient le texte de compromis de la présidence, tandis que d'autres ont à nouveau fait part des préoccupations que leur inspirent certains points et ont proposé de nouveaux libellés. La présidence a pris note des préoccupations des délégations et, afin de résoudre certaines questions en suspens et de faciliter l'obtention d'un accord sur l'orientation générale, a accepté certaines des propositions avancées par les délégations.

La seule question qui reste encore à examiner concerne l'application de la proposition de refonte CUE 2+ à l'aéroport de Gibraltar.

Dans le texte figurant à l'annexe du présent rapport, les modifications par rapport au texte figurant à l'annexe du rapport au Coreper sont signalées en **caractères gras** et par des crochets [...]. Toutes les délégations ont émis une réserve d'examen sur les nouvelles modifications introduites à la suite de la réunion du Coreper.

En outre, la Commission réserve entièrement sa position sur l'intégralité de la proposition de compromis, en attendant l'issue des négociations avec le Parlement européen. On trouvera dans les notes de bas de page de l'annexe du présent rapport les autres préoccupations et réserves exprimées par la Commission.

La délégation du Royaume-Uni a formulé une réserve d'examen parlementaire.

III. TRAVAUX AU SEIN DU PARLEMENT EUROPÉEN

La commission des transports et du tourisme du Parlement européen a nommé M. Marian-Jean MARINESCU (PPE-RO) rapporteur sur ce dossier. Le Parlement européen a voté en première lecture sur cette proposition le 12 mars 2014.

IV. CONCLUSION

Compte tenu de ce qui précède, lors de sa session du 3 décembre 2014, le Conseil est invité à examiner le texte qui figure à l'annexe du présent rapport, afin de régler les dernières questions en suspens et d'adopter une orientation générale.

2013/0186 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen¹
(refonte)**

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

**CHAPITRE I
DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Objet et champ d'application

Article premier

1. Le présent règlement fixe des règles pour la création et le fonctionnement efficace du ciel unique européen afin de préserver les normes de sécurité actuelles 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 (GTA/SNA) 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, un espace aérien progressivement plus intégré² ainsi que des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, fondés sur la sécurité, l'efficacité et l'interopérabilité, au profit de tous les usagers de l'espace aérien.

¹ JO: "Le présent règlement sera publié conjointement avec le règlement AESA ((CE) [n° XXXXX]). Les deux règlements pourront ainsi entrer en vigueur en même temps."

² La présidence propose d'expliquer la notion d'espace aérien intégré dans un considérant libellé comme suit: "Même si, dans l'espace aérien européen, les services de circulation aérienne sont fournis par plusieurs prestataires, désignés par un ou plusieurs États membres pour exercer leurs activités sur une base exclusive, chacun d'entre eux restant responsable des services qu'il fournit, ces services devraient, dans toute la mesure du possible, être fournis sur la base du même concept d'exploitation et des mêmes procédures opérationnelles et de soutien."

2. L'application du présent règlement 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 35. Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations et à l'entraînement militaires.
3. L'application du présent règlement 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 à aider les États membres, dans les limites de son champ d'application, 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.
4. Le présent règlement s'applique à l'espace aérien situé à l'intérieur de la région EUR³ de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour lequel les États membres assurent la prestation de services de circulation aérienne. 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.
5. [...].^{4 5}

³ La Commission s'oppose à la suppression de la mention de la région NAT (Atlantique Nord).

⁴ UK ne peut accepter l'ajout du texte proposé par l'Espagne dans la note de bas de page 5, étant donné qu'il ressort clairement du TFUE que la législation de l'UE en matière d'aviation s'applique à Gibraltar. Gibraltar est déjà inclus dans la législation existante sur le ciel unique européen et il n'y a aucune raison qu'il ne continue pas à participer à ces mesures.

⁵ ES s'oppose à la suppression du paragraphe 5 et propose d'ajouter le paragraphe suivant:
"L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à l'entrée en vigueur du régime défini dans la déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni du 2 décembre 1987. Les gouvernements du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de cette date d'entrée en vigueur."

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. "service du contrôle de la circulation aérienne": un service assuré dans le but:
 - a) d'empêcher:
 - les abordages entre aéronefs,
 - les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles; et
 - b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
2. "service de contrôle d'aérodrome": un service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome;
3. "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;
4. "services de navigation aérienne" (SNA): les services de la circulation aérienne, les services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), les services météorologiques destinés à la navigation aérienne (MET) et les services d'information aéronautique (AIS);
5. "prestataire de services de navigation aérienne": toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;

6. "bloc d'espace aérien": un espace aérien dont les dimensions sont définies, dans l'espace et dans le temps, à l'intérieur duquel sont fournis des services de navigation aérienne;
7. "gestion de l'espace aérien": une fonction ou un service de planification dont l'objectif principal est de maximiser 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;
8. "utilisateurs de l'espace aérien": les exploitants d'aéronefs exploités selon les règles de la circulation aérienne générale;
9. "gestion des courants de trafic aérien": une fonction ou un service mis en place dans le but de contribuer à un écoulement en toute sécurité, ordonné et rapide du trafic aérien 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;
10. "gestion du trafic aérien" (GTA): le regroupement des fonctions ou services embarqués et au sol (services de circulation aérienne, gestion de l'espace aérien et gestion des courants de trafic aérien) requis pour assurer le mouvement sûr et efficace des aéronefs durant toutes les phases d'exploitation;
11. "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);
12. "contrôle régional": un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur de régions de contrôle;
- 12 bis. "région de contrôle", un espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface;

13. "contrôle d'approche": un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ;
14. "plan directeur GTA": le plan approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil⁶, conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil 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)⁷;
15. "crise de réseau", une incapacité d'assurer la GTA/les SNA au niveau requis donnant lieu à une perte importante de capacité du réseau, ou à un déséquilibre important entre la capacité du réseau et la demande, ou à une défaillance importante des flux d'information dans une ou plusieurs parties du réseau à la suite d'une situation inhabituelle ou imprévue; "ensemble de services":
16. "ensemble de services": au moins deux services de navigation aérienne;
17. "certificat": un document délivré par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ou par une autorité nationale de surveillance, sous quelque forme que ce soit, conformément au droit applicable, qui confirme qu'un prestataire de services GTA/SNA répond aux conditions requises pour la fourniture d'un service spécifique;
18. "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 bis. "réseau européen de gestion du trafic aérien": l'ensemble des systèmes énumérés à l'annexe V *ter* du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 permettant la fourniture de services de navigation aérienne dans l'Union, y compris les interfaces aux frontières avec les pays tiers;

⁶ JO L 95 du 9.4.2009, p. 41.

⁷ JO L 64 du 2.3.2007, p. 1, modifié par les règlements (CE) n°s 1361/2008 et 219/2014 du Conseil (JO L 352 du 31.12.2008 et JO L 192 du 1.7.2014).

19. "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 (EATMN);
20. "déclaration": aux fins de la GTA/des SNA, toute déclaration telle que définie à l'article 3, point e *bis*), du règlement (CE) n° 216/2008;
- 20 *bis*. "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 1960;
21. "gestion souple de l'espace aérien": un concept de gestion de l'espace aérien 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;
22. "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;
23. "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;
24. "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 GTA/SNA 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 GTA/SNA ou, le cas échéant, d'un fournisseur intégré;

25. "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'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), établie par la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale;
26. "interopérabilité": un ensemble de propriétés fonctionnelles, techniques et opérationnelles que doivent posséder les systèmes et les composants du réseau européen de gestion du trafic aérien 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;
27. "services météorologiques": les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des prévisions, des alertes, des bulletins et des observations météorologiques ainsi que toute autre information ou donnée météorologique fournie par les États à des fins aéronautiques;
28. "services de navigation": les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement et au temps;
29. "données opérationnelles": les informations relatives à toutes les phases d'un vol et qui sont nécessaires 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;
30. "mise en service": la première mise en exploitation après une installation initiale ou une amélioration d'un système;
31. "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;
32. "services de surveillance": les installations et les services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre;

33. "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;
34. "amélioration": toute modification qui change les caractéristiques opérationnelles d'un système;
35. "services transfrontaliers": toute situation où des services de navigation aérienne sont fournis dans un État membre par un prestataire de services certifié dans un autre État membre; ;
36. "autorité nationale de surveillance": l'organisme national ou les organismes nationaux chargés par un État membre des tâches à assurer en vertu du présent règlement et conformément aux articles 8 *ter* et 8 *quater* du règlement (CE) n° 216/2008;
37. "service d'appui": les services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), les services météorologiques (MET)⁸ et les services d'information aéronautique (AIS);
- 37 *bis*. "plan de performance": les différents plans établis au niveau national, au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ou du réseau pour améliorer les performances des prestataires GTA/SNA;
38. "objectifs de performance locaux": les objectifs de performance adoptés par les États membres au niveau local, c'est-à-dire au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, au niveau national, au niveau des zones tarifaires ou au niveau des aéroports.

⁸ La présidence propose d'apporter la précision ci-après dans un considérant: "*Dans les cas où les prestataires de services MET sont désignés par les États membres conformément à l'article 9 bis, il convient d'exclure les services MET des services d'appui à fournir au niveau central visés à l'article 10, paragraphe 5.*"

CHAPITRE II

AUTORITÉS NATIONALES

Article 3

Autorités nationales de surveillance

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 présent règlement.
- 1 *bis*. Les autorités nationales de surveillance exercent leurs compétences de manière impartiale, indépendante et transparente. Elles sont notamment organisées, pourvues en personnel, gérées et financées de manière à leur permettre d'exercer leurs compétences de cette manière.
(transféré du paragraphe 5)
2. Les autorités nationales de surveillance sont indépendantes, notamment sur les plans organisationnel, hiérarchique et décisionnel, de tout prestataire de services de navigation aérienne. Cette indépendance n'empêche pas ces entités d'effectuer leurs tâches au sein d'un cadre commun de services publics.

2 bis. Les autorités de surveillance nationales sont juridiquement ou fonctionnellement distinctes des prestataires de services de navigation aérienne.^{9 10}

2 ter. Dans le cas où les autorités nationales de surveillance ne sont pas juridiquement distinctes des prestataires de services de navigation aérienne, les États membres concernés informent la Commission des mesures qu'ils ont prises pour que les exigences visées au paragraphe 2 soient respectées et indiquent, éléments probants à l'appui, comment cette séparation est assurée, en faisant apparaître le caractère véritablement indépendant des autorités. À cette fin, lorsque l'autorité nationale de surveillance et le prestataire de services de navigation aérienne relèvent de la même administration, l'autorité nationale de surveillance ne sollicite ni n'accepte d'instructions d'un niveau hiérarchique¹¹ de ladite administration ayant autorité sur les prestataires de services de navigation aérienne en ce qui concerne leurs tâches visées à l'article 4 et les décisions y afférentes. En outre, le prestataire de services de navigation aérienne ne dispose d'aucun pouvoir de décision sur l'attribution du budget de l'autorité nationale de surveillance.

⁹ La présidence propose d'expliquer l'interprétation de cette disposition dans le considérant 10: *"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. Nonobstant le contrôle politique général exercé par le ministère compétent, cette indépendance devrait être assurée, entre autres, par une séparation [...] des structures hiérarchiques des autorités nationales de surveillance et des prestataires de services de navigation aérienne. À cette fin, ces entités devraient s'acquitter de leurs tâches sans ingérence dans leurs fonctions ou processus de prise de décision respectifs."*

¹⁰ La présidence propose le considérant nouveau ci-après pour expliquer la notion de séparation en ce qui concerne les autorités nationales de surveillance qui ne sont pas juridiquement distinctes des prestataires de services de navigation aérienne: *"Il est essentiel que les autorités nationales de surveillance appliquent le présent règlement de manière uniforme, y compris lorsqu'il ne s'agit pas d'entités juridiquement distinctes. Les États membres devraient s'assurer que les autorités nationales de surveillance sont en mesure de s'acquitter des tâches qui leur ont été confiées en tant qu'entités fonctionnellement distinctes, c'est-à-dire bénéficiant d'une indépendance et d'une autonomie appropriées, en particulier à l'égard des prestataires de services de navigation aérienne, de manière à éviter tout conflit d'intérêt. À cette fin, les autorités nationales de surveillance et leur personnel devraient exercer leurs activités d'une manière qui garantisse leur autonomie et leur indépendance à l'égard des prestataires de services de navigation aérienne au moyen d'une séparation appropriée, concrète et effective."*

¹¹ La présidence propose le considérant nouveau ci-après: *"Il convient de définir des conditions spécifiques pour garantir une indépendance au niveau hiérarchique entre l'autorité nationale de surveillance et le prestataire de services de navigation aérienne, ce qui signifie que les tâches visées à l'article 4 et les décisions correspondantes de l'autorité nationale de surveillance ne sont pas influencées par une quelconque personne exerçant une autorité hiérarchique sur le prestataire de services de navigation aérienne concerné."*

3. Sans préjudice du paragraphe 2, les autorités nationales de surveillance peuvent s'unir sur le plan organisationnel à d'autres organismes de contrôle et/ou autorités de sécurité.
4. [...]
5. [...]
6. Le personnel des autorités nationales de surveillance:
 - a) est recruté selon des procédures claires et transparentes qui assurent son indépendance;
 - b) est sélectionné sur la base de ses qualifications particulières, comprenant des compétences suffisantes et une expérience utile ou sous réserve d'une formation appropriée;
 - c) agit en toute indépendance, notamment en évitant tout conflit d'intérêts entre la prestation de services de navigation aérienne et l'accomplissement de ses tâches;
- 6 bis. ¹²Les personnes chargées des décisions stratégiques s'abstiennent de tout intérêt direct ou indirect qui pourrait être considéré comme préjudiciable à leur indépendance ou qui pourrait avoir une incidence sur l'exercice de leurs fonctions. À cet effet, elles font une déclaration annuelle d'engagement et d'intérêt indiquant tout intérêt direct ou indirect.
7. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance disposent des ressources et des capacités nécessaires pour effectuer les tâches qui leur sont assignées au titre du présent règlement de manière efficace et dans les délais prévus. Les autorités nationales de surveillance gèrent leur personnel sur la base de leurs crédits propres, à fixer proportionnellement aux tâches à exécuter par l'autorité conformément à l'article 4.

¹² La présidence propose d'ajouter le considérant ci-après pour préciser la notion de "personnes chargées des décisions stratégiques": *"Il est entendu que la notion de personnes chargées des décisions stratégiques ne s'applique qu'à un nombre très limité de personnes occupant des postes de haut niveau, en leur qualité de cadres supérieurs."*

8. 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.
9. *[Supprimé. Notion prise en compte dans la référence aux bonnes pratiques à l'article 5, paragraphe 1.]*

Article 4

Tâches des autorités nationales de surveillance

1. Les autorités nationales de surveillance visées à l'article 3 sont notamment chargées:
 - a) d'assurer le contrôle 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;
 - b) de délivrer les certificats aux prestataires de services de navigation aérienne conformément à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008 et de surveiller l'application des conditions dans lesquelles ils ont été accordés;
 - c) de délivrer les licences, qualifications, mentions et certificats aux contrôleurs aériens conformément à l'article 8 *quater* du règlement (CE) n° 216/2008 et de surveiller l'application des conditions dans lesquelles ils ont été délivrés;
 - d) d'établir les plans de performance et d'assurer le suivi de leur mise en œuvre conformément à l'article 11;
 - e) de suivre la mise en œuvre du système de tarification conformément aux articles 12 et 13;

- f) d'approuver les conditions d'accès aux données d'exploitation conformément à l'article 22, en tant que de besoin;
 - g) de superviser les déclarations et la mise en service des systèmes; et
 - h) de surveiller l'application des conditions dans lesquelles la conformité est déclarée ainsi que le respect constant des exigences applicables.
2. Chaque autorité nationale de surveillance organise les inspections et les enquêtes nécessaires pour vérifier le respect des exigences du présent règlement. Le prestataire de services de navigation aérienne concerné facilite ce travail.

Article 5

Coopération entre les autorités nationales de surveillance

1. Les autorités nationales de surveillance échangent, **le cas échéant**, des informations sur leur travail et leurs principes de prise de décision, leurs bonnes pratiques et procédures, ainsi que sur la mise en œuvre du présent règlement. À cette fin, les autorités nationales de surveillance peuvent participer et collaborer au sein d'un réseau qui se réunit régulièrement. La Commission et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée l'"AESA") participent à ce réseau, coordonnent et soutiennent les travaux de ce dernier et, le cas échéant, lui adressent des recommandations.

Sous réserve des règles en matière de protection des données prévues à l'article 22 du présent règlement et dans le règlement (CE) n° 45/2001, la Commission et l'AESA apportent un soutien à l'échange des informations entre les membres du réseau mentionnées au premier alinéa, éventuellement par des moyens électroniques, dans le respect de la confidentialité des informations commercialement sensibles des prestataires de services de navigation aérienne.

2. Les autorités nationales de surveillance coopèrent, en fixant, le cas échéant, des modalités de collaboration, à des fins d'assistance mutuelle dans leurs tâches de suivi et de traitement des inspections et des enquêtes. À cette fin, les autorités nationales de surveillance peuvent contribuer à une réserve d'experts à mettre en place par l'AESA en vue d'échanger et de fournir des connaissances spécialisées conformément à l'article 17, paragraphe 2, point f), du règlement (CE) n° 216/2008.

3. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels s'étendant sur un espace aérien relevant de la responsabilité de plusieurs États membres, les États membres concernés concluent un accord sur la surveillance prévue par le présent article relativement aux prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services concernant ces blocs. Les autorités nationales de surveillance concernées peuvent établir un plan détaillant la mise en œuvre de leur coopération afin de donner effet à cet accord.
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 du présent règlement et des exigences communes applicables adoptées conformément à l'article 8 *ter*, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
5. 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 arrangements visés aux paragraphes 2 et 4 comprennent un accord sur la reconnaissance mutuelle des tâches de contrôle énoncées à l'article 4, 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.
6. Si 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.

Article 6

Entités qualifiées

1. Les autorités nationales de surveillance peuvent décider de déléguer tout ou partie des inspections et enquêtes visées à l'article 4, paragraphe 2, à des entités qualifiées répondant aux exigences définies à l'annexe V du règlement (CE) n° 216/2008. En outre, elles peuvent confier à des entités qualifiées une tâche de certification ou de supervision déterminée conformément à l'article 13 dudit règlement.
2. Une telle délégation octroyée par une autorité nationale de surveillance est valable dans toute l'Union pendant une période renouvelable de trois ans. Les autorités nationales de surveillance peuvent charger toute entité qualifiée établie dans l'Union d'effectuer les inspections et enquêtes.
3. Les États membres notifient à la Commission, à l'AESA et aux autres États membres les entités qualifiées auxquelles des tâches ont été déléguées conformément au paragraphe 1 en indiquant le domaine de compétence de chaque entité et son numéro d'identification, ainsi que tout changement intervenu à cet égard. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* la liste des entités qualifiées, leurs numéros d'identification et leurs domaines de compétence, et tient cette liste à jour.
4. Tout État membre veille au retrait de la délégation d'une entité qualifiée qui ne remplit plus les exigences figurant à l'annexe V du règlement (CE) n° 216/2008. Il en informe immédiatement la Commission, l'AESA et les autres États membres.
5. Les organismes désignés avant l'entrée en vigueur du présent règlement en tant qu'organismes notifiés conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 552/2004 sont considérés comme des entités qualifiées aux fins du présent article.

Article 7

Consultation des parties intéressées

1. Les États membres et les autorités nationales de surveillance instaurent des mécanismes de consultation en vue d'une participation appropriée des parties intéressées à la mise en œuvre du ciel unique européen, en particulier pour l'exercice des tâches des autorités nationales de surveillance visées à l'article 4, paragraphe 1, point d),
2. Les parties intéressées peuvent comprendre:
 - les prestataires de services de navigation aérienne ou les groupes pertinents les représentant,
 - les exploitants d'aéroports ou les groupes pertinents les représentant,
 - les usagers de l'espace aérien ou les groupes pertinents les représentant,
 - l'armée,
 - l'industrie,
 - les organismes professionnels de représentation du personnel, et
 - les coordonnateurs d'aéroport nationaux.

CHAPITRE III FOURNITURE DE SERVICES

Article 8

Certification des prestataires de services de navigation aérienne

1. La fourniture de tous les services de navigation aérienne dans l'Union fait l'objet d'une certification par les autorités nationales de surveillance ou par l'AESA, conformément à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008.
2. La procédure de certification assure également que les demandeurs sont en mesure de démontrer une solidité financière suffisante et ont obtenu la responsabilité et la couverture des risques appropriées, s'il n'y a pas de garantie par l'État membre.
3. Le certificat prévoit l'accès des usagers de l'espace aérien aux services sur une base non discriminatoire, concernant en particulier la sécurité. La certification est subordonnée aux conditions définies à l'annexe II.
4. La délivrance de certificats confère aux prestataires de services de navigation aérienne le droit d'offrir leurs services aux États membres, à d'autres prestataires de services de navigation aérienne, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports dans l'Union.

5. ¹³Nonobstant 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 et pour offrir, dans la mesure du possible, un niveau de sécurité au moins aussi efficace que celui requis par les exigences essentielles définies aux annexes V *bis* et V *ter* du règlement (CE) n° 216/2008.
6. Le présent article s'entend sans préjudice de la possibilité de faire une déclaration conformément à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008.

Article 9

Désignation des prestataires de services de la circulation aérienne

1. Les États membres garantissent la fourniture de services de 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 ou d'une déclaration valable dans l'Union.

¹³ Les anciens considérants 15 et 16 du règlement (CE) n° 550/2004, les considérants 6, 14, 16 et 17 du règlement (CE) n° 551/2004, ainsi que les considérants 7 et 22 du règlement (CE) n° 549/2004 seront réintroduits. La modification ci-après sera apportée au 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. Dans ce cas, ils ne devraient pas être considérés comme une source d'inefficacité, pour autant que la notion de gestion souple de l'espace aérien soit appliquée de manière efficace."*

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 18, 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 remplissent l'une des conditions suivantes:
 - a) soient détenus, directement ou par participation majoritaire, par cet État membre ou ses ressortissants;
 - b) aient leur lieu d'exploitation principal ou leur siège social sur le territoire de cet État membre;
 - c) utilisent uniquement des installations dans cet État membre.
3. Les États membres définissent les droits et obligations des prestataires de services de circulation aérienne désignés. Les obligations peuvent inclure des conditions relatives à la fourniture en temps voulu d'informations pertinentes permettant d'identifier tous les mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité. En cas de fourniture de services transfrontaliers **dans le cadre d'une désignation conjointe**, les États membres se mettent d'accord sur les droits et obligations du prestataire de services désigné, ainsi que sur les aspects pertinents liés à la responsabilité et la surveillance.
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 soit certifié ou déclaré conformément au règlement (CE) n° 216/2008.

5. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 16 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, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne, un mois au moins avant la mise en œuvre du bloc d'espace aérien. Les désignations conjointes permettent aux prestataires de services de la circulation aérienne de fournir des services transfrontaliers à l'intérieur du bloc d'espace aérien fonctionnel. *(transféré de l'article 16, paragraphe 6)*
6. 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 9 bis

Désignation des prestataires de services météorologiques¹⁴

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.

¹⁴ La présidence propose de réintroduire le considérant 15 du règlement (CE) n° 550/2004: *"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."*

Fourniture de services d'appui

1. Les États membres peuvent appliquer une approche de mise en concurrence pour la fourniture d'un ou de plusieurs services d'appui, en particulier sur la base d'une procédure objective d'appel d'offres et conformément au droit de l'Union.

1 *bis* Sans préjudice de la possibilité que des prestataires de services de navigation aérienne assurent un ensemble de services, les États membres qui ont appliqué une approche de mise en concurrence conformément au paragraphe 1 prennent toutes les mesures nécessaires pour que les prestataires de services d'appui ne soient confrontés à aucun obstacle statutaire ou réglementaire les empêchant d'être en concurrence sur une base équitable et non discriminatoire.

1 *ter* [...] ¹⁵(précédemment la dernière phrase du paragraphe 1)

2. ¹⁶

3. [...].

4. [...]

¹⁵ La présidence propose l'ajout du considérant suivant: *"Les États membres peuvent décider d'organiser la fourniture d'un ou de plus d'un service d'appui à des conditions de marché, auquel cas les règles nationales devraient continuer de s'appliquer, y compris la possibilité et les modalités de limitation de l'accès au marché, conformément aux principes du droit de l'Union en la matière."*

¹⁶ La présidence propose que ce paragraphe soit remplacé par le considérant suivant: *"Si l'on devait envisager une harmonisation éventuelle de la fourniture de services d'appui dans des conditions de concurrence, il convient de le faire sur la base d'une analyse coûts-bénéfices prenant en compte au moins les éléments suivants: l'impact de la concurrence sur la fourniture de services, le rapport coût-efficacité et la qualité de la fourniture de services, la sécurité dans la fourniture de services, la capacité des États membres de s'acquitter de leurs obligations à l'égard de l'OACI et la gouvernance et les aspects sociaux."*

5. a) La Commission effectue une étude indépendante pour évaluer la faisabilité de la fourniture de services d'appui de manière centralisée, lorsque ceux-ci portent sur les opérations du réseau européen de gestion du trafic aérien, et elle en informe le comité. L'étude porte sur l'estimation globale des coûts et des avantages liés à la fourniture d'un service d'appui déterminé ou d'une partie de celui-ci, en consultation avec les États membres et les parties prenantes opérationnelles¹⁷, notamment les prestataires de services de navigation aérienne concernés. Elle porte également sur les aspects liés à la gouvernance, sur l'impact sur la gestion des actifs, y compris les investissements, sur les exigences en matière de sécurité et de défense, et sur la valeur ajoutée pour les performances du réseau GTA et pour les services de navigation aérienne fournis au niveau national.

¹⁷ La présidence propose l'ajout, à l'article 2, de la définition suivante des parties prenantes opérationnelles, qui figure dans le règlement (UE) n° 677/2011: *on entend par "parties prenantes opérationnelles", les usagers civils et militaires de l'espace aérien, les prestataires civils et militaires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroport, les coordonnateurs de créneaux des aéroports et les organismes d'exploitation, ainsi que les groupes d'intervenants réputés concernés par chaque fonction".*

- b) Si les résultats de l'étude sont positifs, et sans préjudice d'arrangements en vue de la fourniture de services d'appui communs dans le cadre de l'article 16 *bis*, la Commission peut décider, conformément à l'article 27, paragraphe 3, qu'un ou plusieurs des services d'appui, ou des parties de ceux-ci, liés aux opérations du réseau européen de gestion du trafic aérien peuvent être fournis de manière centralisée par le gestionnaire de réseau, ou par un groupe de prestataires de services de navigation aérienne, agissant dans l'intérêt des parties prenantes opérationnelles, notamment les prestataires de services de navigation aérienne concernés¹⁸. Ces services d'appui ou des parties de ceux-ci ne concernent pas les services météorologiques lorsque leurs prestataires sont désignés conformément à l'article 9 *bis*. La fourniture de services d'appui de manière centralisée n'implique nullement l'obligation pour les États membres d'opter pour une mise en concurrence pour la fourniture de ces services. Elle n'implique pas non plus la cessation de la fourniture de ces services au niveau local et national et il n'en résulte pas de double imposition pour les usagers de l'espace aérien. La Commission consulte les parties prenantes opérationnelles, notamment les prestataires de services de navigation aérienne concernés, et [...], dans la mesure du possible, **fonde** sa décision [...] sur leur consentement mutuel, dans le respect des exigences en matière de sécurité et de défense. La Commission précise par ailleurs les modalités d'exploitation des services et de sélection des prestataires, sur la base de leur capacité à fournir les services de manière impartiale, **non discriminatoire** et économiquement efficace, **en veillant à l'égalité d'accès aux services pour toutes les parties prenantes opérationnelles**, et elle nomme ces prestataires. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à l'article 27, paragraphe 3.

¹⁸ La présidence suggère l'ajout du considérant suivant: "*Il convient, dans le contexte de la fourniture de services d'appui par un groupe de prestataires de services de navigation aérienne de manière centralisée, de s'efforcer d'obtenir un équilibre géographique au niveau de la participation de ces prestataires.*"

Système de performance

1. Pour accroître les performances des services de navigation aérienne et des fonctions et services de réseau dans le ciel unique européen, il est instauré un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions et services de réseau. Il comprend:
 - a) des objectifs de performance au niveau de l'Union dans les domaines essentiels de performance que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique;
 - b) des plans de performance, comportant des objectifs de performance, garantissant une contribution adéquate aux objectifs de performance au niveau de l'Union; et
 - c) l'examen périodique, le contrôle et l'analyse comparative des performances des services de navigation aérienne et des fonctions et services de réseau.
2. Conformément à la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3, la Commission désigne un organisme indépendant, impartial et compétent comme "organe d'évaluation des performances" et choisit et nomme son président et ses membres. 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 et du système de tarification visé à l'article 13. L'AESA et Eurocontrol ou une autre entité compétente peuvent fournir une assistance technique à l'organe d'évaluation des performances.

- 2 bis La Commission fixe les exigences en ce qui concerne les compétences, l'expérience et l'indépendance nécessaires de l'organe d'évaluation des performances. Elle établit aussi le mandat et le règlement intérieur au titre desquels l'organe d'évaluation des performances mène ses activités conformément au présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.
3. La Commission établit des objectifs de performance au niveau de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien. Si, au cours de la période de référence visée au paragraphe 7, point j), la Commission constate que les données et hypothèses de départ en fonction desquelles les objectifs de performance au niveau de l'Union ont été établis ne sont plus valables en raison du franchissement de seuils d'alerte ou de l'introduction de services d'appui fournis de manière centralisées, visés à l'article 10, paragraphe 5, le cas échéant, elle peut décider de revoir ces objectifs. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.
- 3 bis Les objectifs de performance au niveau de l'Union sont établis sur la base d'une analyse effectuée par l'organe d'évaluation des performances, prenant en compte les contributions pertinentes des États membres et des autorités nationales de surveillance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels .
- 3 bis bis [...] *(transféré au paragraphe 3)*
- 3 ter Préalablement à l'établissement des objectifs de performance au niveau de l'Union, l'organe d'évaluation des performances communique aux autorités nationales de surveillance la méthode et la procédure d'évaluation des plans de performance . *(transféré du paragraphe 4)*.
- 3 quater Les plans de performance visés au paragraphe 1 sont élaborés par les autorités nationales de surveillance et adoptés par le ou les États membres. Ces plans comportent des objectifs de performance locaux contraignants ainsi que **des** mécanismes incitatifs, adoptés 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 représentants du personnel, les autorités militaires, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports sont consultés pour l'élaboration de ces projets de plans.

- 3 *quinquies* Lorsqu'un plan établi au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels est soutenu conjointement par les représentants des prestataires de services de navigation aérienne, des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, des exploitants d'aéroports et des coordonnateurs d'aéroports, la Commission prend en compte la confirmation écrite de ce soutien dans son évaluation des plans de performance.
4. La contribution des objectifs de performance locaux aux objectifs de performance au niveau de l'Union est évaluée par la Commission, assistée par l'organe d'évaluation des performances. À cette fin, l'organe d'évaluation des performances communique ses constatations préliminaires aux autorités nationales de surveillance avant de soumettre ses recommandations finales à la Commission.
- 4 *bis* Si la Commission constate que les plans de performance ou les objectifs locaux ne contribuent pas suffisamment aux objectifs au niveau de l'Union, elle peut obliger les États membres concernés à prendre les mesures correctives nécessaires. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.
5. La période de référence pour le système de performance visé au paragraphe 1 est de trois ans au moins et de cinq ans au plus.
6. La Commission procède à des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance au niveau de l'Union et des objectifs de performance à l'échelon local et elle en informe le comité.
7. Le système de performance visé au paragraphe 1 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 des fonctions et services de réseau fournies par toutes les parties intéressées, parmi lesquelles les prestataires GTA/SNA, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, les autorités nationales de surveillance, les États membres, le gestionnaire de réseau et Eurocontrol;

- 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 objectifs du ciel unique européen correspondant à ces domaines et la définition d'une série limitée d'indicateurs clés pour mesurer les performances;
- c) la définition et la révision d'objectifs de performance au niveau de l'Union et d'objectifs de performance à l'échelon local;
- d) les critères à respecter par les autorités nationales de surveillance pour l'établissement des plans de performance. Ces critères garantissent que les plans de performance:
 - i) prennent en compte les plans d'entreprise des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des partenariats industriels et, s'ils sont disponibles, les plans opérationnels visés à l'article 16, paragraphe 10;
 - 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 locaux contraignants, contribuant suffisamment aux objectifs de performance au niveau de l'Union;
 - iv) comportent des mécanismes incitatifs appropriés (*déplacé du chapeau du point*);
 - v) prennent en considération le lien entre les exigences de sécurité et de défense et l'utilisation de l'espace aérien;
 - vi) prennent en compte l'impact, en particulier au niveau local ou national, des services fournis de manière centralisée, le cas échéant;
- e) l'évaluation et, au besoin, la révision des objectifs de performance locaux, sur la base du plan de performance;
- f) le suivi de la mise en œuvre des plans de performance, y compris des mécanismes d'alerte appropriés;

- g) les critères permettant d'évaluer si les objectifs de performance locaux contribuent suffisamment aux objectifs de performance au niveau de l'Union au cours de la période de référence, et d'aider à la mise en œuvre des mécanismes d'alerte;
- h) les principes généraux à respecter par les États membres pour l'élaboration du mécanisme incitatif;
- i) [...];
- j) la période de référence et les intervalles appropriés pour l'évaluation de la réalisation des objectifs de performance et la fixation de nouveaux objectifs;
- k) les calendriers correspondants requis.

La Commission fixe les modalités pour le bon fonctionnement du système de performance conformément aux points énumérés au présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.¹⁹

- 8. 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 et services de réseau sont différents et doivent être traités en conséquence, et ce également, si nécessaire, à des fins d'évaluation des performances.
- 9. Dans un délai de deux ans après la publication du présent règlement, la Commission mène une étude sur l'incidence des opérations des parties prenantes autres que les prestataires GTA/SNA sur le bon fonctionnement du réseau européen de GTA et elle en publie les résultats. L'étude a pour objectif de recenser les éventuels domaines et/ou indicateurs clés de performance permettant de bien rendre compte de l'incidence de ces opérations pour les périodes de référence suivantes.

¹⁹ La Commission s'oppose à la suppression des actes délégués.

Article 12

Dispositions générales relatives au système de tarification

Conformément aux exigences des articles 13 et 14, 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. Le 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 13

Principes relatifs au système de tarification

1. Le système de tarification repose sur la prise en considération des coûts des services de navigation aérienne supportés par les prestataires de services au profit des usagers de l'espace aérien. Le système répartit ces coûts entre les catégories d'usagers.
2. Les principes énoncés aux paragraphes 3 à 8 sont appliqués pour déterminer les coûts à prendre en considération pour le calcul des redevances.

3. Le coût à répartir entre les usagers de l'espace aérien est le coût fixé de la fourniture de services de navigation aérienne, y compris des montants adéquats pour les intérêts sur les investissements et pour 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 de la zone tarifaire, au niveau national ou au niveau 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, paragraphe 5, soit pendant la période de référence, à la suite d'ajustements appropriés en application des mécanismes d'alerte prévus à l'article 11.
4. 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. Pour satisfaire aux exigences établies à l'article 3, paragraphe 7, ils comprennent également les coûts, ou une partie des coûts, encourus par les autorités nationales de surveillance et/ou des entités qualifiées, à moins que d'autres moyens financiers ne soient utilisés pour couvrir ces coûts ou une partie de ceux-ci. Ils peuvent aussi comprendre d'autres coûts encourus par l'État membre et le prestataire de service concerné en rapport avec la fourniture de services de navigation aérienne. Ils ne comprennent pas le coût des sanctions imposées par les États membres visées à l'article 33 ni le coût des éventuelles mesures correctrices visées à l'article 11, paragraphe 4 *bis*.
5. 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.

6. Le coût des différents services de navigation aérienne est déterminé séparément pour chaque service, comme le prévoit l'article 21, paragraphe 3.
7. 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. Les subventions croisées ne sont pas autorisées entre services de navigation aérienne et services d'appui qui sont fournis dans le cadre d'une mise en concurrence conformément à l'article 10.
8. La transparence de l'assiette des coûts pour le calcul des redevances est assurée. Des règles de mise en œuvre 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 nationales de surveillance, les prestataires de services, les usagers de l'espace aérien, la Commission et Eurocontrol échangent régulièrement des informations.
9. Les États membres appliquent les principes ci-après pour la fixation des redevances conformément aux paragraphes 3 à 8:
 - 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;

- c) les redevances sont fixées par année civile sur la base des coûts fixés, ou peuvent être fixées pour toute la durée d'une période de référence sur la base des prix fixés, en veillant à ce que la totalité des recettes perçues pendant la période de référence concernée n'excède pas la somme des recettes qui seraient perçues si les redevances étaient fixées par année civile au cours de la même période de référence;
- 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. Aux fins du point f) 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.

10. La Commission arrête les mesures détaillant la procédure à suivre pour l'application des paragraphes 1 à 9. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

Contrôle de la conformité avec les articles 12 et 13

1. La Commission veille en permanence au respect des principes et règles visés aux articles 12 et 13 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 12 et 13 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 ou règles concernés. Sans préjudice de l'article 32, 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, la Commission détermine si les articles 12 et 13 ont été respectés et si la mesure peut donc continuer à s'appliquer. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à l'article 27, paragraphe 2.

Projets communs

1. Des projets communs sont susceptibles de soutenir 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 et de la GTA/des SNA 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.
- 1 *bis* La Commission peut mettre en place des projets communs pour mettre en œuvre les changements opérationnels essentiels déterminés dans le plan directeur GTA ayant un effet à l'échelle du réseau. Les projets communs définissent les fonctionnalités GTA arrivées à maturité pour leur déploiement, ainsi que le calendrier et la portée géographique du déploiement, et devant être déployées en temps utile, d'une manière coordonnée et synchronisée.
2. La Commission peut aussi adopter des mesures précisant la gouvernance des projets communs et déterminer des incitations en faveur de leur déploiement. Ces mesures ne portent pas atteinte aux mécanismes de déploiement des projets concernant les blocs d'espace aérien fonctionnels tels qu'ils ont été arrêtés par les parties prenantes de ces blocs.
3. 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 28, 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.
- 3 *bis* Les actes d'exécution visés aux paragraphes 1 *bis* et 2 sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

Blocs d'espace aérien fonctionnels

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires à l'établissement et 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 parvenir à une fourniture progressivement mieux intégrée²⁰ des services GTA/SNA, 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.
2. Les blocs d'espace aérien fonctionnels sont établis sur la base d'accords conclus entre les États membres et sont, chaque fois que cela est avantageux, soutenus par les partenariats industriels visés à l'article 16 *bis*.
3. Les États membres, les autorités nationales de surveillance ainsi que les prestataires GTA/SNA coopèrent entre eux dans toute la mesure du possible afin de se conformer aux dispositions du présent article. Le cas échéant, la coopération peut également s'étendre aux autorités nationales de surveillance et aux prestataires GTA/SNA des pays tiers prenant part aux blocs d'espace aérien fonctionnels.

²⁰ La phrase suivante sera ajoutée à la fin du considérant 25 pour expliquer l'intégration progressive de la fourniture des services GTA/SNA, y compris la gestion de l'espace aérien: *"L'intégration progressive de la fourniture des services GTA/SNA peut être réalisée, entre autres, par l'intermédiaire d'un prestataire de service intégré, ou par des modalités de collaboration arrêtées entre deux ou plus de deux prestataires de services de navigation aérienne, le cas échéant"*.

4. En particulier, les blocs d'espace aérien fonctionnels:
- a) sont étayés par un dossier de sécurité;
 - b) sont conçus pour contribuer à la réalisation des objectifs de performance fixés conformément à l'article 11;
 - c) [...]
 - d) [...]
 - e) sont justifiés par la valeur ajoutée globale qu'ils procurent, y compris l'utilisation la plus efficace des ressources techniques et humaines²¹, sur la base d'analyses coûts/bénéfices;
 - f) le cas échéant, assurent un transfert fluide et souple de la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne entre les unités des services de la circulation aérienne;

²¹ La présidence propose le considérant suivant, à titre d'éclaircissement: *"Il convient que les États membres veillent à ce que le bloc d'espace aérien fonctionnel auquel ils participent soit susceptible d'apporter progressivement une valeur ajoutée globale, y compris dans l'utilisation de l'espace aérien, ainsi que des ressources techniques et humaines. L'utilisation la plus efficace des ressources techniques et humaines dans un bloc d'espace aérien fonctionnel pourrait être obtenue par les moyens suivants, entre autres:*

- une formation commune et une infrastructure de formation du personnel des services de navigation aérienne,*
- des cycles de vie synchronisés des systèmes GTA techniques,*
- des systèmes et outils GTA harmonisés,*
- la rationalisation des dépenses en capital permettant de faire face de manière appropriée à toutes les évolutions nécessaires pour une GTA viable à long terme,*
- la coordination des plans d'investissement des prestataires de services de navigation aérienne,*
- l'établissement de centres de contrôle communs chaque fois que cela est utile,*
- le développement d'infrastructures CNS communes,*
- la fourniture de services transfrontaliers ou la délégation transfrontalière de services de navigation aérienne,*
- la fourniture coordonnée de services AIS,*
- la convergence des structures de supervision auxquelles participent les ANS,*
- des modalités communes de gestion des situations d'urgence."*

- g) [...]
- h) respectent les conditions découlant des accords régionaux conclus au sein de l'OACI;
- i) respectent les accords régionaux qui existent à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, en particulier ceux concernant les pays tiers européens.

4 *bis* Les blocs d'espace aérien fonctionnels satisfont aussi aux exigences énoncées ci-après en coordination avec le gestionnaire de réseau, comme prévu à l'article 17:

- permettre une gestion souple , de la manière la plus efficace possible, de l'espace aérien, en tenant compte des besoins des usagers civils et militaires de l'espace aérien en matière de trafic aérien;
- permettre de parvenir à la conception la plus efficace possible de l'espace aérien ;
- assurer la cohérence avec le réseau européen de routes mis en place conformément à l'article 17;
- garantir la compatibilité des différentes configurations d'espace aérien.

5. Les exigences énoncées au présent article peuvent être satisfaites au moyen d'une participation des États membres, des autorités nationales de surveillance et des prestataires GTA/SNA dans un ou plusieurs blocs d'espace aérien fonctionnels.

6. [...] *(transféré à l'article 9, paragraphe 5)*

7. Les États membres notifient à la Commission la création des blocs d'espace aérien fonctionnels ainsi que toute modification de ceux-ci, notamment les accords entre États membres et les décisions concernant les désignations conjointes. Avant de notifier à la Commission la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel, le ou 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.
- 7 bis* L'accord créant un bloc d'espace aérien fonctionnel contient les dispositions nécessaires concernant les modalités de modification du bloc et les modalités de retrait d'un État membre dudit bloc, y compris le régime transitoire.
8. En cas de difficultés entre plusieurs États membres à propos d'un bloc d'espace aérien fonctionnel appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité, les États membres concernés peuvent solliciter conjointement l'avis du comité à ce sujet. L'avis est communiqué aux États membres concernés. Sans préjudice du paragraphe 6, les États membres concernés prennent cet avis en compte afin de trouver une solution.
9. Après avoir reçu les notifications des États membres visés au paragraphe 7, la Commission évalue le respect par chaque bloc d'espace aérien fonctionnel des exigences énoncées aux paragraphes 4 et 4 *bis* et soumet les résultats à l'examen des États membres. 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.

10. La mise en œuvre d'un bloc d'espace aérien fonctionnel peut se fonder sur un plan opérationnel décrivant les mesures que doivent prendre les prestataires de services de navigation aérienne, les autorités nationales de surveillance et les autres parties prenantes concernées pour satisfaire aux exigences des paragraphes 4 et 4 *bis*. Ce plan opérationnel est notifié à la Commission s'il a été établi. Avant l'établissement du plan opérationnel, les États membres prenant part à un bloc d'espace aérien fonctionnel veillent à ce que les parties intéressées reçoivent les informations appropriées et aient la possibilité de formuler des observations.
11. La Commission peut arrêter des mesures concernant les informations communiquées par les États membres visés au paragraphe 7. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.
12. Le présent article est sans préjudice de tout accord sur des blocs d'espace aérien fonctionnels existant entre des États membres à la date d'entrée en vigueur du présent règlement²².

Article 16 *bis*

Partenariats industriels

1. Les prestataires GTA/SNA s'efforcent de conclure des partenariats industriels afin de soutenir la mise en œuvre du ciel unique européen et d'améliorer les performances du réseau européen de GTA. Les partenariats industriels peuvent être conclus indépendamment ou à l'intérieur d'un ou de plusieurs blocs d'espace aérien fonctionnels, ou d'une partie de ceux-ci.

²² La Commission propose d'ajouter: "*et conforme à la législation en vigueur au moment où ils ont été établis.*"

2. Les partenariats industriels sont des mécanismes de coopération établis aux fins d'améliorer les performances dans au moins un des domaines clés de performance du système de performance visé à l'article 11. Ils sont établis par deux partenaires ou plus apportant leur contribution à la fourniture d'un ou de plusieurs services de navigation aérienne. Les partenariats industriels peuvent associer d'autres parties prenantes, en plus des prestataires de services de navigation aérienne.
3. [...]
4. Les prestataires de services GTA/SNA qui concluent des partenariats industriels informent régulièrement les États membres responsables de leur supervision au sujet de leurs activités.

Gestion et conception du réseau

1. Les fonctions et services de réseau de la gestion du trafic aérien permettent une utilisation optimale de l'espace aérien et donnent aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne. Ces fonctions et services de réseau visent à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et ils sont exercés dans le respect du principe de séparation entre les tâches de réglementation et les tâches opérationnelles²³.
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 tâches suivantes soient exécutées par le gestionnaire de réseau:
 - a) conception du réseau de routes européen et soutien à l'optimisation de la conception de l'espace aérien grâce à la coopération avec les prestataires de services de navigation aérienne, les autorités des États membres et les blocs d'espace aérien fonctionnels visés à l'article 16;
 - b) 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;
 - c) service central de gestion des courants de trafic aérien;
 - d) fourniture d'un portail d'information aéronautique conformément à l'article 23;

²³ La présidence propose d'apporter la précision ci-après dans un considérant: *"Les fonctions et services de réseau devraient viser à améliorer les performances et à permettre au réseau européen de gestion du trafic aérien de réaliser des économies, sans empiéter sur les rôles et les responsabilités des prestataires de services de navigation aérienne, de l'entreprise commune SESAR, du gestionnaire du déploiement ou de l'AESA, et sans faire double emploi avec ceux-ci."*

- e) [...];
- f) fonction centrale en matière de coordination du réseau en cas de crise;
- g) service ou services d'appui ou parties de ceux-ci, sous réserve des exigences visées à l'article 10, paragraphe 5.

Les tâches énumérées au présent paragraphe n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. 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 militaires conformément aux procédures convenues concernant la gestion souple de l'espace aérien.

La Commission peut, après consultation du comité et conformément à la procédure visée au paragraphe 4, désigner Eurocontrol ou un autre organisme impartial et compétent pour exécuter les tâches du gestionnaire de réseau. Ces tâches sont effectuées de façon impartiale et économiquement efficace, et accomplies au nom des États membres et des parties intéressées. Elles sont soumises à une gouvernance appropriée, qui distingue les responsabilités liées à la prestation de services et à la réglementation, tenant compte des besoins de l'ensemble du réseau de gestion du trafic aérien et avec l'entière participation des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des exploitants d'aérodrome.

3. En ce qui concerne la liste figurant au paragraphe 2, la Commission peut spécifier les tâches, en particulier en rapport avec les services d'appui, lorsqu'ils sont fournis de manière centralisée par le gestionnaire de réseau conformément à l'article 10, paragraphe 5. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

4. La Commission adopte les modalités concernant:

- 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;
- c) les autres fonctions et services de réseau tels qu'ils sont définis 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 le gestionnaire de réseau pour les tâches visées au paragraphe 2;
- e) les modalités de la gouvernance du gestionnaire de réseau pour opérer en tant qu'organe indépendant et efficace par rapport à son coût pour fournir un réseau de fonctions et de services associant l'ensemble des parties prenantes opérationnelles concernées;
- f) les mécanismes de consultation des parties intéressées dans le cadre du processus décisionnel aux niveaux tant national qu'européen; et

- g) 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 le gestionnaire de 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 le gestionnaire de réseau afin d'optimiser l'utilisation des fréquences;
- h) dans le cadre de l'appui à la conception de l'espace aérien, la répartition des tâches et des responsabilités entre le gestionnaire de réseau, les États membres et les prestataires de services de la circulation aérienne; en particulier:
 - i) le gestionnaire de réseau travaille en coopération avec les États membres et les prestataires de services de la circulation aérienne au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels pour détecter et évaluer les insuffisances dans la conception de l'espace aérien et les incompatibilités entre les différentes configurations d'espace aérien;
 - ii) les États membres et les prestataires de services de la circulation aérienne, en concertation avec le gestionnaire de réseau, établissent les mesures correctrices nécessaires pour remédier aux insuffisances détectées afin de répondre dans toute la mesure du possible aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien et exploitants d'aérodrome;
 - iii) sous réserve des décisions pertinentes des autorités compétentes au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, les prestataires de services de la circulation aérienne mettent en œuvre ces mesures, individuellement ou conjointement à l'intérieur des blocs d'espace aérien fonctionnels, en coordination avec le gestionnaire de réseau.

Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

5. Les aspects de la conception de l'espace aérien autres que ceux visés au paragraphe 2 et au paragraphe 4, points c) et h), sont traités au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Ce processus de conception tient compte des exigences, de la saisonnalité et de la complexité du trafic aérien et des plans de performances 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.

Article 18

Relations entre prestataires de services

1. Les prestataires de services de navigation aérienne peuvent recourir aux services d'autres prestataires de services qui ont été certifiés ou déclarés dans l'Union, ainsi que de prestataires de services militaires conformément à l'article 1er, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 216/2008.
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 aux autorités nationales de surveillance concernées.
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.

Article 19

Relations avec les parties prenantes

Les prestataires de services de navigation aérienne établissent des mécanismes de consultation en vue de consulter les groupes intéressés d'usagers de l'espace aérien et les exploitants d'aérodrome sur tous les problèmes importants liés aux services fournis, notamment sur les modifications pertinentes apportées aux configurations d'espace aérien ou sur les investissements stratégiques qui ont un effet important sur la fourniture de services GTA/SNA et/ou les redevances. La consultation est menée d'une manière proportionnée à l'étendue des services fournis.

Article 20

Relations avec les autorités militaires

Dans le cadre de la politique commune des transports, les États membres prennent les mesures nécessaires afin 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.

Transparence comptable

1. Les prestataires de services de navigation aérienne, quel que soit leur régime de propriété ou leur forme juridique, établissent, soumettent à un audit et publient leurs comptes financiers. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales adoptées par l'Union. Lorsque, en raison de son statut juridique, le prestataire de services ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il s'efforce d'y parvenir 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.
3. Lorsqu'ils offrent un ensemble de services, les prestataires de 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 aux articles 12 et 13 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 services en question étaient fournis par des entreprises distinctes.
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 internationales²⁴ aux prestataires de services de navigation aérienne qui relèvent du champ d'application du présent règlement.

²⁴ JO L 243 du 11.9.2002, p. 1.

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 certifiés ou déclarés, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports sur une base non discriminatoire, sans préjudice des intérêts relevant de la politique de sécurité ou de défense.
3. Les prestataires de services certifiés ou déclarés, 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 nationales de surveillance approuvent ces conditions uniformes. La Commission peut définir des mesures concernant les procédures à suivre pour l'échange de données et le type de données concernées en lien avec ces conditions d'accès et leur approbation. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

CHAPITRE IV

ESPACE AÉRIEN ET INTEROPÉRABILITÉ

Article 23

Information aéronautique électronique

1. Sans préjudice de la publication par les États membres de l'information aéronautique et en concordance avec ladite publication, la Commission, en collaboration avec le gestionnaire de réseau, veille à 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.
2. Aux fins du paragraphe 1, la Commission assure le développement d'une infrastructure d'information aéronautique à l'échelle de l'Union 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.
3. La Commission arrête les mesures visant la création et la mise en œuvre d'un portail électronique d'informations intégrées. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

*Article 23 bis*²⁵

Gestion souple de l'espace aérien

1. Les États membres assurent, en tenant compte 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 tel qu'il a été défini par l'OACI et développé par Eurocontrol, afin de faciliter la gestion de l'espace et du trafic aériens dans le cadre de la politique commune des transports et dans le respect du plan directeur GTA.
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 afin de donner suite aux rapports soumis par les États membres, il devient nécessaire de renforcer et d'harmoniser l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien dans le ciel unique européen, la Commission adopte des mesures dans le cadre de la politique commune des transports. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

²⁵ Ancien article 7 du règlement (CE) n° 551/2004, rendu conforme au TFUE.

Développement technologique et interopérabilité de la gestion du trafic aérien

1. La Commission adopte les modalités de promotion du développement technologique et de l'interopérabilité de la gestion du trafic aérien en lien avec le développement et le déploiement du plan directeur GTA. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3, préalablement à la mise en œuvre du plan directeur GTA.
2. En ce qui concerne les modalités visées au paragraphe 1, l'article 17, paragraphe 2, point b), du règlement (CE) n° 216/2008 s'applique. Le cas échéant, la Commission demande à l'AESA d'intégrer ces règles dans le programme de travail annuel visé à l'article 56 dudit règlement.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 25

Adaptation des annexes

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 en vue de modifier²⁶ les conditions qui doivent être liées aux certificats à octroyer aux prestataires de services de navigation aérienne figurant au point 2, b), c), d), e), f), g) et h) de l'annexe II afin de tenir compte de l'expérience acquise par les autorités nationales de surveillance dans l'application de ces exigences et conditions, ou de l'évolution du système de gestion du trafic aérien en termes d'interopérabilité et de fourniture intégrée de services de navigation aérienne.

²⁶ L'annexe I est à présent fusionnée avec l'annexe V du règlement (CE) n° 216/2008.

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par le présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 25 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [*la date de publication du présent règlement*].
La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 25 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoirs qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Il est particulièrement important que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, notamment des experts des États membres, avant d'adopter ces actes délégués. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

²⁷ Cion a émis une réserve sur les articles 26 et 27, en particulier sur l'article 26, paragraphe 4.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 25 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 27

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 la Commission. Le comité veille à un examen approprié des intérêts de toutes les catégories d'usagers. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
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.

Article 28

Consultation des parties intéressées menée par la Commission

1. La Commission met en place un mécanisme au niveau de l'Union en vue de procéder à des consultations sur les questions concernant la mise en œuvre du présent règlement, les cas où cela est justifié. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission est associé à la consultation.
2. Les parties intéressées peuvent comprendre:
 - les prestataires de services de navigation aérienne ou les groupes pertinents les représentant,
 - le gestionnaire du réseau,
 - les exploitants d'aéroports ou les groupes pertinents les représentant,
 - les usagers de l'espace aérien ou les groupes pertinents les représentant,
 - l'armée,
 - l'industrie,
 - les organismes professionnels de représentation du personnel, et
 - les coordonnateurs d'aéroport nationaux.
3. La Commission met le résultat de la consultation à la disposition des États membres.

Article 29

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 30

Relations avec les pays tiers

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, d'étendre le ciel unique européen à ces pays. En outre, ils s'emploient à coopérer avec ces pays dans le cadre des blocs d'espace aérien fonctionnels ou d'accords relatifs aux fonctions de réseau, ou dans le cadre de l'accord entre l'Union européenne et Eurocontrol établissant un cadre général pour une coopération renforcée.

Article 31

Soutien d'autres organismes

La Commission peut solliciter le soutien d'autres organismes pour l'exécution des tâches prévues par le présent règlement, y compris d'Eurocontrol dans le cadre de l'accord UE-Eurocontrol.

Article 32

Confidentialité

1. Ni les autorités nationales de surveillance, agissant conformément à leur législation nationale, ni la Commission, le gestionnaire de réseau ou l'organe d'évaluation des performances 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.
2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des autorités nationales de surveillance ou de la Commission de divulguer des informations lorsque celles-ci sont indispensables à l'exercice de leurs fonctions, auquel 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 informations commercialement sensibles.
3. Les informations et données fournies conformément au système de tarification prévu à l'article 12 sont rendues publiques.

Article 33

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement, commises en particulier par les usagers de l'espace aérien et les prestataires de services. Les sanctions prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

Article 34

Réexamen et méthodes d'évaluation de l'impact

1. La Commission examine périodiquement l'application du présent règlement et adresse un rapport au Parlement européen et au Conseil à la fin de chaque période de référence visée à l'article 11, paragraphe 5, point d). Lorsque cela est justifié à cette fin, la Commission peut demander aux États membres des informations pertinentes pour l'application du présent règlement.
2. 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.

Article 35

Sauvegardes

Le présent règlement ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre applique des mesures en tant qu'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.

Article 36

[...]

Article 37

Abrogation

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

Le règlement (CE) n° 552/2004 est abrogé, à l'exception:

- de ses articles 5 et 6 et de ses annexes III et IV, qui continuent de s'appliquer aux fins des déclarations jusqu'à l'entrée en vigueur des mesures d'exécution pertinentes visées à l'article 8 *ter*, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008;
- de ses articles 4 et 7, qui continuent de s'appliquer jusqu'à l'entrée en vigueur des mesures d'exécution pertinentes visées à l'article 24, ainsi qu'à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008.

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.

Article 38

Entrée en vigueur et application

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

L'article 3 s'applique dix-huit mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, sauf pour les États membres qui notifient à la Commission, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, leur décision de créer des autorités nationales de surveillance sous la forme d'organismes juridiquement distincts, auquel cas l'article 3 s'applique quarante-huit mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

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

Fait à Strasbourg, le ...

Par le Parlement européen

Par le Conseil

Le Président Le Président

[supprimé et incorporé dans l'annexe V du règlement AESA (cf. doc. 15472/14)]

CONDITIONS DONT DOIVENT ÊTRE ASSORTIS LES CERTIFICATS

1. Les certificats comportent les informations suivantes:
 - a) l'autorité de surveillance nationale ayant délivré le certificat;
 - b) le demandeur (nom et adresse);
 - c) les services et, le cas échéant, les fonctions pour lesquels le prestataire est certifié;
 - d) une déclaration de conformité du demandeur aux exigences communes telles que définies à l'article 8 ter du règlement (CE) n° 216/2008;
 - e) la date de délivrance et la durée de validité du certificat.
2. Les conditions supplémentaires dont les certificats peuvent, le cas échéant, être assortis portent sur:
 - a) l'accès des usagers de l'espace aérien aux services de navigation aérienne sur une base non discriminatoire et le niveau demandé de performance de ces services, notamment les niveaux de sécurité et d'interopérabilité;
 - b) les spécifications opérationnelles relatives aux services concernés;
 - c) l'échéance à laquelle les services devraient être fournis;
 - d) les différents équipements devant être utilisés pour l'exploitation des services concernés;
 - e) les restrictions à l'exploitation des services autres que ceux liés à la fourniture de services de navigation aérienne;
 - f) les contrats, accords ou autres mesures existant entre le prestataire de services et un tiers et concernant les services fournis;

- g) la fourniture d'informations raisonnablement nécessaires au contrôle de la conformité des services avec les exigences communes, y compris les plans d'exploitation, données financières et données d'exploitation, ainsi que les changements importants affectant le type et/ou l'étendue des services de navigation aérienne fournis;
- h) 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.
-

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CE) n° 549/2004	Règlement (CE) n° 550/2004	Règlement (CE) n° 551/2004	Règlement (CE) n° 552/2004	Présent règlement
Article 1 ^{er} , paragraphes 1 à 3				Article 1 ^{er} , paragraphes 1 à 3
		Article 1 ^{er} , paragraphe 3		Article 1 ^{er} , paragraphe 4
Article 1 ^{er} , paragraphe 4				Article 1 ^{er} , paragraphe 5
	Article 1 ^{er}			-----
		Article 1 ^{er} , paragraphes 1, 2 et 4		-----
			Article 1 ^{er}	-----
Article 2, numéros 1 à 35				Article 2, numéros 1 à 35
				Article 2, numéros 36 à 38
Article 2, numéros 17, 18, 23, 24, 32, 35 et 36				-----
Article 3				-----
Article 4, paragraphes 1 et 2				Article 3, paragraphes 1 et 2

				Article 3, paragraphes 3 et 4
Article 4, paragraphe 3				Article 3, paragraphe 5
				Article 3, paragraphe 6
Article 3, paragraphes 4 et 5				Article 3, paragraphes 7 et 8
				Article 3, paragraphe 9
	Article 2, paragraphe 1			Article 4, paragraphe 1, point a)
				Article 4, paragraphe 1, points b) à g)
	Article 2, paragraphe 2			Article 4, paragraphe 2
				Article 5, paragraphes 1 et 2
	Article 2, paragraphes 3 à 6			Article 5, paragraphes 3 à 6
	Article 3, paragraphes 1 et 2			Article 6, paragraphes 1 et 2
			Article 8, paragraphes 1 et 3	Article 6, paragraphes 3 et 4
				Article 6, paragraphe 5

			Article 8, paragraphe 2 et 4	-----
	Article 6			-----
Article 10, paragraphe 1				Article 7, paragraphe 1
				Article 7, paragraphe 2
	Article 7, paragraphe 1			Article 8, paragraphe 1
				Article 8, paragraphe 2
	Article 7, paragraphe 4 et 6			Article 8, paragraphe 3 et 4
	Article 7, paragraphe 2, 3, 5 et 7 à 9			-----
	Article 8			Article 9
				Article 10
	Article 9			-----
Article 11				Article 11
	Article 14			Article 12
	Article 15			Article 13
	Article 16			Article 14

	Article 15 <i>bis</i>			Article 15
	Article 9 <i>bis</i> , paragraphe 1			Article 16, paragraphe 1 et 3
				Article 16, paragraphe 2
	Article 9 <i>bis</i> , paragraphe 2, point i)			-----
	Article 9 <i>bis</i> , paragraphe 2			Article 16, paragraphe 4
				Article 16, paragraphe 5
	Article 9 <i>bis</i> , paragraphe 3 à 9			Article 16, paragraphe 6 à 12
	Article 9 <i>ter</i>			-----
		Article 6, paragraphe 1 à paragraphe 2, point b)		Article 17, paragraphe 1 et paragraphe 2, point b)
				Article 17, paragraphe 2, points c) à e)
		Article 6, paragraphe 3 à paragraphe 4, point d)		Article 17, paragraphe 3 à paragraphe 4, point d)
				Article 17, paragraphe 4, point e)
		Article 6, paragraphe 4, points e) à f)		Article 17, paragraphe 4, points f) et g)

		Article 6, paragraphe 5 et 7		Article 17, paragraphe 5 et 6
		Article 6, paragraphe 8 et 9		-----
	Article 10			Article 18
				Article 19
	Article 11			Article 20
	Article 12			Article 21
	Article 13			Article 22
		Article 3		-----
		Article 3 <i>bis</i>		Article 23
		Article 4		-----
		Article 7		-----
		Article 8		-----
			Article 3	Article 24, paragraphe 1 et 2
			[...]	-----
			Article 2 [...]	-----
			Articles [...] 4 à 7	-----
	Article 17, paragraphe 1			Article 25

				Article 26
Article 5, paragraphe 1 à 3				Article 27, paragraphe 1 à 3
Article 5, paragraphe 4 et 5				-----
Article 10, paragraphe 2 et 3				Article 28, paragraphe 1 et 2
Article 6				Article 29
Article 7				Article 30
Article 8				Article 31
	Article 4			-----
			Article 9	-----
	Article 18			Article 32
Article 9				Article 33
Article 12, paragraphe 2 à 4				Article 34, paragraphe 1 à 3
Article 12, paragraphe 1				-----
	Article 18 <i>bis</i>			-----
		Article 10		-----
Article 13				Article 35
Article 13 <i>bis</i>				Article 36

			Article 10	-----
			Article 11	Article 37
	Article 19, paragraphe 1			Article 38
	Article 19, paragraphe 2			-----
	Annexe I		Annexe V	[...]
			Annexe I	-----
	Annexe II			Annexe II
			Annexe II	-----
				Annexe III
			Annexe III	-----
			Annexe IV	-----
