



Strasbourg, le 11.6.2013  
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen**

**(refonte)**

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

{ SWD(2013) 206 final }

{ SWD(2013) 207 final }

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

L'initiative «ciel unique européen» vise à rationaliser la façon dont l'espace aérien européen est organisé et géré, en réformant le secteur des services de navigation aérienne (SNA). Sa mise en place a nécessité deux grands trains de mesures législatives (les paquets «ciel unique européen» I et II, comprenant quatre règlements<sup>1</sup> au total) et plus de 20 règles et décisions de mise en œuvre de la Commission<sup>2</sup>. Le cadre composé des quatre règlements sur le ciel unique européen est étroitement lié à l'évolution de la législation européenne sur la sécurité aérienne<sup>3</sup>, qui confie un certain nombre de tâches à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)<sup>4</sup> et prévoit le lancement d'un vaste projet destiné à moderniser les équipements et systèmes voués aux services de navigation aérienne, baptisé SESAR<sup>5</sup>. Les règles en vigueur portent sur cinq aspects interdépendants, à savoir les performances, la sécurité, la technologie, le facteur humain et les aéroports.

Au vu de l'expérience acquise dans le cadre des paquets «ciel unique européen» I depuis 2004 et «ciel unique européen» II depuis 2009, les principes et l'orientation retenus sont pertinents et la poursuite de leur mise en œuvre se justifie. Toutefois, la mise en œuvre de l'initiative prend actuellement du retard, notamment la réalisation des objectifs de performance et le déploiement des éléments de base [tels que les blocs d'espace aérien fonctionnels ou les autorités nationales de surveillance (ANS)].

En 2009, lors de l'adoption du paquet «ciel unique européen» II, le législateur a décidé que sa mise en œuvre se déroulerait en deux phases et a invité la Commission à réaligner les règlements sur le ciel unique européen et l'AESA après l'exécution du premier ensemble de mesures de mise en œuvre de l'AESA et d'audits concernant les ANS<sup>6</sup>. Une refonte du paquet législatif était donc déjà prévue, principalement pour simplifier et clarifier la frontière entre les cadres juridiques de l'AESA et du ciel unique européen.

Le processus de refonte offre également la possibilité d'évaluer l'efficacité des dispositions juridiques existantes, la mise en œuvre de l'initiative «ciel unique européen» ne s'effectuant pas dans les délais prévus. Ce processus de révision du cadre juridique du ciel unique européen, désigné par l'abréviation CUE 2+ («ciel unique européen» 2+), vise à accélérer la

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre»); règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»); règlement (CE) n° 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»); règlement (CE) n° 552/2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»).

<sup>2</sup> Une vue d'ensemble de la législation relative au ciel unique européen figure à l'annexe III de l'analyse d'impact du nouveau paquet CUE 2+ («ciel unique européen» 2+).

<sup>3</sup> Règlement (CE) n° 216/2008, modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009.

<sup>4</sup> La feuille de route de la Commission relative à la mise en œuvre de la déclaration commune du Parlement européen, du Conseil de l'UE et de la Commission européenne de juillet 2012 sur les agences décentralisées prévoit que les noms de toutes les agences de l'UE doivent être alignés sur un même modèle, par souci de clarté, mais c'est le nom actuel de l'Agence européenne de la sécurité aérienne qui est utilisé dans l'ensemble du présent exposé des motifs. Le texte de la proposition législative proprement dite a quant à lui été normalisé conformément à la nouvelle déclaration commune et à la feuille de route et utilise le terme «Agence de l'Union européenne pour l'aviation (EAA)».

<sup>5</sup> Règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil; SESAR (Single European Sky ATM Research Programme) est un volet technique de l'initiative «ciel unique européen» consistant en un programme d'amélioration de la gestion du trafic aérien (GTA) pour l'ensemble du secteur de l'aviation.

<sup>6</sup> Règlement (CE) n° 216/2008, modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009, article 65 *bis*.

mise en œuvre de la réforme des services de navigation aérienne en restant fidèle à ses objectifs et principes initiaux. Il s'inscrit également dans le cadre de l'initiative relative à l'Acte pour le marché unique II<sup>7</sup> et entend, à ce titre, renforcer la compétitivité et la croissance de l'économie de l'UE en général, et pas seulement celles du système de gestion du trafic aérien.

Le «paquet» CUE 2+ vise des progrès dans la surveillance des règles, le système de performance, le souci de la clientèle chez les prestataires de services et les performances globales.

En outre, il simplifiera la législation en supprimant certains chevauchements dans le cadre actuel, qui ont soulevé des préoccupations, et précisera le rôle des différents acteurs au niveau de l'UE. Ce réalignement des quatre règlements sur le ciel unique européen et du règlement de base de l'AESA<sup>8</sup> est une mesure d'adaptation purement technique déjà requise par la législation. En raison de l'ampleur des chevauchements entre les règlements, une refonte des autres parties des quatre règlements sur le ciel unique européen pour les fusionner en un seul s'impose logiquement.

### **Problèmes traités**

Le premier problème traité par l'initiative CUE 2+ est le **manque d'efficacité de la navigation aérienne**. La fourniture de SNA reste assez peu satisfaisante sur le plan de l'efficacité au regard des coûts, de l'exécution optimale des vols et de la capacité offerte. Pour s'en convaincre, il suffit de comparer avec les États-Unis, dont l'espace aérien est de taille similaire. Aux États-Unis, tout l'espace aérien «en route» est contrôlé par un même prestataire de services alors qu'en Europe, ils sont 38. Avec un effectif inférieur de 38 %, le prestataire américain contrôle près de 70 % de vols supplémentaires. Les causes principales de ce déficit de productivité en Europe résident dans la mise en place et l'application lacunaires du système de performance, l'inefficacité des autorités de surveillance et l'effectif disproportionné des services d'appui travaillant pour les prestataires de services.

Le deuxième grand problème traité est celui de **la fragmentation du système de gestion du trafic aérien (GTA)**. Le système européen de GTA comprend 27 autorités nationales qui supervisent au total plus d'une centaine de prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), avec les divergences que cela suppose entre les systèmes, les règles et les procédures. D'importants surcoûts sont liés au fait que l'Europe possède un grand nombre de prestataires de services, dont chacun acquiert ses propres systèmes, assure en général la formation de son propre personnel, crée ses propres procédures d'exploitation et fournit des services dans un petit espace aérien couvrant un territoire limité. Pour réduire la fragmentation, l'initiative «ciel unique européen» a introduit les notions de bloc d'espace aérien fonctionnel (*Functional Air Block*, ou FAB) transfrontière et de gestionnaire de réseau centralisé pour gérer certains services au niveau du réseau. Cependant, les FAB ne sont pas encore orientés vers l'amélioration des performances et le gestionnaire de réseau reste trop faible.

---

<sup>7</sup> COM(2012) 573 final.

<sup>8</sup> Règlement (CE) n° 216/2008.

## Objectif général

Améliorer la compétitivité du système de transport aérien européen par rapport à d'autres régions comparables, en poursuivant notamment le développement de l'initiative «ciel unique européen».

## Objectifs spécifiques

- Accroître les performances des services de la circulation aérienne sur le plan de l'efficacité.
- Améliorer l'utilisation des capacités de gestion du trafic aérien.

## Objectifs opérationnels

- Veiller à ce que la fourniture de services de navigation aérienne soit transparente, fondée sur les principes du marché et utile pour le client.
- Renforcer le rôle des autorités nationales de surveillance.
- Renforcer le processus de définition des objectifs et de mise en œuvre effective du système de performance (y compris par le renforcement de l'organe d'évaluation des performances et de la commission d'examen des performances).
- Procéder à une réorientation stratégique des blocs d'espace aérien fonctionnels.
- Renforcer la gouvernance et le champ d'action du gestionnaire de réseau.

## 2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Une consultation publique de trois mois a été réalisée entre septembre et décembre 2012 sur le site web de la DG MOVE. Par ailleurs, deux événements à haut niveau (une conférence à Limassol et une audition à Bruxelles) ont été organisés, et de nombreuses réunions bilatérales ont eu lieu avec les acteurs concernés dans le cadre des travaux préparatoires de cette initiative.

La DG MOVE a effectué une analyse d'impact accompagnant les propositions législatives sur l'amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la compétitivité du ciel unique européen. Le «paquet» comprend une révision des quatre règlements sur le ciel unique européen [règlements (CE) n° 549 à 552/2004, tels que modifiés par le règlement (CE) n° 1070/2009] et du règlement de base de l'AESA [règlement (CE) n° 216/2008, modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009]<sup>9</sup>. La présente initiative concerne le numéro d'agenda planning (UE) n° 2014/MOVE/001. L'analyse d'impact figure également dans la feuille de route publiée sur le site web de la Commission<sup>10</sup>.

## 3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

### 3.1. Refonte (tout le règlement)

Les quatre règlements relatifs au ciel unique européen ont été fusionnés en un seul règlement, ce qui a nécessité un certain nombre d'aménagements dans chacun d'eux. Le nouveau texte est structuré en cinq chapitres en fonction des acteurs concernés:

- chapitre I: dispositions générales

---

<sup>9</sup> Ainsi qu'il est précisé plus haut, les modifications du règlement de base de l'AESA seront de nature technique et ne sont donc pas comprises dans l'analyse d'impact.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/governance/impact/planned\\_ia/roadmaps\\_2013\\_en.htm#MOVE](http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE).

- chapitre II: autorités nationales
- chapitre III: fourniture de services
- chapitre IV: espace aérien
- chapitre V: dispositions finales

En outre, certains points qui faisaient double emploi avec l'actuel règlement (CE) n° 216/2008 ont été supprimés dans les règlements sur le ciel unique européen et certains détails qui figuraient dans ces points supprimés ont été reportés dans le règlement (CE) n° 216/2008, afin de souligner la continuité de l'approche. La plupart des dispositions du règlement (CE) n° 552/2004 ont été supprimées, et il n'en subsiste désormais que certains détails relatifs à l'annexe I sur les organismes notifiés, qui ont été fusionnés avec l'annexe sur les entités qualifiées, ainsi que certains paragraphes descriptifs généraux de l'annexe II, qui ont été transférés dans l'annexe V *ter* du règlement (CE) n° 216/2008 dans un souci d'insistance sur la nécessité de poursuivre les politiques actuelles.

Partant du principe que la Commission devrait se concentrer sur les enjeux économiques, notamment le système de performance et SESAR, tandis que l'AESA (désormais dénommée l'EAA en vertu de l'accord sur la normalisation des agences) aurait pour tâche de soutenir le processus en coordonnant la mise au point de l'ensemble des règles techniques, un nouvel article 28 a été ajouté sur la manière d'assurer la cohérence entre les politiques relatives à SESAR et les nouvelles règles techniques.

Enfin, les nouvelles règles applicables aux actes d'exécution et aux actes délégués qui découlent du traité de Lisbonne ont été intégrées dans l'ensemble du règlement.

### **3.2. Autorités nationales (articles 3, 4 et 5 et article 2, définition 36)**

L'un des principaux besoins d'action relevés dans l'analyse d'impact concerne la nécessité de renforcer les autorités nationales, en ce qui concerne à la fois leur indépendance, leur expertise et leurs ressources. À cette fin, l'article 3 décrit le degré d'indépendance que les autorités doivent présenter vis-à-vis des prestataires de services qu'ils sont censés surveiller. Certains États membres étant contraints de procéder à une réorganisation administrative, une période transitoire est prévue jusqu'en 2020. En outre, des exigences plus précises sont fixées en ce qui concerne les compétences et l'indépendance du personnel recruté, et l'indépendance du financement des autorités est renforcé par le système de redevances de route inscrit à l'article 14.

Afin d'accroître l'expertise au sein des autorités, l'article 5 prévoit la création d'un réseau d'autorités nationales, ainsi que la possibilité d'une mise en commun des experts de manière à ce que les États puissent faire appel à des experts d'autres États membres.

Enfin, une définition du terme «autorité nationale de surveillance» a été ajoutée, dans laquelle il est précisé qu'aux fins du règlement, les autorités compétentes visées par le règlement (CE) n° 216/2008 sont considérées comme étant des autorités nationales de surveillance, de manière à éviter la superposition d'une seconde couche administrative.

### **3.3. Système de performance et système de redevances (articles 11, 12, 13 et 14)**

L'article 11 relatif au système de performance a été modifié pour simplifier le processus de définition des objectifs et pour permettre de l'axer davantage sur le niveau local. Cela permet de mieux adapter la définition des objectifs en fonction des circonstances.

De petites modifications ont aussi été apportées dans ce sens aux articles 12 et 13 relatifs à la tarification, et le texte a été actualisé afin que la disposition concernant le financement des

tâches de l'autorité couvre également l'extension des compétences de l'AESA au titre du règlement (CE) n° 1108/2009 aux fins de l'exécution de certaines de ces tâches.

### **3.4. Blocs d'espace aérien fonctionnels (article 16)**

Le règlement (CE) n° 1070/2009 avait déjà modifié cet article pour réorienter davantage les blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) vers l'amélioration des performances, et ce processus trouve son prolongement dans la présente révision. Il ne faut pas considérer les blocs d'espace aérien fonctionnels comme des blocs d'espace aérien statiques mais comme des initiatives du secteur aéronautique pour améliorer globalement la fourniture de services. Pour que cela soit possible, il faut que le secteur jouisse d'une souplesse accrue pour développer les blocs d'espace aérien fonctionnels, voire concevoir des types différents de blocs d'espace aérien fonctionnels en fonction des synergies envisageables. Par conséquent, l'article met désormais l'accent sur des «partenariats sectoriels» flexibles, et le critère de réussite sera le niveau d'amélioration des performances réalisé.

### **3.5. Services d'appui (article 10 et article 2, définition 37)**

Il ressort de l'analyse que ce sont les services d'appui aux services opérationnels de la circulation aérienne qui présentent le plus grand potentiel d'amélioration. Or, par leur nature, ces services pourraient également être fournis aux conditions du marché, si bien que l'ancien article 9 du règlement (CE) n° 550/2004 a été supprimé et remplacé par un article relatif à la fourniture de services d'appui conformément aux règles normales applicables à la passation de marchés publics. Les services opérationnels de la circulation aérienne, qui sont considérés comme des monopoles naturels, restent soumis à l'obligation de désignation, mais les services d'appui devraient avoir la possibilité de se développer librement, en exploitant pleinement le gisement d'expertise offert également par d'autres secteurs. Une clause de sauvegarde a été incluse, sur le modèle de l'article 4 du règlement (CE) n° 1008/2008, afin de garantir que les intérêts économiques vitaux et ceux de la sécurité ne sont pas compromis. Une période transitoire est prévue jusqu'en 2020.

Enfin, une définition des services d'appui a été inscrite à l'article 2, point 37, afin de préciser quels sont les services visés par cette disposition.

### **3.6. Gestion de réseau (article 17 et article 2, définitions 7, 9 et 10)**

L'article 17 sur la gestion de réseau a été actualisé sur deux points. En premier lieu, l'article a été débarrassé de ses incohérences et remanié de manière à déplacer la liste de tous les services assurés par le gestionnaire de réseau dans le paragraphe 2, et les éléments qui étaient liés aux modalités techniques de mise en œuvre relatives à la gestion des courants de trafic aérien — et non, dès lors, au gestionnaire de réseau proprement dit — ont été transférés à l'annexe V *ter* du règlement (CE) n° 216/2008, qui contenait déjà les dispositions pertinentes relatives aux règles de gestion des flux de trafic. Dans le même ordre d'idées, une référence au portail d'information aéronautique a été ajoutée dans le paragraphe 2, s'agissant d'un service déjà intégré dans une certaine mesure au gestionnaire de réseau sans être expressément mentionné dans le règlement.

En second lieu, l'article a été révisé pour l'harmoniser avec la terminologie utilisée dans le règlement (CE) n° 1108/2009, qui désigne les «fonctions» sous le nom de «services» et assimile systématiquement le gestionnaire de réseau aux autres prestataires de services en ce qui concerne les exigences en matière de certification, de surveillance et de sécurité. La formulation des définitions concernées a également été adaptée en conséquence.

Enfin, une disposition a été intégrée dans l'article 17 afin d'orienter l'évolution du gestionnaire de réseau dans le sens d'un partenariat sectoriel d'ici à 2020.

### **3.7. Participation des usagers de l'espace aérien (article 19)**

La nécessité de renforcer le souci du client chez les prestataires de services de navigation aérienne fait partie des points à améliorer relevés dans l'analyse d'impact. Un nouvel article 19 a été créé pour garantir que les usagers de l'espace aérien sont consultés et associés à l'approbation de plans d'investissement.

### **4. ÉLÉMENTS OPTIONNELS**

Un exposé des motifs distinct et plus succinct accompagne les propositions de modification du règlement de base de l'AESA, à savoir le règlement (CE) n° 216/2008.

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'UE puisque toutes les fonctions auxquelles elle se rapporte existent déjà aujourd'hui.

---

↓ 549/2004 (adapté)

2013/0186 (COD)

Proposition de

## RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

~~fixant le cadre pour la réalisation~~ ☒ relatif à la mise en œuvre ☒ du ciel unique européen

(refonte)

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

---

↓ 549/2004 (adapté)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,  
vu le traité ☒ sur le fonctionnement de l'Union européenne ☒ instituant la Communauté européenne, et notamment son article Article 80, paragraphe 2 ☒ 100, paragraphe 2 ☒ ,  
vu la proposition de la Commission européenne<sup>11</sup>,  
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,  
vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>12</sup>,  
vu l'avis du Comité des régions<sup>13</sup>,  
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,  
considérant ce qui suit:

---

↓ nouveau

(1) Le règlement (CE) n° 549/2004 du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre»)<sup>14</sup>, le règlement (CE) n° 550/2004 du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»)<sup>15</sup>, le règlement (CE) n° 551/2004 du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»)<sup>16</sup> et le règlement (CE) n° 552/2004 du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de

---

<sup>11</sup> JO C 103 E du 30.4.2002, p. 1.

<sup>12</sup> JO C 241 du 07.10.2002, p. 24.

<sup>13</sup> JO C 278 du 14.11.2002, p. 13.

<sup>14</sup> JO L 96 du 31.03.2004, p. 1.

<sup>15</sup> JO L 96 du 31.03.2004, p. 10.

<sup>16</sup> JO L 96 du 31.03.2004, p. 20.

gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»)<sup>17</sup> ont été modifiés de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte desdits règlements.

↓ 549/2004 considérant 1

- (2) La réalisation de la politique commune des transports exige un système de transport aérien performant qui permette le fonctionnement sûr et régulier des services de transport aérien et qui facilite donc la libre circulation des marchandises, des personnes et des services.

↓ 549/2004 considérant 2 (adapté)

~~Lors de sa réunion extraordinaire des 23 et 24 mars 2000 à Lisbonne, le Conseil européen a invité la Commission à présenter ses propositions concernant la gestion de l'espace aérien, le contrôle de la circulation aérienne et la gestion des courants de trafic aérien sur la base des travaux du groupe de haut niveau sur le ciel unique européen instauré par la Commission. Ce groupe, composé en grande partie des autorités civiles et militaires chargées de la navigation aérienne dans les États membres, a remis son rapport en novembre 2000.~~

↓ 1070/2009 considérant 2  
(adapté)

- (3) L'adoption par le Parlement européen et le Conseil du premier paquet législatif sur le ciel unique européen, à savoir du règlement (CE) n° 549/2004 ~~du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement cadre»)~~, du règlement (CE) n° 550/2004 ~~du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de service»)~~, du règlement (CE) n° 551/2004 ~~du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»)~~ et du règlement (CE) n° 552/2004 ~~du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»)~~, a établi une base juridique solide pour un système de gestion du trafic aérien (ci-après «GTA») sans discontinuité, interopérable et sûr.

↓ nouveau

L'adoption du deuxième paquet législatif, à savoir du règlement (CE) n° 1070/2009, a renforcé l'initiative «ciel unique européen» en introduisant les concepts de système de performance et de gestionnaire de réseau afin d'améliorer encore les performances du système européen de gestion du trafic aérien.

↓ 550/2004 considérant 3 (adapté)

~~Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 («règlement cadre»)<sup>48</sup> établit le cadre de la création du ciel unique européen.~~

<sup>17</sup> JO L 96 du 31.03.2004, p. 26.

---

↓ 551/2004 considérant 4 (adapté)

~~Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 («règlement cadre»)<sup>18</sup> établit le cadre de la création du ciel unique européen.~~

---

↓ 551/2004 (adapté)

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

↓ 552/2004 considérant 3 (adapté)

~~Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 («règlement cadre»)<sup>20</sup> établit le cadre pour la réalisation du ciel unique européen.~~

---

↓ 1070/2009 considérant 1

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

↓ 1070/2009 considérant 37

- (6) Aux fins de la réalisation simultanée des objectifs d'une amélioration des normes de sécurité de la gestion du trafic aérien et d'un accroissement des performances globales de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale en Europe, il convient de tenir compte du facteur humain. Dès lors, les États membres devraient envisager la mise en place des principes de la «culture d'équité».
- 

↓ 549/2004 considérant 6 (adapté)

- (7) Les États membres ont adopté une déclaration générale sur les questions militaires liées au ciel unique européen<sup>21</sup>. Selon cette déclaration, les États membres devraient en particulier renforcer la coopération entre civils et militaires et, si et dans la mesure où tous les États membres concernés le jugent nécessaire, faciliter la coopération entre leurs forces armées sur toutes les questions ayant trait à la gestion du trafic aérien.
- 

<sup>18</sup> ~~Voir page 1 du présent Journal officiel.~~

<sup>19</sup> ~~Voir page 1 du présent Journal officiel.~~

<sup>20</sup> ~~Voir page 1 du présent Journal officiel.~~

<sup>21</sup> Voir page 9 du présent Journal officiel.

---

↓ 549/2004 considérant 3

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

---

↓ 549/2004 considérant 4

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

---

↓ 549/2004 considérant 5 (adapté)

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

↓ 549/2004 considérant 23  
(adapté)

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

---

↓ 550/2004 considérant 1 (adapté)  
⇒ nouveau

- (9) Les États membres ont réorganisé, à des degrés divers, le secteur des prestataires nationaux de services de navigation aérienne en accroissant leur niveau d'autonomie et de liberté de prestation de services. Garantir ⇒ l'existence d'un marché commun qui fonctionne bien en ce qui concerne les services qui peuvent être fournis aux conditions du marché et ⇐ le respect d'exigences minimales liées à l'intérêt général ⇒ en ce qui concerne les services considérés comme des monopoles naturels compte tenu de l'état des technologies ⇐ est une nécessité ~~de plus en plus pressante dans ce contexte~~ nouveau.
- 

↓ 550/2004 considérant 4

~~La création du ciel unique européen exige des mesures visant à assurer une fourniture sûre et efficace de services de navigation aérienne compatibles avec l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien prévues par le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement~~

---

~~européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»)<sup>22</sup>. Il importe d'établir un cadre harmonisé pour la fourniture de tels services afin de répondre de manière adéquate à la demande des usagers de l'espace aérien et d'assurer un fonctionnement sûr et performant de la circulation aérienne.~~

---

↓ 551/2004 considérant 1

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

---

↓ 551/2004 considérant 2 (adapté)

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

---

↓ 551/2004 considérant 3 (adapté)

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

---

↓ 551/2004 considérant 6

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

---

↓ 551/2004 considérant 7

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

---

↓ 552/2004 considérant 1

~~Pour créer le ciel unique européen, il importe d'adopter des mesures en ce qui concerne les systèmes, leurs composants et les procédures associées pour assurer l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien dans des conditions qui soient compatibles avec la fourniture de services de navigation aérienne conformément au règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen~~

---

<sup>22</sup> Voir page 20 du présent Journal officiel.

~~(«règlement sur la fourniture de services»)<sup>23</sup> et avec l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien conformément au règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»)<sup>24</sup>.~~

↓ 552/2004 considérant 2 (adapté)

~~Le rapport du groupe de haut niveau sur le ciel unique européen a confirmé le besoin d'établir une réglementation technique sur la base de la «nouvelle approche» conformément à la résolution du Conseil du 7 mai 1985 concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation<sup>25</sup>, et dans laquelle les exigences essentielles, les règles et les normes sont complémentaires et cohérentes.~~

↓ 552/2004 considérant 4 (adapté)

~~Le rapport du groupe de haut niveau a confirmé que, même s'il y a eu des progrès ces dernières années en direction d'un fonctionnement sans solution de continuité du réseau européen de gestion du trafic aérien, la situation reste insatisfaisante, étant donné le faible niveau d'intégration entre les systèmes nationaux de gestion du trafic aérien et la lenteur de l'introduction des nouveaux concepts d'exploitation et des nouvelles technologies nécessaires pour fournir les capacités supplémentaires nécessaires.~~

↓ 552/2004 considérant 5

~~Le renforcement de l'intégration au niveau communautaire se traduirait par une efficacité accrue et une réduction des coûts en ce qui concerne l'acquisition et l'entretien des systèmes et par une meilleure coordination opérationnelle.~~

↓ 552/2004 considérant 6

~~La prédominance de spécifications techniques nationales utilisées pour les marchés publics a entraîné une fragmentation du marché des systèmes et ne facilite pas la coopération industrielle au niveau communautaire. Il en résulte que l'industrie est particulièrement touchée, car elle doit déployer des efforts considérables pour adapter ses produits à chaque marché national. Ces pratiques compliquent inutilement la mise au point et la mise en œuvre de nouvelles technologies et ralentissent l'introduction de nouveaux concepts d'exploitation qui sont nécessaires pour accroître la capacité.~~

↓ 549/2004 considérant 8)

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

<sup>23</sup> Voir page 10 du présent Journal officiel.

<sup>24</sup> Voir page 20 du présent Journal officiel.

<sup>25</sup> JO C 136 du 04.06.1985, p. 1.

~~intégré, le ciel unique européen, tout en tenant compte des développements en cours au sein d'Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considérant 24

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

↓ 549/2004 considérant 9

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

↓ 549/2004 considérant 10

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

↓ 549/2004 considérant 11

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

↓ 1070/2009 considérant 9

(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. Cette indépendance ne devrait pas empêcher lesdites autorités d'exercer leurs fonctions au sein d'un cadre administratif.

↓ 1070/2009 considérant 10

(11) Les autorités nationales de surveillance ont un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre du ciel unique européen, aussi la Commission devrait-elle faciliter la coopération entre ces autorités afin de leur permettre d'échanger leurs meilleures pratiques et d'élaborer

une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale. Cette coopération devrait intervenir régulièrement.

↓ 550/2004 considérant 6

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

↓ 550/2004 considérant 7

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

↓ 549/2004 considérant 20

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

↓ 549/2004 considérant 17

~~Les partenaires sociaux devraient être informés et consultés d'une manière appropriée sur toutes les mesures ayant des implications sociales importantes. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre partenaires sociaux au niveau européen<sup>26</sup> devrait également être consulté.~~

↓ 1070/2009 considérant 11  
(adapté)

(12) Les partenaires sociaux devraient être mieux informés et consultés sur toutes les mesures ayant des implications sociales importantes. À l'échelle de ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒, le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission<sup>27</sup> devrait également être consulté.

↓ 550/2004 considérant 11

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

<sup>26</sup> JO L 225 du 12.08.1998, p. 27.

<sup>27</sup> JO L 225 du 12.08.1998, p. 27.

---

↓ 550/2004 considérant 2 (adapté)

~~Le rapport du groupe à haut niveau sur le ciel unique européen, de novembre 2000, a confirmé la nécessité de règles communautaires pour établir une distinction entre les fonctions de réglementation et de fourniture de services et pour mettre en place un régime de certification visant à préserver les exigences d'intérêt public, plus particulièrement en matière de sécurité, et d'améliorer le système de tarification.~~

---

↓ 550/2004 considérant 10

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

---

↓ 550/2004 considérant 12

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

---

↓ 550/2004 considérant 14

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

---

↓ 550/2004 considérant 5

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

---

↓ 550/2004 considérant 13

⇒ nouveau

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

---

↓ 550/2004 considérant 15

~~Sur la base de l'analyse des questions de sécurité en la matière qu'ils ont effectuée, il importe que les États membres puissent désigner un ou plusieurs prestataires de services~~

~~météorologiques en ce qui concerne l'ensemble ou une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, sans devoir organiser un appel d'offres.~~

---

↓ 550/2004 considérant 19

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

---

↓ 550/2004 considérant 20

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

---

↓ 550/2004 considérant 21

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

---

↓ 550/2004 considérant 22

~~Les prestataires de services de navigation aérienne proposent certaines installations et certains services directement liés à l'exploitation d'aéronefs, dont ils devraient pouvoir recouvrer les coûts selon le principe de «l'utilisateur payeur», c'est-à-dire qu'il faudrait imputer à l'utilisateur de l'espace aérien les coûts qu'il occasionne à l'endroit de l'utilisation ou le plus près possible de cet endroit.~~

---

↓ 550/2004 considérant 23

~~Il importe de garantir la transparence des coûts occasionnés par le recours à ces services ou installations. Toute modification du système ou du niveau des redevances devrait donc être expliquée aux usagers de l'espace aérien. De telles modifications ou de tels investissements envisagés par des prestataires de services de navigation aérienne devraient être expliqués dans le cadre d'un échange d'informations entre les services de gestion des prestataires et les usagers de l'espace aérien.~~

---

↓ 550/2004 considérant 24

~~Les redevances devraient pouvoir être modulées dans une certaine mesure de façon à maximiser la capacité de l'ensemble du système. Les mesures d'incitation financière peuvent être un moyen utile d'accélérer l'introduction d'équipements au sol ou embarqués qui accroissent la capacité, de récompenser un niveau élevé de performances ou de compenser l'inconvénient de devoir emprunter des routes moins intéressantes.~~

---

↓ 550/2004 considérant 25

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

---

↓ 550/2004 considérant 26

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

---

↓ 1070/2009 considérant 7  
(adapté)

- (15) Le principe de projets communs destinés à aider les usagers de l'espace aérien et/ou les prestataires de services de navigation aérienne à améliorer les infrastructures collectives de navigation aérienne, les services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien, en particulier lorsque cela peut être nécessaire à la mise en œuvre du plan directeur GTA ☒ approuvé par la décision 2009/320/CE<sup>28</sup> du Conseil, conformément à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil ☒, ne devrait pas porter atteinte aux projets préexistants, ayant des objectifs comparables et décidés par un ou plusieurs États membres. Les dispositions relatives au financement du déploiement de projets communs ne devraient pas influencer sur les modalités d'établissement de ces projets communs. La Commission peut proposer que des crédits tels que ceux du réseau transeuropéen ou de la Banque européenne d'investissement soient utilisés en appui aux projets communs, notamment pour accélérer le déploiement du programme SESAR, dans le cadre financier pluriannuel. Sans préjudice du recours à ces crédits, les États membres devraient avoir la faculté de décider comment utiliser les recettes générées par la mise aux enchères de quotas du secteur de l'aviation au titre du système d'échange de droits d'émission et, dans ce contexte, d'envisager s'il convient d'utiliser une partie de ces recettes pour financer des projets communs au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.
- 

↓ 550/2004 considérant 27

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

---

↓ 551/2004 considérant 8

~~Les activités d'Eurocontrol confirment qu'il ne serait pas réaliste de développer isolément le réseau de routes aériennes et la structure de l'espace aérien, étant donné que chaque~~

---

<sup>28</sup> JO L 95 du 09.04.2009, p. 41.

~~État membre fait partie intégrante du réseau européen de gestion du trafic aérien, tant au sein qu'à l'extérieur de la Communauté.~~

---

↓ 551/2004 considérant 13

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

---

↴ nouveau

(16) Le concept de gestionnaire de réseau joue un rôle essentiel dans l'amélioration des performances de gestion du trafic aérien à l'échelon du réseau, dans la mesure où il centralise la fourniture de certains services qui sont mieux assurés au niveau du réseau. Pour faciliter la gestion des crises dans le secteur de l'aviation, la coordination de ces crises devrait être assurée par le gestionnaire de réseau.

(17) La Commission étant convaincue que l'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien ne peut être réalisée que par une coopération étroite entre les utilisateurs civils et militaires de cet espace, fondée pour l'essentiel sur le concept de l'utilisation flexible de l'espace aérien et une coordination efficace entre les autorités civiles et militaires telle qu'elle est prévue par l'OACI, elle insiste sur l'importance d'un renforcement de cette coopération.

(18) La précision des informations sur l'état de l'espace aérien et sur des situations de trafic spécifiques, ainsi que la communication de ces informations en temps voulu aux contrôleurs civils et militaires, ont une incidence directe sur la sécurité et l'efficacité des opérations. L'accès en temps voulu aux informations actualisées sur l'état de l'espace aérien est essentiel pour toutes les parties concernées souhaitant tirer profit des structures d'espace aérien disponibles lorsqu'elles remplissent ou modifient leurs plans de vol.

---

↓ 550/2004 considérant 16

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

---

↓ 550/2004 considérant 17

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

---

↓ 550/2004 considérant 18

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

---

↓ 551/2004 considérant 9

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

---

↓ 551/2004 considérant 10

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

---

↓ 1070/2009 considérant 30  
(adapté)

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

↓ 551/2004 considérant 11

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

---

↓ 551/2004 considérant 12

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

---

↓ 551/2004 considérant 14

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

~~une mise en œuvre efficace du concept de gestion souple de l'espace aérien en tenant compte des besoins tant civils que militaires.~~

---

↓ 551/2004 considérant 15

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

---

↓ 551/2004 considérant 16

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

---

↓ 551/2004 considérant 17

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

---

↓ 551/2004 considérant 18

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

---

↓ 552/2004 considérant 10

~~Des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité devraient être adoptées pour les systèmes en tant que de besoin en vue de compléter ou de perfectionner la mise au point des exigences essentielles. Ces mesures devraient également être établies, le cas échéant, pour faciliter l'introduction coordonnée de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés ou de nouvelles technologies. Le respect de ces mesures devrait être assuré en permanence. Ces mesures devraient se fonder sur les règles et normes établies par des organisations internationales telles qu'Eurocontrol ou l'OACI.~~

---

↓ 552/2004 considérant 7

~~Il est dès lors dans l'intérêt de toutes les parties concernées par la gestion du trafic aérien de mettre sur pied une nouvelle approche de partenariat permettant la participation équilibrée de tous, stimulant la créativité ainsi que le partage des connaissances, de l'expérience et des risques. Ce partenariat devrait viser à définir, en collaboration avec l'industrie, un ensemble cohérent de spécifications communautaires aptes à satisfaire un éventail de besoins le plus large possible.~~

↓ 552/2004 considérant 11

~~L'élaboration et l'adoption de spécifications communautaires concernant le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes, leurs composants et les procédures associées sont un moyen adéquat de définir les conditions techniques et opérationnelles nécessaires pour satisfaire aux exigences essentielles et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité. Le respect de ces spécifications communautaires publiées, qui demeure librement consenti, crée une présomption de conformité avec les exigences essentielles et les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.~~

↓ 552/2004 considérant 12

~~Il convient que les spécifications communautaires soient établies par les organismes de normalisation européens, en coopération avec l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (Eurocae) et par Eurocontrol, conformément aux procédures générales de normalisation de la Communauté.~~

↓ 552/2004 considérant 13

~~Les procédures régissant l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de composants devraient reposer sur l'application des modules couverts par la décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique<sup>29</sup>. En tant que de besoin, ces modules devraient être étendus pour couvrir des exigences spécifiques des secteurs concernés.~~

↓ 552/2004 considérant 14

~~Le marché concerné est petit et concerne des systèmes et des composants réservés presque exclusivement à la gestion du trafic aérien et non destinés au grand public. Il serait donc exagéré d'apposer le marquage «CE» sur les composants, car, sur la base de l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi, la déclaration de conformité du fabricant suffit. Cela devrait être sans incidence sur l'obligation, pour les fabricants, d'apposer le marquage «CE» sur certains composants pour certifier leur conformité avec d'autres dispositions communautaires qui les concernent.~~

↓ 552/2004 considérant 15

~~La mise en service de systèmes de gestion du trafic aérien devrait être soumise à une vérification de la conformité aux exigences essentielles et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité. Le recours à des spécifications communautaires crée une présomption de conformité aux exigences essentielles et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.~~

<sup>29</sup> JO L 220 du 30.08.1993, p. 23.

---

↓ 552/2004 considérant 16

~~La pleine application du présent règlement devrait s'effectuer selon une stratégie de transition qui devrait viser à atteindre les objectifs du présent règlement sans créer d'entraves injustifiées du type coût-avantage à la conservation des infrastructures existantes.~~

---

↓ 549/2004 considérant 7

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

---

↓ 549/2004 considérant 25

~~Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>30</sup>.~~

---

↓ 549/2004 considérant 26  
(adapté)

~~L'article 8, paragraphe 2, du règlement intérieur type des comités<sup>31</sup> institués en application de l'article 7, paragraphe 1, de la décision 1999/468/CE contient une disposition type en vertu de laquelle le président d'un comité peut décider d'inviter des tiers à une réunion de ce comité. Si besoin est, le président du comité du ciel unique devrait inviter des représentants d'Eurocontrol à prendre part aux réunions en tant qu'observateurs ou experts.~~

---

↓ 549/2004 considérant 18

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

---

↓ 549/2004 considérant 12

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

---

<sup>30</sup> JO L 184 du 17.07.1999, p. 23.

<sup>31</sup> JO C 38 du 06.02.2001, p. 3.

---

↓ 549/2004 considérant 13

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

---

↓ 549/2004 considérant 14

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

---

↓ 549/2004 considérant 15  
(adapté)

~~Conformément aux conclusions du groupe de haut niveau, Eurocontrol est l'organisme qui possède l'expertise nécessaire pour soutenir la Communauté dans son rôle de pouvoir réglementaire. En conséquence, il convient de prévoir des mesures d'exécution pour les questions relevant du champ de compétence d'Eurocontrol, en s'appuyant sur des mandats confiés à cette organisation, dans le respect des conditions à inclure dans un cadre de coopération entre la Commission et Eurocontrol.~~

---

↓ 549/2004 considérant 16

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

---

↓ 550/2004 considérant 8

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

---

↓ 550/2004 considérant 9

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

---

↓ 550/2004 considérant 28

~~En raison du caractère particulièrement sensible des informations concernant les prestataires de services de navigation aérienne, les autorités de surveillance nationales devraient s'abstenir de divulguer des informations couvertes par le secret professionnel, sans préjudice de la mise en place d'un mécanisme de suivi et de publication des résultats des prestataires de services.~~

---

---

↓ 549/2004 considérant 19

~~Les performances du système global des services de navigation aérienne au niveau européen devraient être régulièrement évaluées, en prenant dûment en considération le maintien d'un niveau élevé de sécurité, pour vérifier l'efficacité des mesures adoptées et en suggérer de nouvelles.~~

---

↓ 549/2004 considérant 21

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

---

↓ 551/2004 considérant 19

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

---

↓ 549/2004 considérant 22

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

---

↓ 552/2004 considérant 19  
(adapté)

~~Pour des motifs de sécurité juridique, il importe de faire en sorte que la teneur de certaines dispositions de la législation communautaire adoptée sur la base de la directive 93/65/CEE reste en vigueur sans changement. L'adoption, au titre du présent règlement, de mesures d'exécution correspondant à ces dispositions nécessitera un certain laps de temps,~~

---

↓ 552/2004 considérant 18  
(adapté)

~~La directive 93/65/CEE du Conseil du 19 juillet 1993 relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien<sup>32</sup> ne porte que sur les obligations incombant aux pouvoirs adjudicateurs. Le présent règlement a une portée plus vaste, en ce sens qu'il englobe les obligations incombant à tous les acteurs, à savoir les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, l'industrie et les~~

---

<sup>32</sup> JO L 187 du 29.07.1993, p. 52. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

~~aéroports, et qu'il permet la fixation de règles applicables à tous ainsi que l'adoption de spécifications communautaires qui, malgré leur caractère non contraignant, fournissent une présomption de conformité avec les exigences essentielles. La directive 93/65/CEE, la directive 97/15/CE de la Commission du 25 mars 1997 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE du Conseil relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien<sup>33</sup> et les règlements de la Commission (CE) n° 2082/2000 du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 97/15/CE<sup>34</sup> et (CE) n° 980/2002 du 4 juin 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2082/2000 portant adoption des normes Eurocontrol devraient dès lors être abrogés après une période transitoire.~~

↓ 552/2004 considérant 8

~~Le marché intérieur constitue un objectif communautaire et les mesures arrêtées en vertu du présent règlement devraient donc contribuer à son développement progressif dans ce secteur.~~

↓ 552/2004 considérant 9

~~Il convient par conséquent de définir les exigences essentielles qui s'appliqueront au réseau européen de gestion du trafic aérien, à ses systèmes, à leurs composants et aux procédures associées.~~

↓ 552/2004 considérant 17

~~Dans le cadre de la législation communautaire applicable, il convient de tenir compte de la nécessité d'assurer:~~

~~— une harmonisation en ce qui concerne la disponibilité et l'efficacité d'utilisation du spectre des radiofréquences nécessaires à la mise en oeuvre du ciel unique européen, y compris du point de vue de la compatibilité électromagnétique,~~

~~— la protection des services de sauvegarde de la vie contre les interférences nuisibles,~~

~~— une utilisation efficace et adaptée des fréquences exclusivement réservées au secteur de l'aviation et gérées par celui-ci.~~

↓ nouveau

(20) Pour tenir compte des modifications apportées aux règlements (CE) n° 1108/2009 et (CE) n° 1070/2009, il est nécessaire, conformément à l'article 65 *bis* du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence

<sup>33</sup> ~~JO L 95 du 10.04.1997, p. 16. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2082/2000 (JO L 254 du 9.10.2000, p. 1).~~

<sup>34</sup> ~~JO L 254 du 09.10.2000, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 980/2002 (JO L 150 du 8.6.2002, p. 38).~~

européenne de la sécurité aérienne<sup>35</sup>, d'harmoniser le contenu du présent règlement avec celui du règlement (CE) n° 216/2008.

- (21) En outre, il y a lieu d'actualiser les modalités techniques des règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004, arrêtées en 2004 et 2009, et de procéder à des corrections techniques pour tenir compte des progrès accomplis.
- (22) La portée géographique du présent règlement dans la région NAT de l'OACI devrait être modifiée en fonction des modalités d'organisation actuelles et futures de la fourniture de services et de la nécessité de garantir l'application cohérente des règles aux prestataires de services de navigation aérienne et aux usagers de l'espace aérien opérant dans cette zone.
- (23) Eu égard aux rôles qui lui sont dévolus en tant qu'organisation opérationnelle et à la poursuite de la réforme d'Eurocontrol, la fonction de gestionnaire de réseau devrait évoluer dans le sens d'un partenariat conduit par le secteur aéronautique.
- (24) Le concept de blocs d'espace aérien fonctionnels, destiné à améliorer la coopération entre prestataires de services de la circulation aérienne, est un outil important pour améliorer les performances du système européen de gestion du trafic aérien. Pour renforcer cet outil, il convient que les blocs d'espace aérien fonctionnels soient davantage axés sur les performances et fondés sur des partenariats avec le secteur aéronautique, lequel devrait jouir d'une plus grande liberté pour les modifier afin d'atteindre et, si possible, de dépasser les objectifs de performance.
- (25) Les blocs d'espace aérien fonctionnels devraient agir avec souplesse pour rassembler les prestataires de services dans toute l'Europe et valoriser leurs atouts respectifs. Cette souplesse devrait permettre la recherche de synergies entre les prestataires, indépendamment de leur situation géographique ou de leur nationalité, et l'émergence de modèles de prestation de services divers dictés par le souci d'amélioration des performances.
- (26) Pour renforcer le souci du client chez les prestataires de services de navigation aérienne et offrir aux usagers de l'espace aérien une possibilité plus étendue d'influer sur les décisions qui les touchent, il convient d'assurer une consultation et une participation plus efficaces des parties intéressées dans le cadre des grandes décisions opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne.
- (27) Le système de performance est un outil essentiel pour la régulation économique de la gestion du trafic aérien, et il convient de préserver, voire d'améliorer, la qualité et l'indépendance de ses décisions.
- (28) Dans un souci d'adaptation à l'évolution technique ou opérationnelle, notamment par la modification des annexes ou l'ajout de nouvelles dispositions relatives à la gestion de réseau et au système de performance, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission. Le contenu et l'étendue de chaque délégation sont détaillés dans les articles correspondants. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, il convient que

<sup>35</sup> JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

la Commission transmette simultanément, en temps utile et de façon appropriée, les documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.

- (29) Si des ajouts sont effectués dans la liste des services de gestion de réseau, la Commission devrait consulter dûment les acteurs concernés du secteur.
- (30) Pour garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'exercice des compétences dévolues aux autorités nationales de surveillance, la fourniture de services d'appui sur une base exclusive par un prestataire de services ou un groupement de prestataires de services, les mesures correctives destinées à garantir le respect des objectifs de performance au niveau de l'Union et des objectifs de performance correspondants à l'échelon local, le contrôle de conformité appliqué au système de redevances, la gouvernance et l'adoption de projets communs pour les fonctions liées au réseau, les blocs d'espace aérien fonctionnels, les modalités de participation des parties prenantes aux grandes décisions opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne, l'accès aux données et la protection des données, l'information aéronautique par voie électronique et le développement technologique et l'interopérabilité de la gestion du trafic aérien, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission<sup>36</sup>.
- (31) Conformément au règlement (UE) n° 182/2011, en ce qui concerne les actes d'exécution adoptés en vertu du présent règlement, il y a lieu de recourir à la procédure d'examen pour l'adoption des actes d'exécution de portée générale.
- (32) Il convient de recourir à la procédure consultative pour l'adoption d'actes d'exécution de portée individuelle.

↓ 549/2004 considérant 20  
(adapté)

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

↓ nouveau

- (34) La passation de marchés pour les services d'appui devrait être effectuée, selon le cas, conformément à la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services, de fournitures et de services<sup>37</sup> et à la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux<sup>38</sup>. Il convient également de tenir compte, le cas échéant, des lignes directrices figurant dans la communication

<sup>36</sup> JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

<sup>37</sup> JO L 134 du 30.4.2004, p. 114.

<sup>38</sup> JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.

interprétative 2006/C179/02 de la Commission relative au droit communautaire applicable aux passations de marchés non soumises ou partiellement soumises aux directives «marchés publics»<sup>39</sup>.

↓ 1070/2009 considérant 42

- (35) La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 (ci-après la «déclaration ministérielle») au cours de la première réunion ministérielle du forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport de Gibraltar faite à Londres le 2 décembre 1987, et le plein respect de la déclaration ministérielle sera censé équivaloir au respect de la déclaration de 1987.

↓ 1070/2009 considérant 43

- (36) Le présent règlement s'applique pleinement à l'aéroport de Gibraltar, dans le contexte et en vertu de la déclaration ministérielle. Sans préjudice de la déclaration ministérielle, son application à l'aéroport de Gibraltar ainsi que l'ensemble des mesures liées à sa mise en œuvre sont pleinement conformes à ladite déclaration et à l'ensemble des dispositions qui y figurent.

↓ 549/2004 considérant 24  
(adapté)

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

<sup>39</sup> JO C 179 du 1.8.2006, p. 2.

---

↓ 552/2004

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## CHAPITRE I

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

---

↓ 1070/2009 Art. 1.1 (adapté)  
⇒ nouveau

#### Article 1

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

1. ⇒ Le présent règlement fixe des règles pour la création et le bon fonctionnement du ☒ ~~L'initiative~~ «ciel unique européen» ~~a pour objectif de renforcer les~~ ☒ 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 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 opérationnel intégré ☒ ainsi que des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, fondés uniquement sur ~~des critères de la~~ sécurité, ~~et~~ l'efficacité et ~~techniques~~ ⇒ l'interopérabilité ☒, au profit de tous les usagers de l'espace aérien. ~~À cet effet, le présent règlement établit un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen.~~

---

↓ 1070/2009 Art. 1.2 (adapté)

2. L'application du présent règlement ~~et des mesures visées à l'article 3~~ ne porte pas atteinte à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien ni aux besoins des États membres en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense, visées à l'article ~~38~~ ~~13~~. Le présent règlement ~~et les mesures visées à l'article 3~~ ne s'appliquent ☒ ne s'applique ☒ pas aux opérations et à l'entraînement militaires.

---

↓ 1070/2009 Art. 1.3 (adapté)

3. L'application du présent règlement ~~et des mesures visées à l'article 3~~ ne porte pas atteinte aux droits et aux devoirs des États membres découlant de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago»). Dans ce contexte, le présent règlement vise également, ~~dans les limites de son champ d'application,~~ 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.

↓ 550/2004

## ~~CHAPITRE I~~

### ~~GÉNÉRALITÉS~~

#### ~~Article 1~~

##### ~~Champ d'application et objectif~~

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

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

↓ 551/2004

## ~~CHAPITRE I~~

### ~~GÉNÉRALITÉS~~

#### ~~Article 1~~

##### ~~Champ d'application et objectif~~

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

~~2. L'utilisation de l'espace aérien est propre à permettre aux services de navigation aérienne de fonctionner comme un tout cohérent et logique, conformément au règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»)<sup>40</sup>.~~

↓ 551/2004 (adapté)

⇒ nouveau

~~43. Sans préjudice de l'article 10, le présent règlement s'applique à l'espace aérien situé à l'intérieur des régions EUR, ~~et~~ AFI ⇒ et NAT ⇐ de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour lequel les États membres assurent la prestation de services de circulation aérienne conformément au ☒ présent ☒ règlement sur la fourniture de services.~~

<sup>40</sup> Voir page 10 du présent Journal officiel.

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.

↓ 551/2004

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

↓ 1070/2009 Art. 1.1

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

↓ 552/2004

#### ~~Article 1~~

##### ~~Champ d'application et objectif~~

~~1. Dans le cadre du champ d'application du règlement cadre, le présent règlement concerne l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.~~

~~2. Le présent règlement s'applique aux systèmes, à leurs composants et aux procédures associées spécifiés à l'annexe I.~~

~~3. Le présent règlement a pour objectif de réaliser l'interopérabilité entre les différents systèmes, composants et procédures associées du réseau européen de gestion du trafic aérien, en tenant dûment compte des règles internationales pertinentes. Le présent règlement vise également à assurer l'introduction coordonnée et rapide de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés ou de nouvelles technologies dans le domaine de la gestion du trafic aérien.~~

↓ 549/2004 (adapté)

#### Article 2

##### Définitions

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

↓ 549/2004

⇒ nouveau

- 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»: les services de la circulation aérienne, les services de communication, de navigation et de surveillance, les services météorologiques destinés à la navigation aérienne et les services d'information aéronautique;

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~~ ⇨ 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;

---

↓ 1070/2009 Art. 1.2(a)

8) «utilisateurs de l'espace aérien»: les exploitants d'aéronefs exploités selon les règles de la circulation aérienne générale;

---

↓ 549/2004  
⇨ nouveau

9) «gestion des courants de trafic aérien»: ~~une fonction mise~~ ⇨ 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;

---

↓ 1070/2009 Art. 1.2(b) (adapté)  
⇨ nouveau

10) «gestion du trafic aérien» (GTA): le regroupement des ~~fonctions~~ ⇨ services ⇩ ~~embarquées~~ embarqués et au sol (services de circulation aérienne, gestion de l'espace aérien et gestion des courants de trafic aérien) ~~requis~~ requis pour assurer le mouvement sûr et efficace des aéronefs durant toutes les phases d'exploitation;

---

↓ 549/2004

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 d'un bloc d'espace aérien;

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

↓ 1070/2009 Art. 1.2(c)

~~1413 bis~~) «plan directeur GTA»: le plan approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil<sup>41</sup>, conformément à l'article 1<sup>er</sup>, 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)<sup>42</sup>;

↓ nouveau

15. «crise aérienne»: des circonstances dans lesquelles la capacité de l'espace aérien est anormalement réduite en raison de conditions météorologiques très défavorables ou de l'indisponibilité de grandes parties de l'espace aérien pour des raisons politiques ou naturelles;

↓ 549/2004

~~1614~~) «ensemble de services»: au moins deux services de navigation aérienne;

↓ 1070/2009 Art. 1.2(d)

~~1715~~) «certificat»: un document délivré par une autorité nationale de surveillance, sous quelque forme que ce soit, conformément au droit national, qui confirme qu'un prestataire de services de navigation aérienne répond aux conditions requises pour la fourniture d'un service spécifique;

↓ 549/2004

~~1816~~) «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;

~~17)~~ «réseau européen de gestion du trafic aérien»: l'ensemble des systèmes énumérés à l'annexe I du règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (règlement sur l'interopérabilité)<sup>43</sup> permettant la fourniture de services de navigation aérienne dans la Communauté, y compris les interfaces aux frontières avec les pays tiers;

<sup>41</sup> JO L 95 du 09.04.2009, p. 41.

<sup>42</sup> JO L 64 du 2.3.2007, p. 1.

<sup>43</sup> Voir page 33 du présent Journal officiel.

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

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);

↓ nouveau

20. «déclaration»: aux fins des GTA/SNA, toute déclaration écrite:

- relative à la conformité ou l'aptitude à l'emploi de systèmes et composants émise par un organisme exerçant des activités conception, de fabrication et d'entretien de systèmes et composants de GTA/SNA;
- relative au respect des exigences auxquelles doit satisfaire un service ou un système à mettre en place, émise par un prestataire de services;
- relative à la capacité et aux moyens d'assumer les responsabilités associées à certains services d'information de vol;

↓ 549/2004 (adapté)

~~20) «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<sup>44</sup>;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2(f) (adapté)

2122) «gestion souple de l'espace aérien»: un concept de gestion de l'espace aérien appliqué dans la zone couverte par la conférence européenne de l'aviation civile sur la base du «Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace» publié par ☒ l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne ☒ (Eurocontrol) ☒<sup>45</sup> ☒ ;

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 Art. 1.2(g)

2223 bis) «service d'information de vol»: un service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

<sup>44</sup> ~~Convention modifiée par le protocole du 12 février 1981 et révisée par le protocole du 27 juin 1997.~~

<sup>45</sup> ☒ Eurocontrol a été créée par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, modifiée par le protocole du 12 février 1981 et révisée par le protocole du 27 juin 1997. ☒

~~2323 ter~~) «service d'alerte»: un service assuré dans le but d'alerter les organismes compétents lorsque des aéronefs ont besoin d'une aide en matière de recherche et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;

---

↓ 549/2004

~~24) «niveau de vol»: une surface isobare liée à une pression de référence spécifique, soit 1013,2 hectopascals, et séparée d'autres surfaces de ce type par des intervalles de pression spécifiques;~~

---

↓ 1070/2009 Art. 1.2(h)

~~2425)~~ «bloc d'espace aérien fonctionnel»: un bloc d'espace aérien fondé sur des besoins opérationnels et défini indépendamment des frontières nationales, où la fourniture des services de navigation aérienne et des fonctions connexes est fondée sur la performance et optimisée en vue de la mise en place, au niveau de chaque bloc d'espace aérien fonctionnel, d'une coopération renforcée entre les prestataires de services de navigation aérienne ou, le cas échéant, d'un fournisseur intégré;

---

↓ 549/2004 (adapté)

~~2526)~~ «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 ☒ ~~l'OACI;~~

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

~~2628)~~ «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;

~~2729)~~ «services météorologiques»: les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des prévisions, des bulletins et des observations météorologiques ainsi que toute autre information ou donnée météorologique fournie par les États à des fins aéronautiques;

~~2830)~~ «services de navigation»: les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement et au temps;

~~2931)~~ «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;

~~32) «procédure telle qu'utilisée dans le cadre du “règlement sur l'interopérabilité”»: une méthode standard pour l'utilisation technique ou opérationnelle des systèmes~~

~~dans le contexte des concepts d'exploitation approuvés et validés qui exigent une mise en œuvre uniforme dans la totalité du réseau européen de gestion du trafic aérien;~~

~~3033)~~ «mise en service»: la première mise en exploitation après une installation initiale ou une amélioration d'un système;

~~3134)~~ «réseau de routes»: un réseau de routes définies pour l'acheminement des courants de trafic aérien dans la mesure où l'exige la fourniture de services du contrôle de la circulation aérienne;

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

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

---

↓ 549/2004

~~3238)~~ «services de surveillance»: les installations et les services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre;

~~3339)~~ «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;

~~3440)~~ «amélioration»: toute modification qui change les caractéristiques opérationnelles d'un système;

---

↓ 1070/2009 Art. 1.2(j)

~~3541)~~ «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;

---

↓ nouveau

36. «autorité nationale de surveillance»: l'organisme national ou les organismes nationaux chargés par un État membre des tâches de surveillance à assurer conformément au présent règlement et les autorités nationales compétentes chargées des tâches visées à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008;

37. «service d'appui»: les services de navigation aérienne autres que les services de la circulation aérienne ainsi que les autres services et activités qui sont liés et concourent à la fourniture de services de navigation aérienne;

38. «objectifs de performance locaux»: les objectifs de performance fixés 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.

~~Article 3~~

~~Domaines d'intervention de la Communauté~~

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

~~a) le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») <sup>46</sup>;~~

~~b) le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») <sup>47</sup>; et~~

~~c) le règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité») <sup>48</sup>;~~

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

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

CHAPITRE II

⊠ AUTORITES NATIONALES ⊠

Article 34

**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 ~~et des mesures visées à l'article 3.~~

2. Les autorités nationales de surveillance sont ⇒ juridiquement distinctes et ⇨ indépendantes ~~des prestataires~~ ⇒, notamment ⇨ sur les plans organisationnel, hiérarchique et décisionnel, de tout prestataire ⇨ de services de navigation aérienne ⇒ ou de toute entité privée ou publique possédant un intérêt dans les activités de ces prestataires ⇨. ~~Cette indépendance est réalisée par une séparation adéquate entre les autorités nationales de surveillance et ces prestataires, au moins au niveau fonctionnel.~~

<sup>46</sup> Voir page 20 du présent Journal officiel.

<sup>47</sup> Voir page 10 du présent Journal officiel.

<sup>48</sup> Voir page 26 du présent Journal officiel.

↓ nouveau

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. Les autorités nationales de surveillance qui ne sont pas juridiquement distinctes de tout prestataire de services de navigation aérienne ou de toute entité privée ou publique possédant un intérêt dans les activités de ces prestataires, au sens du paragraphe 2, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement doivent satisfaire à cette exigence au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

↓ 1070/2009 Art. 1.3 (adapté)

⇒ nouveau

~~35. Les autorités nationales de surveillance exercent leurs compétences de manière impartiale, indépendante et transparente. À cette fin, il est mis en place des systèmes de gestion et de contrôle appropriés~~ ⇒ Elles sont notamment organisées, pourvues en personnel, gérées et financées de manière à leur permettre d'exercer leurs compétences de cette manière. ⇐ ~~compris au sein de l'administration d'un État membre. Néanmoins, cela n'empêche pas les autorités nationales de surveillance d'exercer leurs tâches conformément aux règles d'organisation des autorités nationales de l'aviation civile ou de tout autre organisme public.~~

↓ nouveau

6. Le personnel des autorités nationales de surveillance:

a) est recruté en vertu de règles claires et transparentes qui garantissent son indépendance et, en ce qui concerne les personnes chargées des décisions stratégiques, nommé par le conseil des ministres ou une autre autorité publique qui n'exerce pas de contrôle direct sur les prestataires de services de navigation aérienne et ne tire pas profit de leurs activités;

b) est sélectionné selon une procédure transparente sur la base de ses qualifications particulières, comprenant des compétences suffisantes et une expérience utile, entre autres, dans le domaine de l'audit et des services et systèmes de navigation aérienne;

c) agit en toute indépendance, notamment à l'égard de tout intérêt lié à des prestataires de services de navigation aérienne, et ne sollicite ni n'accepte d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exécution des tâches incombant à l'autorité nationale de surveillance;

d) en ce qui concerne les personnes chargées des décisions stratégiques, effectue une déclaration annuelle d'engagement et d'intérêt indiquant tout intérêt direct ou indirect qui pourrait être considéré comme préjudiciable à son indépendance et qui pourrait influencer sur l'exercice de ses fonctions; et

e) en ce qui concerne les personnes chargées des décisions stratégiques, des audits ou d'autres fonctions directement liées à la supervision ou aux objectifs de performance des prestataires de services de navigation aérienne, n'occupe de poste ou n'exerce de responsabilités professionnelles auprès d'aucun des prestataires de services de navigation aérienne après la cessation de ses fonctions au sein de l'autorité nationale de surveillance, pendant une période d'au moins un an.

↓ 1070/2009 Art. 1.3 (adapté)  
⇒ nouveau

~~74.~~ 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 ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion de leur personnel sur la base de leurs crédits propres, qui proviennent notamment des redevances de route à fixer proportionnellement aux tâches à exécuter par l'autorité conformément à l'article 4. ⇐

~~85.~~ Les États membres notifient à la Commission le nom et l'adresse des autorités nationales de surveillance et les changements apportés à ces données, ainsi que les mesures prises pour assurer le respect ⇒ du présent article ⇐ ~~des paragraphes 2, 3 et 4.~~

↓ nouveau

9. La Commission fixe les modalités des procédures de recrutement et de sélection aux fins de l'application des paragraphes 6, points a) et b). Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adapté)

#### Article ~~42~~

#### Tâches des autorités nationales de surveillance

1. Les autorités nationales de surveillance visées à l'article ~~3~~ ~~4~~ du règlement cadre assurent ~~un~~  sont notamment chargées des tâches suivantes: :

a) ~~assurent un~~  assurer le  contrôle ~~adéquat~~ de l'application du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne qui fournissent des services dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'État membre qui a désigné ou établi l'autorité concernée;

↓ nouveau

b) délivrer les certificats aux prestataires de services de navigation aérienne conformément à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008 et surveiller l'application des conditions dans lesquelles ils ont été accordés;

c) délivrer les licences, qualifications, mentions et certificats aux contrôleurs aériens conformément à l'article 8 *quater* du règlement (CE) n° 216/2008 et surveiller l'application des conditions dans lesquelles ils ont été délivrés;

d) établir les plans de performance et assurer le suivi de leur mise en œuvre conformément à l'article 11;

e) suivre la mise en œuvre du système de tarification conformément aux articles 12 et 13;

f) approuver les conditions d'accès aux données d'exploitation conformément à l'article 22; et

g) superviser les déclarations et la mise en service des systèmes.

---

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adapté)  
⇒ nouveau

2. ~~À cette fin, e~~Chaque autorité nationale de surveillance organise les inspections et les enquêtes nécessaires pour vérifier le respect des exigences du présent règlement, ~~notamment les besoins en matière de ressources humaines, dans le cadre de la fourniture des services de navigation aérienne.~~ Le prestataire de services de navigation aérienne concerné facilite ce travail.

---

↓ nouveau

## Article 5

### Coopération entre les autorités nationales de surveillance

1. Les autorités nationales de surveillance échangent des informations sur leur travail et leurs principes, pratiques et procédures de prise de décision, ainsi que sur la mise en œuvre du droit de l'Union. Elles coopèrent afin de coordonner leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union. Les autorités nationales de surveillance participent et collaborent au sein d'un réseau qui se réunit régulièrement. La Commission et l'Agence de l'Union européenne pour l'aviation (ci-après l'«EAA») sont membres de ce réseau, coordonnent et soutiennent les travaux de ce dernier et, le cas échéant, lui adressent des recommandations. La Commission et l'EAA favorisent la coopération active des autorités nationales de surveillance et les échanges et le détachement de personnel entre les autorités nationales de surveillance grâce à une réserve d'experts à mettre en place par l'EAA conformément à l'article 17, paragraphe 2, point f), du règlement (CE) n° 216/2008.

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 apporte un soutien à l'échange des informations mentionnées aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe entre les membres du réseau, éventuellement par des moyens électroniques, dans le respect de la confidentialité du secret des affaires des prestataires de services de navigation aérienne.

2. Les autorités nationales de surveillance coopèrent étroitement, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans leurs tâches de suivi et de traitement des inspections et des enquêtes.

---

↓ 1070/2009 Art. 2.1  
⇒ nouveau

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 établissent un plan indiquant les modalités de leur coopération afin de donner effet à cet accord. ⇐

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adapté)

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 ~~prévues~~  adoptées conformément  à l'article  8 *ter*, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008  ~~ou des conditions applicables fixées dans l'annexe II.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adapté)

⇒ nouveau

5. Dans le cas de la fourniture ~~transfrontalière~~ de services de navigation aérienne,  dans un espace aérien relevant de la responsabilité d'un autre État membre  , ~~es~~  les  arrangements  visés aux paragraphes 2 et 4  comprennent un accord sur la reconnaissance mutuelle des tâches de contrôle énoncées ~~aux~~  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.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adapté)

#### *Article ~~6~~*

#### **Entités qualifiées**

1. Les autorités de surveillance nationales 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 I.

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

↓ 552/2004 (adapté)

⇒ nouveau

#### *Article ~~8~~*

#### **Organismes notifiés**

~~13~~. Les États membres notifient à la Commission  , à l'EAA  et aux autres États membres les ~~organismes~~  entités qualifiées auxquelles ils ont délégué des tâches conformément au paragraphe 1  ~~qu'ils ont désignés pour accomplir les tâches se rapportant à l'évaluation de~~

~~la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visées à l'article 5, et/ou à la vérification visée à l'article 6, en indiquant le domaine de compétence de chaque  entité  organisme et son numéro d'identification  , ainsi que tout changement intervenu à cet égard  obtenu de la Commission. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* la liste des  entités qualifiées  organismes, leurs numéros d'identification et leurs domaines de compétence, et tient cette liste à jour.~~

~~2. Les États membres appliquent les critères figurant à l'annexe V pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes conformes aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes applicables sont réputés satisfaire auxdits critères.~~

~~34. Tout État membre annule la  délégation d'une entité qualifiée  notification d'un organisme notifié si  celle-ci  celui-ci ne remplit plus les  exigences  critères figurant à l'annexe I V. Il en informe immédiatement la Commission  , l'EAA  et les autres États membres.~~

~~4. Sans préjudice des exigences visées aux paragraphes 1, 2 et 3, les États membres peuvent décider de désigner en tant qu'organismes notifiés les organismes agréés conformément à l'article 3 du règlement sur la fourniture de services.~~

↓ nouveau

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.

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adapté)  
⇒ nouveau

## Article ~~710~~

### Consultation des parties intéressées

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

↓ nouveau

2. Les parties intéressées peuvent comprendre:

- les prestataires de services de navigation aérienne,
- les exploitants d'aéroports,
- les usagers de l'espace aérien concernés ou les groupes pertinents représentant les usagers de l'espace aérien,
- les autorités militaires,
- l'industrie,
- les organisations professionnelles représentant les personnels.

---

↓ 550/2004 (adapté)

## CHAPITRE III

### ~~RÈGLES RELATIVES À LA~~ FOURNITURE DE SERVICES

---

↓ 550/2004 (adapté)  
⇒ nouveau

#### ~~Article 6~~

#### ~~Exigences communes~~

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

~~compétence et aptitude technique et opérationnelle,~~

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

~~système de comptes rendus,~~

~~qualité des services,~~

~~solidité financière,~~

~~responsabilité et couverture des risques,~~

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

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

~~sûreté.~~

#### ~~Article 8~~<sup>7</sup>

#### ~~Certification des prestataires de services de navigation aérienne~~

1. La fourniture de tous les services de navigation aérienne dans ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒ ~~est soumise à fait l'objet d'~~une certification par ~~les États membres~~ ⇒ les autorités nationales de surveillance ou par l'EAA, ou d'une déclaration à celles-ci, conformément à l'article 8 ~~ter~~ du règlement (CE) n° 216/2008 ⇐.

---

↓ 550/2004

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

---

↓ nouveau

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, s'il n'y a pas de garantie par l'État membre.

---

↓ 550/2004 (adapté)

⇒ nouveau

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

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

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

---

↓ 1070/2009 Art. 2.3 (adapté)

⇒ nouveau

~~46. Sans préjudice des articles 8 et 9, 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 la Communauté ☒ l'Union ☒.~~ ⇒ En ce qui concerne les services d'appui, cette possibilité est soumise au respect des dispositions de l'article 10, paragraphe 2. ⇐

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

---

↓ 550/2004

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

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

---

↓ 1070/2009 Art. 2.4 (adapté)  
⇒ nouveau

### Article 9~~8~~

#### Désignation des prestataires de services de la circulation aérienne

1. Les États membres garantissent la fourniture des services de la circulation aérienne en exclusivité dans des blocs d'espace aérien spécifiques appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité. À cet effet, les États membres désignent un prestataire de services de la circulation aérienne détenteur d'un certificat ⇒ ou d'une déclaration ⇐ valable dans la Communauté ☒ l'Union ☒.

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 ~~10~~, paragraphe 3, n'est pas entravé par son système juridique national qui exigerait que les prestataires de services de la circulation aérienne fournissant des services dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité ⇒ 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; ~~ou~~
- 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.

---

↓ 1070/2009 Art. 2.4  
⇒ nouveau

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 ⇐ ~~satisfasse aux exigences et aux conditions prévues aux articles 6 et 7.~~

---

↓ 1070/2009 Art. 2.4

5. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 16 ~~9 bis~~ et s'étendant sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plusieurs

États membres, les États membres concernés désignent conjointement, conformément au paragraphe 1 du présent article, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne, un mois au moins avant la mise en œuvre du bloc d'espace aérien.

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.

↓ nouveau

## **Article 10**

### **Fourniture de services d'appui**

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que, conformément au présent article, les prestataires de services d'appui puissent entrer en concurrence au sein de l'Union sur la base de conditions équitables, non discriminatoires et transparentes pour la fourniture de ces services.

L'exigence énoncée au présent article est satisfaite pour le 1<sup>er</sup> janvier 2020 au plus tard.

2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer que la fourniture de services de la circulation aérienne est séparée de la fourniture des services d'appui. Cette séparation impose que les services de la circulation aérienne et les services d'appui soient fournis par des entreprises distinctes.

3. Pour choisir le prestataire de services d'appui, l'entité contractante prend notamment en compte l'efficacité économique, la qualité générale des services et la sécurité des services.

4. Un prestataire de services d'appui ne peut être choisi pour fournir des services dans l'espace aérien d'un État membre que si:

a) il est certifié conformément à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008;

b) son siège principal est situé sur le territoire d'un État membre;

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

d) le prestataire de service satisfait aux exigences en matière de sécurité et de défense nationales.

5. Les services d'appui liés aux opérations du réseau européen de gestion du trafic aérien peuvent être fournis de manière centralisée par le gestionnaire de réseau en ajoutant ces services aux services visés à l'article 17, paragraphe 2, conformément à l'article 17, paragraphe 3. Ils peuvent également être fournis sur une base exclusive par un prestataire de services de navigation aérienne ou par des groupements de tels prestataires, notamment ceux liés à la fourniture des infrastructures de gestion du trafic aérien. La Commission précise les modalités de sélection des prestataires ou groupements de prestataires, sur la base de la capacité professionnelle et de la capacité à fournir les services de manière impartiale et économiquement efficace, et établit une évaluation globale des coûts et des avantages prévisibles de la fourniture de services d'assistance de façon centralisée. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3. La

Commission désigne les prestataires ou groupements de prestataires conformément à ces actes d'exécution.

↓ 550/2004

#### ~~Article 9~~

### ~~Désignation des prestataires de services météorologiques~~

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

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

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adapté)  
⇒ nouveau

#### Article 11

### Système de performance

1. Pour accroître les performances des services de navigation aérienne et des ~~fonctions~~ ⇒ services ⇐ de réseau dans le ciel unique européen, un système de performance pour les services de navigation aérienne et les ~~fonctions~~ ⇒ services ⇐ de réseau est instauré. Il comprend:

- a) des objectifs de performance ~~communautaires~~ ☒ au niveau de l'Union ☒ ⇒ et des objectifs de performance correspondants à l'échelon local ⇐ dans les domaines essentiels de performance que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique;
- b) des plans nationaux ou des plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, comportant des objectifs de performance, ⇒ conformes aux ⇐ ~~compatibles avec les~~ objectifs de performance ~~communautaires~~ ☒ au niveau de l'Union ☒ ⇒ et aux objectifs de performance correspondants à l'échelon local ⇐; et
- c) l'examen périodique, le contrôle et l'analyse comparative des performances des services de navigation aérienne et des ~~fonctions~~ ⇒ services ⇐ de réseau.

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

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

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

4.e) La ~~compatibilité des objectifs nationaux ou des objectifs fixés~~  $\Rightarrow$  conformité des plans établis au niveau national ou  $\Leftarrow$  au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels  $\Rightarrow$  et des objectifs locaux  $\Leftarrow$  avec les objectifs de performance ~~communautaires~~  $\boxtimes$  au niveau de l'Union  $\boxtimes$  est évaluée par la Commission ~~sur la base des critères d'évaluation visés au paragraphe 6, point d)~~  $\Rightarrow$  en coopération avec l'organe d'évaluation des performances  $\Leftarrow$ .

Si la Commission constate ~~qu'un ou plusieurs objectifs nationaux ou objectifs fixés au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ne remplissent pas les critères d'évaluation,~~  $\Rightarrow$  que les plans établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ou les objectifs locaux ne sont pas conformes aux objectifs au niveau de l'Union,  $\Leftarrow$  elle peut ~~décider, en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 5, paragraphe 2, d'adresser une recommandation aux autorités nationales de surveillance concernées pour qu'elles soumettent un ou des objectifs de performance révisés~~  $\Rightarrow$  obliger les États membres concernés à prendre les mesures correctives nécessaires. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à l'article 27, paragraphe 2  $\Leftarrow$ . ~~Le ou les États membres concernés adoptent des objectifs de performance révisés ainsi que les mesures appropriées, qui sont communiqués à la Commission en temps voulu.~~

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

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

5.d) La période de référence pour le système de performance, visée au paragraphe 1, est de trois ans au moins et de cinq ans au plus. Au cours de cette période, si les objectifs  $\Rightarrow$  locaux  $\Leftarrow$  ~~nationaux ou fixés au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels~~ ne sont pas atteints, les États membres  $\Rightarrow$  concernés  $\Leftarrow$  ~~et/ou les autorités nationales de surveillance~~  $\Rightarrow$  définissent et  $\Leftarrow$  appliquent les mesures  $\Rightarrow$  destinées à rectifier la situation  $\Leftarrow$  ~~appropriées qu'ils ont définies.~~  $\Rightarrow$  Si la Commission estime que ces mesures ne sont pas suffisantes pour rectifier la situation, elle peut décider que les États membres concernés doivent prendre les mesures correctrices nécessaires ou des sanctions. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à

~~l'article 27, paragraphe 2.  $\Leftarrow$  La première période de référence couvre les trois premières années suivant l'adoption des mesures d'exécution visées au paragraphe 6.~~

~~6.  $\Rightarrow$~~  La Commission procède à des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance  $\Rightarrow$  au niveau de l'Union et des objectifs de performance correspondants à l'échelon local.  $\Leftarrow$  ~~et en présente les résultats au comité du ciel unique.~~

~~74.~~ Les ~~procédures suivantes s'appliquent au~~ système de performance visé au paragraphe 1  $\boxtimes$  est fondé sur  $\boxtimes$  :

- 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~~  $\Rightarrow$  services  $\Leftarrow$  de réseau fournies par toutes les parties intéressées, parmi lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, les autorités nationales de surveillance, les États membres 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 exigences spécifiques du ciel unique européen, la fixation d'objectifs correspondant à ces domaines et la définition d'une série limitée d'indicateurs clés pour mesurer les performances;
- c) la définition  $\Rightarrow$  et la révision  $\Leftarrow$  d'objectifs de performance  $\boxtimes$  au niveau de l'Union et d'objectifs de performance correspondants à l'échelon local.  $\boxtimes$  ~~communautaires~~ en tenant compte des contributions identifiées au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels;

$\Downarrow$  1070/2009 Art. 1.5 (adapté)  
 $\Rightarrow$  nouveau

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

- ~~d)  $\Rightarrow$~~  les critères à respecter par les autorités nationales de surveillance pour l'établissement des plans de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, contenant les objectifs de performance  $\Rightarrow$  locaux  $\Leftarrow$  ~~nationaux ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels~~ et le mécanisme incitatif. Les plans de performance:
  - i) sont fondés sur les plans d'entreprise des prestataires de services de navigation aérienne;
  - ii) couvrent tous les éléments de l'assiette des coûts nationale ou de celle des blocs d'espace aérien fonctionnels;
  - iii) comportent des objectifs de performance  $\Rightarrow$  locaux  $\Leftarrow$  contraignants,  $\Rightarrow$  conformes aux  $\Leftarrow$  ~~compatibles avec les~~ objectifs de performance  $\boxtimes$  au niveau de l'Union  $\boxtimes$  ~~communautaires~~;

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adapté)  
⇒ nouveau

- ~~ed)~~ l'évaluation des objectifs de performance ~~des blocs d'espace aérien fonctionnels~~, sur la base du plan établi au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels; ~~et~~
- ~~fe)~~ le suivi des plans de performance établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, y compris des mécanismes d'alerte appropriés;

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adapté)  
⇒ nouveau

- ~~gd)~~ les critères permettant ~~d'évaluer si les objectifs nationaux ou établis au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels sont compatibles~~ avec les objectifs de performance ~~au niveau de l'Union communautaires~~ et les objectifs de performance correspondants à l'échelon local au cours de la période de référence, et d'aider à la mise en œuvre des mécanismes d'alerte;
- ~~he)~~ les principes généraux à respecter par les États membres pour l'élaboration du mécanisme incitatif;
- ~~if)~~ les principes relatifs à l'application d'un mécanisme transitoire nécessaire aux fins de l'adaptation au fonctionnement du système de performance, d'une durée ne dépassant pas douze mois suivant l'adoption au présent paragraphe ~~des mesures d'exécution~~;
- ~~ji)~~ la période de référence et les intervalles pour l'évaluation de la réalisation des objectifs de performance et la fixation de nouveaux objectifs;
- ~~ka)~~ le contenu et les calendriers correspondants requis ~~des procédures visées au paragraphe 4~~;

↓ 1070/2009 Art. 1.5  
⇒ nouveau

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de fixer les modalités pour le bon fonctionnement du système de performance conformément aux points énumérés ~~peut faire des ajouts à la liste de procédures visée au présent paragraphe. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4.~~

85. 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 ~~services~~ de réseau sont différents et doivent être traités en conséquence, et ce également, si nécessaire, à des fins d'évaluation des performances.

---

↓ 550/2004 (adapté)

## ~~CHAPITRE III~~

### ~~TARIFICATION~~

---

↓ 1070/2009 Art. 2.8 (adapté)

#### *Article ~~1214~~*

#### Généralités ☒ **Dispositions générales relatives au système de tarification** ☒

Conformément aux exigences des articles ~~13~~ ~~15~~ et ~~14~~ ~~16~~, le système de tarification des services de navigation aérienne contribue à une plus grande transparence dans la fixation, l'imposition et la perception des redevances dues par les usagers de l'espace aérien, à l'efficacité économique de la fourniture des services de navigation aérienne et à l'efficacité des vols, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal. ~~Le~~ ☒ 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.

---

↓ 1070/2009 Art. 2.9 (adapté)  
⇒ nouveau

#### *Article ~~1315~~*

#### **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 ~~ci-après~~ ☒ énoncés aux paragraphes 3 à 8 ☒ sont appliqués pour déterminer les coûts à prendre en considération pour le calcul des redevances.

~~3a)~~ Le coût à répartir entre les usagers de l'espace aérien est le coût fixé de la fourniture des services de navigation aérienne, y compris les montants appropriés pour les intérêts sur les investissements et l'amortissement des éléments d'actif, ainsi que les coûts d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration, ~~⇒ y compris les coûts encourus par l'EAA pour l'exécution de tâches en tant qu'autorité compétente~~ ☒ . Les coûts fixés sont les coûts fixés par les États membres 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 du règlement-cadre, soit pendant la période de référence, à la suite d'ajustements appropriés en application des mécanismes d'alerte prévus à l'article 11 ~~du règlement-cadre~~.

~~4b)~~ Les coûts à prendre en considération en l'occurrence sont les coûts estimés des installations et services fournis et mis en œuvre dans le cadre du plan de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe. Ils ~~⇒ comprennent~~ ☒ ~~peuvent~~ également ~~comprendre~~ les coûts encourus par les autorités nationales de surveillance et/ou des

entités qualifiées, ainsi que les autres coûts encourus par l'État membre concerné et le prestataire de services concerné pour la fourniture des services de navigation aérienne. Ils ne comprennent pas le coût des sanctions imposées par les États membres ~~visées conformément à l'article 339 du règlement-cadre~~ ni le coût des éventuelles mesures correctrices ~~ou des sanctions imposées par les États membres conformément~~ visées ~~à l'article 11~~, paragraphe 5, ~~du règlement-cadre.~~

~~5e)~~ ~~e~~ En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels et dans le cadre de leurs accords-cadres respectifs, les États membres accomplissent des efforts raisonnables pour parvenir à un accord sur des principes communs en matière de politique tarifaire.

~~6d)~~ ~~I~~ Le coût des différents services de navigation aérienne est déterminé séparément pour chaque service, comme le prévoit l'article ~~2112~~, paragraphe ~~3~~.

~~7e)~~ ~~I~~ 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 ~~la circulation~~ ~~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 route et services d'appui.~~

~~8f)~~ ~~I~~ 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.

~~93.~~ 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. ~~L~~ 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 dans des conditions établies par des États membres en vue de déterminer le niveau maximal du taux unitaire ou des recettes pour chaque année pendant une période de cinq ans au plus;~~

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

e) les redevances reflètent les coûts des services et des installations de navigation aérienne mis à la disposition des usagers de l'espace aérien, ~~y compris les coûts encourus par l'EAA pour l'exécution de tâches en tant qu'autorité compétente,~~

compte tenu des capacités contributives relatives des différents types d'aéronefs concernés;

f) les redevances favorisent la fourniture sûre, efficace, effective et durable des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau élevé de sécurité et d'efficacité économique, ainsi que les objectifs de performance, et elles encouragent la fourniture de services intégrés tout en réduisant l'impact de l'aviation sur l'environnement. ~~À cet effet,~~ ☒ 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.

~~104.~~ 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 ☐ ~~détaillées du présent article en conformité avec~~ la procédure ☐ d'examen ☐ ~~de réglementation~~ visée à l'article ~~27~~ 5, paragraphe 3, ~~du règlement cadre.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.11 (adapté)  
☐ nouveau

#### Article ~~14~~ 16

#### 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~~ 14 et ~~13~~ 15 en coopération avec les États membres. La Commission s'efforce d'instaurer les mécanismes nécessaires pour mettre à profit le savoir-faire d'Eurocontrol et partage les résultats du contrôle avec les États membres, Eurocontrol et les représentants des usagers de l'espace aérien.

2. À la demande d'un ou de plusieurs États membres ~~qui estiment que les principes et règles visés aux articles 14 et 15 n'ont pas été correctement appliqués,~~ ou de sa propre initiative, la Commission ☐ examine les mesures spécifiques adoptées par les autorités nationales concernant l'application des articles 12 et 13, au sujet de la détermination des coûts et des redevances ☐ ~~effectue une enquête sur toute allégation de non-respect ou de non-application des principes et/ou règles concernés.~~ Sans préjudice de l'article ~~32~~ 18, paragraphe 1, la Commission partage les conclusions de l'enquête avec les États membres, Eurocontrol et les représentants des usagers de l'espace aérien. Dans un délai de deux mois à compter de la réception d'une demande, après avoir entendu l'État membre concerné, ☒ 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 ☒ ~~et avoir consulté le comité du ciel unique conformément à la procédure consultative visée à l'article 27~~ 5, paragraphe 2, ~~du règlement cadre, la Commission prend une décision sur l'application des articles 14 et 15 du présent règlement et décide si la pratique concernée peut être poursuivie.~~

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

~~délai d'un mois, déférer la décision de la Commission au Conseil. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.10 (adapté)  
⇒ nouveau

#### Article 154~~5~~bis

### Projets communs

1. Des projets communs sont susceptibles de ☒ soutenir ☒ ~~contribuer au succès de~~ la mise en œuvre du plan directeur GTA. Ces projets contribuent à la réalisation des objectifs du présent règlement visant à améliorer la performance du système aéronautique européen dans des domaines clés comme la capacité, l'efficacité des vols, l'efficacité économique et la viabilité environnementale, dans le respect des objectifs impératifs de sécurité. ⇒ Les projets communs visent à déployer en temps utile, d'une manière coordonnée et synchronisée, les fonctionnalités ATM permettant de réaliser les changements opérationnels essentiels déterminés dans le plan directeur GTA ⇐ .

2. La Commission peut ⇒ adopter des mesures précisant la gouvernance des projets communs et déterminer des incitations en faveur de leur déploiement. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen ⇐ ~~, en conformité avec la procédure de réglementation~~ visée à l'article ~~27 5~~, paragraphe 3, ~~du règlement cadre, établir des orientations sur la façon dont ces projets peuvent appuyer la mise en œuvre du plan directeur GTA. Ces orientations~~ ☒ Ces mesures ☒ ne portent pas atteinte aux mécanismes de déploiement ~~de ces projets~~ concernant les blocs d'espace aérien fonctionnels ainsi qu'arrêtés par les parties prenantes de ces blocs.

3. La Commission peut ⇒ adopter des projets communs pour les fonctions liées au réseau qui revêtent une importance particulière pour l'amélioration de la performance globale de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne en Europe en définissant les fonctionnalités ATM arrivées à maturité pour leur déploiement, ainsi que le calendrier et la portée géographique du déploiement. Ces actes d'exécution sont adoptés selon ⇐ ~~également décider, en conformité avec la procédure~~ ⇒ d'examen ⇐ ~~de réglementation~~ visée à l'article ~~27 5~~, paragraphe 3, ~~du règlement cadre, d'établir des projets communs pour les fonctions liées au réseau, qui revêtent une importance particulière pour l'amélioration de la performance globale de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne en Europe. Ces~~ ☒ Les ☒ projets communs peuvent être considérés comme éligibles à un financement ☒ de l'Union ☒ ~~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 10~~ ~~du règlement cadre~~, en explorant tout moyen approprié de financer leur déploiement. Les coûts éligibles du déploiement de projets communs sont couverts conformément aux principes de transparence et de non-discrimination.

---

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (adapté)  
⇒ nouveau

Article ~~16~~<sup>16bis</sup>

**Blocs d'espace aérien fonctionnels**

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

---

↓ nouveau

2. Les blocs d'espace aérien fonctionnels sont fondés, dans la mesure du possible, sur des partenariats industriels de coopération entre des prestataires de services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne la fourniture de services d'appui conformément à l'article 10. Les partenariats industriels peuvent soutenir un ou plusieurs blocs d'espace aérien fonctionnels, ou une partie de ceux-ci pour optimiser les performances.

---

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (adapté)  
⇒ nouveau

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

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

a) sont étayés par un dossier de sécurité;

---

↓ nouveau

b) sont conçus pour rechercher un maximum de synergies dans le cadre de partenariats industriels afin d'atteindre et, si possible, de dépasser les objectifs de performance fixés conformément à l'article 11;

---

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (adapté)

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

~~ed)~~ assurent la cohérence avec le réseau européen de routes mis en place conformément à l'article ~~17 6~~ du règlement sur l'espace aérien;

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

↓ 1070/2009 Art. 2.5  
⇒ nouveau

~~ef~~) ⇒ 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;

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

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (adapté)

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

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

↓ 1070/2009 Art. 2.5

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

↓ nouveau

Les exigences prévues au paragraphe 4, points c), d) et g), sont satisfaites conformément à l'optimisation de la conception de l'espace aérien effectuée par le gestionnaire de réseau, visée à l'article 17.

5. Les exigences énoncées au présent article peuvent être satisfaites au moyen d'une participation des prestataires de services de navigation aérienne dans un ou plusieurs bloc d'espace aérien fonctionnels.

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (adapté)  
⇒ nouveau

~~36. Les Un blocs d'espace aérien fonctionnels~~ ⇒ qui s'étendent sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plusieurs États membres ~~↔~~ ~~sont est~~ créés ~~uniquement~~ par ⇒ désignation conjointe ~~↔ accord mutuel~~ entre tous les États membres ~~et ☒~~, ainsi que ~~☒~~, le cas échéant, les pays tiers responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien compris dans le bloc d'espace aérien fonctionnel.

⇒ La désignation conjointe créant le 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 ou, le cas échéant, d'un pays tiers, dudit bloc, y compris le régime transitoire. ~~↔~~

⇒ 7. Les États membres notifient la création des blocs d'espace aérien fonctionnels à la Commission. ~~↔~~

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

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

~~58.~~ En cas de difficultés entre plusieurs États membres à propos d'un bloc d'espace aérien fonctionnel transfrontalier appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité, les États membres concernés peuvent solliciter conjointement l'avis du comité du ciel unique à ce sujet. L'avis est communiqué aux États membres concernés. Sans préjudice du paragraphe ~~6~~ 3, les États membres concernés prennent cet avis en compte afin de trouver une solution.

~~69.~~ Après avoir reçu les notifications des États membres ~~concernant les accords et les déclarations~~ visés aux paragraphes ~~6~~ 3 et ~~⇒ 7 ⇐~~ 4, la Commission évalue le respect par chaque bloc d'espace aérien fonctionnel des exigences énoncées au paragraphe ~~4~~ 2 et soumet les résultats à l'examen ~~⇒ des États membres ⇐~~ du comité du ciel unique. Si la Commission constate qu'un ou plusieurs blocs d'espace aérien fonctionnels ne répondent pas aux exigences, elle engage un dialogue avec les États membres concernés afin de parvenir à un consensus sur les mesures nécessaires pour rectifier la situation.

~~7. Sans préjudice du paragraphe 6, les accords et les déclarations visés aux paragraphes 3 et 4 sont notifiés à la Commission en vue de leur publication au Journal officiel de l'Union européenne. Dans cette publication figure la date d'entrée en vigueur de la décision pertinente.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.5 (adapté)  
⇒ nouveau

~~8-10. Des éléments d'orientation concernant la création et la modification de blocs d'espace aérien fonctionnels sont élaborés le 4 décembre 2010 au plus tard en conformité avec la procédure~~ ⇒ La Commission peut adopter des mesures détaillées concernant la désignation conjointe du ou des prestataires de services de la circulation aérienne visés au paragraphe 6, en précisant les modalités de sélection du ou des prestataires de services, la période de désignation, les arrangements en matière de contrôle, la disponibilité des services à fournir et le régime de responsabilité. Ces actes d'exécution sont adoptés selon ⇐ la procédure ⇒ d'examen ⇐ consultative visée à l'article ~~27~~ 5, paragraphe ~~3~~ 2, ~~du règlement cadre.~~

~~9-11.~~ ⇒ La Commission peut arrêter des mesures concernant les informations communiquées par les États membres visés au paragraphe 6. Ces actes d'exécution sont adoptés selon ⇐ ~~Le 4 décembre 2011 au plus tard et en conformité avec la procédure~~ ⇒ d'examen ⇐ ~~de réglementation~~ visée à l'article ~~27~~ 5, paragraphe 3, ~~du règlement cadre, la Commission arrête les mesures d'exécution relatives aux informations communiquées par les États membres concernés préalablement à la création ou à la modification d'un bloc d'espace aérien fonctionnel conformément au paragraphe 3 du présent article.~~

~~Article 9 ter~~

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

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

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

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

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

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

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

~~Article 17~~

**Gestion et conception du réseau**

1. Les fonctions ⇒ 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 ⇒ services ⇐ de réseau visent à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et elles ils sont exercées dans le respect du principe de séparation entre les tâches de réglementation et les tâches opérationnelles.

2. Afin d'atteindre les objectifs visés au paragraphe 1 et sans préjudice des responsabilités des États membres concernant les routes nationales et les structures de l'espace aérien, la Commission veille à ce que les fonctions ⇒ services ⇐ suivantes soient exercées ⇒ sous la responsabilité d'un gestionnaire de réseau ⇐:

a) conception du réseau de routes européen;

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;

↓ nouveau

c) fonction centrale en matière de gestion des courants de trafic aérien;

d) fourniture d'un portail d'information aéronautique conformément à l'article 23;

e) optimisation de la conception de l'espace aérien en coopération avec les prestataires de services de navigation aérienne et les blocs d'espace aérien fonctionnels visés à l'article 16;

f) fonction centrale en matière de coordination de l'aviation en cas de crise.

↓ 1070/2009 Art. 3.6 (adapté)  
⇒ nouveau

Les ~~fonctions~~ ⇒ services ⇐ énumérées au ~~premier alinéa~~ présent paragraphe n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. ~~Elles~~ ⊗ Ils ⊗ tiennent compte des propositions établies au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. ~~Elles~~ ⊗ Ils ⊗ sont exercées en coordination avec les autorités militaires conformément aux procédures convenues concernant la gestion souple de l'espace aérien.

↓ 1070/2009 Art. 3.6 (adapté)  
⇒ nouveau

La Commission peut, ~~après consultation du comité du ciel unique et~~ conformément aux mesures d'exécution visées au paragraphe 4, ~~confier à~~ ⊗ désigner ⊗ Eurocontrol ou à un autre organisme impartial et compétent ⇒ pour exécuter ⇐ les tâches ~~nécessaires à l'exercice des fonctions énumérées au premier alinéa~~ ⇒ 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. ⇒ Le 1<sup>er</sup> janvier 2020 au plus tard, la Commission désigne le gestionnaire de réseau en tant que prestataire de services autonome créé, dans la mesure du possible, sous la forme d'un partenariat industriel. ⇐

↓ 1070/2009 Art. 3.6  
⇒ nouveau

3. La Commission ~~peut~~ ⇒ est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 en vue de ⇐ faire des ajouts à la liste de ~~fonctions~~ ⇒ services ⇐ figurant au paragraphe 2 ⇒ afin de l'adapter au progrès technique et opérationnel en ce qui concerne la fourniture de services d'appui de manière centralisée ⇐. ~~Ces mesures, qui visent à modifier~~

~~des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement cadre.~~

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

- a) la coordination et l'harmonisation des processus et des procédures pour accroître l'efficacité de la gestion des fréquences aéronautiques, y compris l'élaboration de principes et de critères;
- b) la coordination centrale en matière d'identification précoce des besoins de fréquences et de recherche de solutions pour les bandes de fréquences attribuées à la circulation aérienne générale européenne, afin d'appuyer la conception et l'exploitation du réseau aérien européen;
- c) les autres ~~fonctions~~ ⇨ services ⇨ de réseau ~~telles~~ que définies dans le plan directeur GTA;
- d) les modalités d'un processus décisionnel coopératif entre les États membres, les prestataires de services de navigation aérienne et la fonction de gestion du réseau pour les tâches visées au paragraphe 2;

---

⇩ nouveau

e) les modalités de la gouvernance du gestionnaire de réseau associant toutes les parties prenantes opérationnelles concernées;

---

⇩ 1070/2009 Art. 3.6 (adapté)  
⇨ nouveau

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

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

---

⇩ nouveau

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

↓ 1070/2009 Art. 3.6 (adapté)  
⇒ nouveau

5. Les aspects de la conception de l'espace aérien autres que ceux visés au paragraphe 2 ⇒ et au paragraphe 4, point c), ⇐ sont traités au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Ce processus de conception tient compte des exigences et de la complexité du trafic et des plans de performances des blocs d'espace aérien nationaux ou fonctionnels et il comprend une consultation approfondie des usagers de l'espace aérien intéressés ou des groupes représentant les usagers de l'espace aérien intéressés et des autorités militaires, en tant que de besoin.

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

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

↓ 1070/2009 Art. 3.6

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

~~a) la planification des vols;~~

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

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

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

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

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

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

---

↓ 550/2004 (adapté)  
⇒ nouveau

*Article ~~1810~~*

**Relations entre les prestataires de services**

1. Les prestataires de services de navigation aérienne peuvent recourir aux services d'autres prestataires de services qui ont été certifiés ⇒ ou déclarés ⇐ dans ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒.
2. Les prestataires de services de navigation aérienne formalisent leur partenariat par des accords écrits, ou par des arrangements juridiques équivalents, qui précisent les obligations et fonctions spécifiques de chaque prestataire et permettent l'échange de données opérationnelles entre tous les prestataires de services pour ce qui concerne la circulation aérienne générale. Ces accords sont notifiés à l'autorité ~~ou aux autorités~~ nationale(s) de surveillance concernée(s).
3. Dans les cas de fourniture de services de la circulation aérienne, l'approbation des États membres concernés est requise. ~~Dans les cas de fourniture de services météorologiques, l'approbation des États membres concernés est requise, s'ils ont désigné un prestataire sur une base exclusive conformément à l'article 9, paragraphe 1.~~

---

↓ nouveau

*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, ou sur les modifications pertinentes apportées aux configurations d'espace aérien. Les usagers de l'espace aérien sont également associés au processus d'approbation des plans d'investissements stratégiques. La Commission adopte des mesures précisant les modalités de la consultation et de la participation des usagers de l'espace aérien dans l'approbation de plans d'investissement. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

---

↓ 1070/2009 Art. 2.6

*Article ~~2011~~*

**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.

---

↓ 550/2004 (adapté)

*Article ~~2142~~*

**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 ~~la Communauté~~ ☒ 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.

---

↓ 1070/2009 Art. 2.7

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 à l'article ~~1244~~ 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.

---

↓ 550/2004 (adapté)  
⇒ nouveau

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 internationales<sup>49</sup> aux prestataires de services de navigation aérienne qui relèvent du champ d'application du présent règlement.

*Article ~~2243~~*

**Accès aux données et protection des données**

1. Pour ce qui concerne la circulation aérienne générale, les données opérationnelles pertinentes sont échangées en temps réel entre tous les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien et les aéroports, pour répondre à leurs besoins d'exploitation. Ces données sont utilisées uniquement à des fins opérationnelles.
2. L'accès aux données opérationnelles pertinentes est accordé aux autorités concernées, aux prestataires de services de navigation aérienne ~~détenteurs d'une certification~~ certifiés ⇒ ou déclarés ⇐, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports sur une base non discriminatoire.

---

<sup>49</sup> JO L 243 du 11.9.2002, p. 1.

3. Les prestataires de services ~~détenteurs d'une certification~~ 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 de surveillance nationales 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 ⇩ ~~Des règles détaillées concernant ces conditions sont définies, le cas échéant, conformément à~~ la procédure ⇨ d'examen ⇩ visée à l'article 27 ~~5~~, paragraphe 3, ~~du règlement cadre.~~

---

↓ 551/2004 (adapté)

## CHAPITRE II IV

### ~~ARCHITECTURE DE L'ESPACE AÉRIEN~~

---

↓ 1070/2009 Art. 3.2

#### ~~Article 3~~

#### **Région européenne supérieure d'information de vol (RESIV)**

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

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

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

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

---

↓ 1070/2009 Art. 3.3 (adapté)

⇨ nouveau

#### Article 23 ~~bis~~

#### **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 Eurocontrol ⇨ 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 :

a) assure le développement d'une infrastructure communautaire 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.

b) soutient la modernisation et l'harmonisation de la fourniture de l'information aéronautique, au sens le plus large, en étroite coopération avec Eurocontrol et l'OACI.

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

↓ 1070/2009 Art. 3.4

#### ~~Article 4~~

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

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

a) d'adopter les dispositions pertinentes concernant les règles de l'air sur la base des normes de l'OACI et des pratiques recommandées;

b) d'harmoniser l'application de la classification de l'espace aérien de l'OACI, avec les adaptations appropriées, de façon à permettre la fourniture sans discontinuité de services de la circulation aérienne sûrs et efficaces dans le ciel unique européen.

↓ 551/2004 (adapté)

### ~~CHAPITRE III~~

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

↓ 551/2004 (adapté)

⇒ nouveau

#### ~~Article 7~~

#### ~~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.~~

~~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, des mesures d'exécution sont adoptées dans le cadre de la politique commune des transports, conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement cadre.~~

#### ~~Article 8~~

##### ~~Suspension temporaire~~

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

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

↓ nouveau

#### ~~Article 24~~

##### ~~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.~~

~~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'appliquent. Le cas échéant, la Commission demande à l'EAA d'intégrer ces règles dans le programme de travail annuel visé à l'article 56 dudit règlement.~~

↓ 552/2004  
⇒ nouveau

~~3. Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité doivent notamment:~~

~~(a) a) déterminer toutes les exigences spécifiques qui complètent ou affinent les exigences essentielles, notamment en termes de sécurité, d'exploitation sans solution de continuité et de performance; et/ou~~

- (b) ~~b) décrire, si nécessaire, toutes les exigences spécifiques qui complètent ou affinent les exigences essentielles, notamment en ce qui concerne l'introduction coordonnée de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés ou de nouvelles technologies; et/ou~~
- (c) ~~e) déterminer les composants en rapport avec les systèmes; et/ou~~
- (d) ~~d) décrire les procédures spécifiques d'évaluation de la conformité faisant intervenir, le cas échéant, les organismes notifiés visés à l'article 8, sur la base des modules définis dans la décision 93/465/CEE et qui doivent être utilisés pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi de composants, ainsi que pour la vérification des systèmes; et/ou~~
- (e) ~~e) spécifier les conditions de mise en œuvre y compris, le cas échéant, la date à laquelle toutes les parties concernées doivent s'y conformer.~~

↓ 552/2004 (nouveau)

## **CHAPITRE II V**

### **EXIGENCES ESSENTIELLES, MESURES D'EXÉCUTION EN MATIÈRE D'INTEROPÉRABILITÉ ET SPÉCIFICATIONS COMMUNAUTAIRES**

#### *Article 2*

##### **Exigences essentielles**

~~Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes, leurs composants et les procédures associées satisfont aux exigences essentielles. Ces exigences figurent à l'annexe II.~~

#### *Article 3*

##### **Mesures d'exécution en matière d'interopérabilité**

~~1. Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité sont établies dans tous les cas où il est nécessaire de réaliser, d'une manière cohérente, les objectifs du présent règlement.~~

~~2. Les systèmes, composants et procédures associées répondent aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité pendant tout leur cycle de vie.~~

~~4. Lors de l'élaboration, de l'adoption et de la révision des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité, il est tenu compte des coûts et des avantages estimés des solutions techniques permettant de s'y conformer, afin de déterminer la solution la plus viable, compte tenu de la nécessité de maintenir un niveau élevé de sécurité approuvé. Une évaluation des coûts et des avantages de ces solutions pour toutes les parties concernées est jointe à chaque projet de mesure d'exécution en matière d'interopérabilité.~~

~~5. Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité sont établies conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement cadre.~~

#### *Article 4*

##### **Spécifications communautaires**

~~1. En vue de réaliser l'objectif poursuivi par le présent règlement, des spécifications communautaires peuvent être établies. Ces spécifications peuvent comprendre:~~

~~a) les normes européennes pour les systèmes ou les composants, assorties des procédures pertinentes, élaborées par les organismes européens de normalisation en collaboration avec Eurocae, dans le cadre d'un mandat de la Commission, conformément à l'article 6, paragraphe 4, de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques<sup>50</sup>, et en vertu des orientations générales de coopération entre la Commission et les organismes européens de normalisation signées le 13 novembre 1984,~~

~~ou~~

~~b) les spécifications d'Eurocontrol pour les questions de coordination opérationnelle entre les prestataires de services de navigation aérienne, sur demande de la Commission conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement cadre.~~

~~2. Sont réputés conformes aux exigences essentielles et/ou aux mesures d'exécution en matière d'interopérabilité, les systèmes et les procédures associées, ou les composants qui sont conformes aux spécifications communautaires pertinentes dont les numéros de référence ont été publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*.~~

~~3. La Commission publie les références des normes européennes visées au paragraphe 1, point a), au *Journal officiel de l'Union européenne*.~~

~~4. Les références aux spécifications d'Eurocontrol visées au paragraphe 1, point b), sont publiées par la Commission au *Journal officiel de l'Union européenne* conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement cadre.~~

~~5. Lorsqu'un État membre ou la Commission estime que la conformité avec une spécification communautaire publiée ne garantit pas le respect des exigences essentielles et/ou des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité que ladite spécification communautaire vise à couvrir, la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement cadre s'applique.~~

~~6. En cas d'insuffisance des normes européennes publiées, un retrait partiel ou total des normes concernées des publications où elles figurent, ou leur modification, peuvent être décidés conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement cadre après consultation du comité institué par l'article 5 de la directive 98/34/CE.~~

~~7. En cas d'insuffisance des spécifications d'Eurocontrol publiées, un retrait partiel ou total des spécifications concernées des publications où elles figurent, ou leur modification, peuvent être décidés conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement cadre.~~

<sup>50</sup> ~~JO L 204 du 21.07.1998, p. 37. Directive modifiée par la directive 98/48/CE (JO L 217 du 5.8.1998, p. 18).~~

## **CHAPITRE III**

### **VÉRIFICATION DE LA CONFORMITÉ**

#### *Article 5*

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

1. Les composants sont accompagnés d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi. Les éléments de cette déclaration figurent à l'annexe III.
2. Le fabricant, ou son mandataire établi dans la Communauté, garantit et déclare, au moyen d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, qu'il a appliqué les dispositions contenues dans les exigences essentielles et dans les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.
3. Sont réputés conformes aux exigences essentielles et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité les composants qui sont accompagnés par une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi.
4. Les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité identifient, le cas échéant, les tâches se rapportant à l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des composants qui doivent être accomplies par les organismes notifiés visés à l'article 8.

#### *Article 6*

##### **Déclaration CE de vérification des systèmes**

1. Les systèmes font l'objet d'une vérification CE par le prestataire de services de navigation aérienne, conformément aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité, en vue de s'assurer qu'ils répondent aux exigences essentielles du présent règlement et aux mesures d'exécution en matière d'interopérabilité, lorsqu'ils sont intégrés dans le réseau européen de gestion du trafic aérien.
2. Avant la mise en service d'un système, le prestataire de services de navigation aérienne concerné établit une déclaration CE de vérification confirmant la conformité et la soumet à l'autorité de surveillance nationale, accompagnée d'un dossier technique. Les éléments de cette déclaration et du dossier technique sont définis à l'annexe IV. L'autorité de surveillance nationale peut exiger tout complément d'information nécessaire pour contrôler cette conformité.
3. Les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité précisent, le cas échéant, les tâches se rapportant à la vérification des systèmes que doivent accomplir les organismes notifiés visés à l'article 8.
4. La déclaration CE de vérification est sans préjudice des évaluations que l'autorité de surveillance nationale peut être appelée à réaliser pour des motifs autres que l'interopérabilité.

↓ 1070/2009 Art. 4.1

#### *Article 6 bis*

##### **Autre vérification de la conformité**

~~Aux fins des articles 5 et 6 du présent règlement, tout certificat délivré conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne<sup>51</sup>, lorsqu'il s'applique à des composants ou systèmes, est considéré comme une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou comme une déclaration CE de vérification, s'il établit la conformité aux exigences essentielles du présent règlement et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.~~

↓ 552/2004

## ~~Article 7~~

### ~~Sauvegardes~~

~~1. Lorsque l'autorité de surveillance nationale constate:~~

~~a) qu'un composant accompagné d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou~~

~~b) qu'un système accompagné d'une déclaration CE de vérification~~

~~n'est pas conforme aux exigences essentielles et/ou aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité, elle prend toutes les mesures nécessaires, en tenant dûment compte de la nécessité d'assurer la sécurité et la continuité des opérations, pour limiter le domaine d'application du composant ou du système concerné ou pour en interdire l'utilisation par les entités placées sous sa responsabilité.~~

~~2. L'État membre concerné informe immédiatement la Commission de toute mesure en ce sens, en indiquant les raisons pour lesquelles il les a prises et, en particulier, si selon lui, la non-conformité aux exigences essentielles est due:~~

~~a) à l'incapacité de satisfaire aux exigences essentielles;~~

~~b) à l'application incorrecte des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité et/ou des spécifications communautaires;~~

~~c) à des lacunes dans les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité et/ou les spécifications communautaires.~~

~~3. Dès que possible, la Commission consulte les parties concernées. Au terme de cette consultation, la Commission informe les États membres de ses conclusions et leur communique si elle estime que les mesures prises par l'autorité de surveillance nationale sont justifiées.~~

~~4. Lorsque la Commission constate que les mesures prises par l'autorité de surveillance nationale ne sont pas justifiées, elle demande à l'État membre concerné de veiller à ce qu'elles soient retirées au plus vite. Elle en informe immédiatement le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.~~

~~5. Lorsque la Commission constate que la non-conformité avec les exigences essentielles est due à l'application incorrecte des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité et/ou des spécifications communautaires, l'État membre concerné prend les mesures appropriées à~~

<sup>51</sup> JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

~~l'encontre de l'organe qui a délivré la déclaration de conformité ou d'aptitude à l'emploi ou la déclaration CE de vérification et en informe la Commission et les autres États membres.~~

~~6. Lorsque la Commission constate que la non-conformité avec les exigences essentielles est due à des lacunes dans les spécifications communautaires, les procédures visées à l'article 4, paragraphe 6 ou 7, sont d'application.~~

## CHAPITRE ~~IV~~ V

### DISPOSITIONS FINALES

↓ 1070/2009 Art. 2.11 (adapté)

*Article ~~25~~17*

#### ~~Révision~~ ☒ **Adaptation** ☒ des annexes

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

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

↓ nouveau

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 en vue de compléter ou de modifier les exigences applicables aux entités qualifiées figurant à l'annexe I et les conditions qui doivent être liées aux certificats à octroyer aux prestataires de services de navigation aérienne figurant à 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.

↓ nouveau

*Article 26*

#### **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. La délégation de pouvoirs visée à l'article 11, paragraphe 7, à l'article 17, paragraphe 3 et à l'article 25 est conférée à la Commission pour une durée indéterminée.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11, paragraphe 7, à l'article 17, paragraphe 3, et à l'article 25 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. 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 n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 11, paragraphe 7, de l'article 17, paragraphe 3 et 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.

↓ 549/2004  
⇒ nouveau

#### Article 27

#### **Procédure de comité**

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

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE ⇒ l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 ⇐ s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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

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

↓ 1070/2009 Art. 1.4

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

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

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adapté)  
⇒ nouveau

#### Article 28

#### **⊗ Consultation des parties intéressées menée par la Commission ⊗**

12. La Commission met en place un mécanisme de consultation au niveau communautaire ⊗ de l'Union ⊗ ⇒ en vue de procéder à des consultations sur les questions concernant la mise en œuvre du présent règlement, le cas échéant. ⇐ Le comité de dialogue sectoriel

institué en vertu de la décision 98/500/CE ☒ de la Commission ☒ est associé à la consultation.

~~3. La consultation des parties intéressées porte notamment sur la mise au point et l'introduction de nouveaux concepts et de nouvelles technologies dans le réseau européen de gestion du trafic aérien.~~

2. Les parties intéressées peuvent comprendre:

- les prestataires de services de navigation aérienne,
- les exploitants d'aéroports,
- les usagers de l'espace aérien concernés ou les groupes pertinents représentant les usagers de l'espace aérien,
- les autorités militaires,
- l'industrie aéronautique, et
- les ~~organisations professionnelles représentant les personnels~~ organismes professionnels de représentation du personnel.

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adapté)

*Article ~~296~~*

### **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 ~~307~~*

### **Relations avec les pays tiers européens**

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adapté)

⇒ nouveau

~~La Communauté ☒ L'Union ☒ et ses États membres visent et concourent à étendre le ciel unique européen à des pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne. À cette fin, ils s'efforcent, dans le cadre des accords conclus avec les pays tiers voisins ou dans le cadre d'accords relatifs aux blocs d'espace aérien fonctionnels, d'étendre à ces pays l'application~~  
⇒ de désignations conjointes de blocs d'espace aérien fonctionnels ou d'accords relatifs aux fonctions de réseau, de favoriser pour ces pays la réalisation des objectifs ☐ du présent règlement ~~et des mesures visées à l'article 3.~~

---

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adapté)  
⇒ nouveau

*Article 31~~8~~*

⊗ **Soutien d'organismes extérieurs** ⊗ ~~Mesures d'exécution~~

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

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

---

↓ 1070/2009 Art. 2.1

*Article 4*

**Exigences de sécurité**

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

---

↓ 550/2004 (adapté)

**CHAPITRE IV**

**DISPOSITIONS FINALES**

---

↓ 1070/2009 Art. 4.2

*Article 9*

**Révision des annexes**

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

---

↓ 1070/2009 Art. 2.11

*Article ~~32~~<sup>18</sup>*

**Confidentialité**

1. Ni les autorités nationales de surveillance, agissant conformément à leur législation nationale, ni la Commission 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 secrets commerciaux.
  3. Les informations et données fournies conformément au système de tarification prévu à l'article ~~12~~ <sup>14</sup> sont rendues publiques.
- 

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adapté)  
⇒ nouveau

*Article ~~33~~<sup>9</sup>*

**Sanctions**

~~Les sanctions mises en place par~~ Les États membres  déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement,  ~~pour les infractions au présent règlement et aux mesures visées à l'article 3~~ commises en particulier par les usagers de l'espace aérien et les prestataires fournisseurs de services  , et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions prévues  sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

---

↓ 549/2004 (adapté)

*Article ~~34~~<sup>12</sup>*

**Suivi, contrôle  Réexamen  et méthodes d'évaluation de l'impact**

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

---

↓ 1070/2009 Art. 1.6(a) (adapté)  
⇒ nouveau

~~12.~~ La Commission examine périodiquement l'application du présent règlement ~~et des mesures visées à l'article 3~~ et adresse un rapport au Parlement européen et au Conseil, ~~une première fois au plus tard le 4 juin 2011, et ensuite~~ à la fin de chaque période de référence

visée à l'article 11, paragraphe ~~5~~<sup>3</sup>, point d). Lorsque cela est justifié à cette fin, la Commission peut demander aux États membres des informations ~~complétant celles qui figurent dans les rapports qu'ils présentent conformément au paragraphe 1 du présent article~~ ⇒ pertinentes pour l'application du présent règlement ⇐.

---

↓ 549/2004

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

---

↓ 1070/2009 Art. 1.6(b)

~~24~~ 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.

---

↓ 1070/2009 Art. 2.12 (adapté)

#### *Article 18 bis*

#### **Réexamen**

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

---

↓ 551/2004 (adapté)

### **CHAPITRE IV**

### **DISPOSITIONS FINALES**

#### *Article 10*

#### **Réexamen**

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

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

### Sauvegardes

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

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

### Article ~~3613 bis~~

Agence ⇒ de l'Union européenne pour l'aviation (EAA) ⇐ ~~européenne de la sécurité aérienne~~

Pour la mise en œuvre du présent règlement, ~~des règlements (CE) no 550/2004, (CE) no 551/2004 et (CE) no 552/2004 et du règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne<sup>52</sup>~~, les États membres et la Commission assurent, conformément à leur rôle respectif prévu par le présent règlement, une coordination appropriée avec ⇒ l'EAA ⇐ ~~l'Agence européenne de la sécurité aérienne~~ afin de ~~garantir que tous les aspects de sécurité sont dûment pris en compte.~~

### Article 10

#### Dispositions transitoires

~~1. À partir du 20 octobre 2005, les exigences essentielles s'appliquent à la mise en service des systèmes et des composants du réseau européen de gestion du trafic aérien, sauf disposition contraire des mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.~~

<sup>52</sup> ~~JOL 79 du 19.3.2008, p. 1.~~

~~2. Tous les systèmes et composants actuellement en exploitation du réseau européen de gestion du trafic aérien devront être conformes aux exigences essentielles d'ici le 20 avril 2011, sauf disposition contraire des mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.~~

---

↓ 1070/2009 Art. 4.3 (adapté)

~~2a. Aux fins du paragraphe 2 du présent article, les États membres peuvent déclarer que les systèmes et les composants du réseau européen de gestion du trafic aérien sont conformes aux exigences essentielles et qu'ils ne sont pas soumis aux dispositions des articles 5 et 6.~~

---

↓ 552/2004 (adapté)

~~3. Lorsque des systèmes du réseau européen de gestion du trafic aérien ont été commandés, ou que des engagements contractuels ont été signés à cet effet,~~

- ~~– avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, ou, le cas échéant,~~
- ~~– avant la date d'entrée en vigueur d'une ou de plusieurs mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité,~~

~~de sorte que la conformité avec les règles essentielles et/ou avec les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité ne peut pas être garantie dans le délai fixé au paragraphe 1, l'État membre concerné communique à la Commission des informations détaillées concernant les exigences essentielles et/ou les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité pour lesquelles des incertitudes quant à la conformité ont été constatées.~~

~~La Commission consulte les parties concernées avant de statuer conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre.~~

---

↓ 552/2004 (adapté)

#### ~~Article 37~~

#### **Abrogation**

Les ~~directives 93/65/CEE et 97/15/CE et les règlements (CE) no 2082/2000~~  n° 549/2004, n° 550/2004, n° 551/2004  et ~~no 980/2002~~  n° 552/2004  sont abrogés ~~le 20 octobre 2005.~~

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

---

↓ 550/2004 (adapté)

#### ~~Article 38~~

#### **Entrée en vigueur**

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

---

↓ 550/2004 (adapté)

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

---

↓ 550/2004

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

Fait à Strasbourg, le

*Par le Parlement européen  
Le Président*

*Par le Conseil  
Le Président*

↓ 550/2004  
→<sub>1</sub> 1070/2009 Art. 2.13(a)  
→<sub>2</sub> 1070/2009 Art. 2.13(b)

## ANNEXE I

### →<sub>1</sub> EXIGENCES APPLICABLES AUX ENTITÉS QUALIFIÉES ←

#### →<sub>2</sub> Toute entité qualifiée doit: ←

- être en mesure de fournir une documentation attestant une grande expérience en matière d'évaluation d'organismes publics et privés du secteur des transports aériens, en particulier de prestataires de services de navigation aérienne, et d'autres secteurs analogues dans un ou plusieurs domaines couverts par le présent règlement;
- disposer de consignes et de règles complètes concernant l'inspection périodique des organismes susmentionnés, publiées, mises à jour et améliorées en permanence dans le cadre de programmes de recherche et développement;

↓ 1070/2009 Art. 2.13(b)

- ne pas être sous le contrôle d'un prestataire de services de navigation aérienne, d'autorités de gestion d'aéroports ou de toute autre entité fournissant des services de navigation aérienne ou de transport aérien dans un but commercial,
- disposer d'un important personnel technique, de gestion, de support et de recherche en nombre suffisant pour les tâches à effectuer;

↓ 552/2004

~~6. L'organisme doit~~ contracter une assurance en responsabilité, sauf dans les cas où sa responsabilité est assumée par l'État membre conformément au droit national, ou lorsque l'État membre lui-même est directement responsable des inspections.

~~7. Le personnel de l'organisme doit observer le secret professionnel à l'égard de toute information recueillie dans le cadre de l'exécution de ses tâches en vertu du présent règlement.~~

↓ 552/2004 (adapté)  
⇒ nouveau

## ANNEXE V

### LES ORGANISMES NOTIFIÉS

~~1. L'organisme~~ ⇒ L'entité qualifiée ⇐, son directeur et le personnel responsable de l'exécution des contrôles ne peuvent être amenés à participer, que ce soit directement ou en qualité de mandataires, à la conception, à la fabrication, à la commercialisation ou à la maintenance des composants ou des systèmes, ou à leur utilisation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques ~~entre~~ avec le fabricant ou le constructeur ~~et cet organisme~~.

~~2. L'organisme et le personnel responsable de l'exécution des contrôles~~ ⇒ L'entité qualifiée ⇐ doivent effectuer les contrôles avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus haute compétence technique possibles et ne doivent faire l'objet d'aucune pression ni mesure

d'incitation, notamment de nature financière, qui pourrait affecter ~~leur~~son jugement ou les résultats de ~~leur~~son inspection, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par les résultats des contrôles.

~~3. L'organisme doit employer le personnel nécessaire et posséder les moyens requis pour s'acquitter d'une manière adéquate des tâches techniques et administratives liées aux contrôles; il doit également avoir accès aux équipements nécessaires pour des contrôles exceptionnels.~~

↓ 552/2004 (adapté)  
⇒ nouveau

4. Le personnel ⇒ de l'entité qualifiée ⇐ ~~responsable de l'inspection~~ doit avoir:

- une formation technique et professionnelle adéquate,
  - une connaissance satisfaisante des exigences des inspections qu'il effectue et une expérience adéquate de ces activités,
  - les aptitudes nécessaires pour établir les déclarations, les enregistrements et les rapports établissant que les inspections ont eu lieu.
- ~~5. L'~~ ⇒ une garantie d' ⇐ impartialité ~~du personnel d'inspection doit être garantie. S~~La rémunération ☒ du personnel ☒ ne doit pas être fonction du nombre d'inspections effectuées ni de leurs résultats.

↓ 1070/2009 Art. 2.13(b)  
⇒ nouveau

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

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

~~avoir défini et étayé par une documentation sa politique, ses objectifs et son engagement en faveur de la qualité, et veillé à ce que cette politique soit comprise, appliquée et respectée à tous les niveaux de l'organisation.;~~

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

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

## ANNEXE II

### 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 certifiés;
- d) une déclaration de conformité du demandeur aux exigences communes telles que définies à l'article 6 ⇒ 8 ter ⇐ du présent 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 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.

**ANNEXE I**

**LISTE DES SYSTÈMES POUR LES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**

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

1. Systèmes et procédures utilisés pour la gestion de l'espace aérien.
2. Systèmes et procédures utilisés pour la gestion des courants de trafic aérien
3. Systèmes et procédures utilisés pour les services de la circulation aérienne, en particulier les systèmes de traitement des données de vol, les systèmes de traitement des données de surveillance et les systèmes d'interface homme-machine.
4. Systèmes et procédures de communication pour les communications sol-sol, air-sol et air-air
5. Systèmes et procédures de navigation.
6. Systèmes et procédures de surveillance.
7. Systèmes et procédures pour les services d'information aéronautique
8. Systèmes et procédures pour l'utilisation des informations météorologiques

## **ANNEXE II**

### **EXIGENCES ESSENTIELLES**

#### **PARTIE A: EXIGENCES GÉNÉRALES**

~~Les exigences générales concernent l'ensemble du réseau et s'appliquent, en général, à chacun des systèmes énumérés à l'annexe I.~~

#### **1. Exploitation sans solution de continuité**

~~Les systèmes de gestion du trafic aérien et leurs composants doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à assurer l'exploitation sans solution de continuité du réseau européen de gestion du trafic aérien à tout moment et lors de toutes les phases de vol. Une exploitation sans solution de continuité englobe, notamment, l'échange d'informations, y compris celles relatives à l'état opérationnel, une interprétation commune des informations, des performances de traitement comparables et les procédures associées permettant des performances d'exploitation communes approuvées pour l'ensemble ou certaines parties du réseau européen de gestion du trafic aérien.~~

#### **2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation**

↓ 1070/2009 Art. 4.4(a)

~~Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants étayent, de façon coordonnée, de nouveaux concepts d'exploitation approuvés et validés qui améliorent la qualité, la viabilité et l'efficacité des services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne la sécurité et la capacité.~~

↓ 552/2004

~~Le potentiel de nouveaux concepts, tels que la prise de décision en collaboration, l'automatisation accrue et de nouvelles méthodes de délégation de la responsabilité en ce qui concerne la séparation, sera examiné compte dûment tenu du progrès technique et de l'introduction sans risque de ces nouveaux concepts après validation.~~

#### **3. Sécurité**

~~Les systèmes et l'exploitation du réseau européen de gestion du trafic aérien doivent atteindre des niveaux élevés de sécurité approuvés. Des méthodes de gestion de la sécurité et d'information sont établies à cette fin.~~

~~En ce qui concerne les systèmes appropriés basés au sol, ou des parties de ces systèmes, ces niveaux de sécurité élevés sont renforcés par des filets de sauvegarde qui doivent répondre à des caractéristiques de performance communes approuvées.~~

~~Un ensemble harmonisé d'exigences de sécurité pour la conception, la mise en œuvre, l'entretien et l'exploitation des systèmes et de leurs composants doit être défini, pour l'exploitation aussi bien en mode normal qu'en mode dégradé, en vue d'atteindre les niveaux de sécurité approuvés pour toutes les phases de vol et pour l'intégralité du réseau européen de gestion du trafic aérien.~~

~~Les systèmes doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées validées, de manière à ce que les tâches confiées au personnel de~~

contrôle soient compatibles avec les capacités humaines — aussi bien en exploitation en mode normal qu'en mode dégradé — et avec les niveaux de sécurité requis.

Les systèmes doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées validées, de manière à être protégés contre les interférences nuisibles dans des conditions d'exploitation normales.

#### **4. Coordination civile/militaire**

Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants doivent permettre la mise en œuvre progressive d'une coordination civile/militaire, dans la mesure nécessaire pour assurer une gestion efficace de l'espace aérien et des courants du trafic aérien ainsi que l'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien par tous les usagers, dans le cadre de l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien.

À cette fin, le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants doivent permettre l'échange en temps utile, entre les parties civiles et militaires, d'informations exactes et cohérentes concernant toutes les phases de vol.

Les exigences nationales en matière de sécurité devraient être prises en compte.

#### **5. Contraintes environnementales**

Les systèmes et l'exploitation du réseau européen de gestion du trafic aérien doivent tenir compte de la nécessité de réduire au maximum les incidences environnementales conformément à la législation communautaire.

#### **6. Principes d'architecture logique des systèmes**

Les systèmes doivent être conçus et intégrés progressivement dans le réseau européen de gestion du trafic aérien en vue de parvenir à une architecture logique validée qui soit cohérente, de plus en plus harmonisée et évolutive.

#### **7. Principes de construction des systèmes**

Les systèmes doivent être conçus, construits et entretenus selon de bons principes d'ingénierie, notamment ceux relatifs à la modularité, permettant l'interchangeabilité des composants, au degré élevé de disponibilité, à la redondance et à la tolérance aux pannes des composants critiques.

### **PARTIE B: EXIGENCES SPECIFIQUES**

Il s'agit d'exigences particulières à chacun des systèmes du réseau et qui complètent ou affinent les exigences générales.

#### **1. Systèmes et procédures utilisés pour la gestion de l'espace aérien**

##### *1.1. Exploitation sans solution de continuité*

Les informations relatives aux aspects pré tactiques et tactiques de la disponibilité de l'espace aérien doivent être fournies à toutes les parties concernées correctement et en temps utile, de manière à assurer une attribution et une utilisation efficaces de l'espace aérien par tous les usagers. À cet égard, les exigences nationales en matière de sécurité devraient être prises en compte.

## **2. Systèmes et procédures utilisés pour la gestion des courants de trafic aérien**

### **2.1. Exploitation sans solution de continuité**

Les systèmes et les procédures pour la gestion des courants de trafic aérien doivent permettre l'échange d'informations de vol stratégiques, pré tactiques et tactiques — selon les cas — qui soient exactes, cohérentes et utiles et couvrent toutes les phases de vol, et offrir des capacités de dialogue en vue d'une utilisation optimale de l'espace aérien.

## **3. Systèmes et procédures utilisés pour les services de la circulation aérienne**

### **3.1. Systèmes de traitement des données de vol**

#### **3.1.1. Exploitation sans solution de continuité**

Les systèmes de traitement des données de vol doivent être interopérables en permettant l'échange en temps utile d'informations exactes et cohérentes, ainsi que l'interprétation opérationnelle commune de ces informations, pour assurer une planification cohérente et compatible ainsi qu'une coordination tactique efficace sur le plan des ressources dans tout le réseau européen de gestion du trafic aérien durant toutes les phases de vol.

Afin d'assurer un traitement sûr, fluide et rapide des données dans tout le réseau européen de gestion du trafic aérien, les performances des systèmes de traitement des données de vol doivent être équivalentes et adaptées à un environnement donné (sol, région de contrôle terminale, en route), ayant des caractéristiques de trafic connues et étant exploité selon un concept d'exploitation agréé et validé, en particulier en ce qui concerne l'exactitude et la tolérance aux erreurs des résultats du traitement.

#### **3.1.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation**

↓ 1070/2009 Art. 4.4(b)

Les systèmes de traitement des données de vol permettent la mise en œuvre progressive de concepts d'exploitation avancés, approuvés et validés, pour toutes les phases de vol, comme prévu, en particulier, dans le plan directeur GTA.

↓ 552/2004

Les caractéristiques des outils hautement automatisés doivent permettre un traitement pré tactique et tactique cohérent et efficace des informations de vol dans des parties du réseau européen de gestion du trafic aérien.

Les systèmes embarqués et au sol, ainsi que leurs composants, répondant à de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à être interopérables et en permettant l'échange en temps utile d'informations exactes et cohérentes, ainsi qu'une interprétation commune de la situation opérationnelle actuelle et prévue.

### **3.2. Systèmes de traitement des données de surveillance**

#### **3.2.1. Exploitation sans solution de continuité**

Les systèmes de traitement des données de surveillance doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à assurer le niveau de performance et de qualité requis du service dans un environnement donné (sol, région de contrôle terminale, en route), ayant des caractéristiques de trafic connues, en particulier en ce qui concerne l'exactitude et la fiabilité des résultats calculés, l'exactitude,

~~l'intégrité, la disponibilité, la continuité et la rapidité de l'information sur la position de contrôle.~~

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

↓ 1070/2009 Art. 4.4(b)

### ~~3.2.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation~~

~~Les systèmes de traitement des données de surveillance permettent la mise à disposition progressive de nouvelles sources d'informations de surveillance de façon à améliorer la qualité globale du service, comme prévu, en particulier, dans le plan directeur GTA.~~

↓ 552/2004

## ~~3.3. Systèmes d'interface homme-machine~~

### ~~3.3.1. Exploitation sans solution de continuité~~

~~Les interfaces homme-machine des systèmes terrestres de gestion du trafic aérien doivent être conçues, construites, entretenues et exploitées conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à offrir à tout le personnel de contrôle un environnement de travail progressivement harmonisé — y compris les fonctions et l'ergonomie — qui permette de répondre aux performances requises pour un environnement donné (sol, région de contrôle terminale, en route) ayant des caractéristiques de trafic connues.~~

### ~~3.3.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation~~

~~Les systèmes d'interface homme-machine doivent permettre l'introduction progressive de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés ainsi qu'une automatisation accrue, de manière à faire en sorte que les tâches attribuées au personnel de contrôle restent compatibles avec les capacités humaines, aussi bien en mode d'exploitation normal qu'en mode d'exploitation dégradé.~~

## ~~4. Systèmes et procédures de communication pour les communications sol-sol, air-sol et air-air~~

### ~~4.1. Exploitation sans solution de continuité~~

~~Les systèmes de communications doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à atteindre les performances requises dans un volume d'espace aérien donné ou pour une application spécifique, en particulier en ce qui concerne la durée du traitement des communications, leur intégrité, leur disponibilité et la continuité de la fonction.~~

~~Le réseau de communications du réseau européen de gestion du trafic aérien doit être conçu de manière à satisfaire aux exigences de qualité du service, de la couverture et de la redondance.~~

↓ 1070/2009 Art. 4.4(b)

#### ~~4.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation~~

~~Les systèmes de communications permettent la mise en œuvre de concepts d'exploitation avancés, approuvés et validés pour toutes les phases de vol, comme prévu, en particulier, dans le plan directeur GTA.~~

↓ 552/2004

### ~~5. Systèmes et procédures de navigation~~

#### ~~5.1. Exploitation sans solution de continuité~~

~~Les systèmes de navigation doivent être conçus, construits, entretenus et exploités conformément à des procédures appropriées et validées, de manière à répondre aux performances de navigation verticales et horizontales requises, notamment en termes de précision et de capacité fonctionnelle pour un environnement donné (sol, région de contrôle terminale, en route), ayant des caractéristiques de trafic connues et exploité selon un concept d'exploitation agréé et validé.~~

### ~~6. Systèmes et procédures de surveillance~~

#### ~~6.1. Exploitation sans solution de continuité~~

~~Les systèmes de surveillance doivent être conçus, construits, entretenus et exploités, conformément à des procédures appropriées et validées, de manière à atteindre les performances requises dans un environnement donné (sol, région de contrôle terminale, en route), ayant des caractéristiques de trafic connues et exploité selon un concept d'exploitation agréé et validé, notamment en termes de précision, de couverture, de portée et de qualité du service.~~

~~Le réseau de surveillance du réseau européen de gestion du trafic aérien doit répondre aux exigences de précision, de rapidité, de couverture et de redondance. Le réseau de surveillance doit permettre le partage des données relatives à la surveillance afin d'améliorer l'exploitation dans tout le réseau européen de gestion du trafic aérien.~~

### ~~7. Systèmes et procédures pour les services d'information aéronautique~~

#### ~~7.1. Exploitation sans solution de continuité~~

~~Une information aéronautique exacte, disponible en temps utile et cohérente doit être fournie progressivement sous forme électronique, sur la base d'un ensemble de données normalisé et approuvé d'un commun accord.~~

~~Une information aéronautique exacte et cohérente, concernant en particulier les composants ou les systèmes embarqués et au sol, doit être mise à disposition en temps utile.~~

#### ~~7.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation~~

~~Une information aéronautique de plus en plus exacte, complète et à jour doit être mise à disposition et utilisée en temps utile pour soutenir l'amélioration continue de l'efficacité de l'utilisation de l'espace aérien et des aéroports.~~

## **8. Systèmes et procédures pour l'utilisation des informations météorologiques**

### **8.1. Exploitation sans solution de continuité**

Les systèmes et procédures pour l'utilisation des informations météorologiques doivent permettre d'améliorer la cohérence et la rapidité avec laquelle ces informations sont fournies ainsi que la qualité de leur présentation, grâce à l'utilisation d'un ensemble de données agréé.

### **8.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation**

Les systèmes et les procédures pour l'utilisation des informations météorologiques doivent permettre d'améliorer les délais dans lesquels ces données sont disponibles et utilisables afin d'assurer l'amélioration constante de l'efficacité d'utilisation de l'espace aérien et des aéroports.

## **ANNEXE III**

### **LES COMPOSANTS**

~~Déclaration CE~~

~~de conformité~~

~~d'aptitude à l'emploi~~

#### **1. LES COMPOSANTS**

~~Les composants seront identifiés dans les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité conformément aux dispositions de l'article 3 du présent règlement.~~

#### **2. CHAMP D'APPLICATION**

~~La déclaration CE couvre:~~

~~soit l'évaluation de la conformité intrinsèque d'un composant, pris isolément par rapport aux spécifications communautaires à respecter,~~

~~soit l'évaluation/le jugement de l'aptitude à l'emploi d'un composant, pris dans son contexte de gestion du trafic aérien.~~

~~Les procédures d'évaluation appliquées par les organismes notifiés aux stades de la conception et de la production utiliseront les modules définis dans la décision 93/465/CEE, conformément aux conditions visées dans les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.~~

#### **3. CONTENU DE LA DECLARATION CE**

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

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

~~les références au règlement,~~

~~le nom et l'adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la dénomination sociale et l'adresse complète, et, dans le cas des mandataires, indiquer également la dénomination sociale du fabricant),~~

~~description du composant,~~

~~description de la procédure utilisée pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi (article 5 du présent règlement),~~

~~toutes les dispositions pertinentes auxquelles satisfait le composant, et notamment les conditions de son utilisation,~~

~~le cas échéant, le nom et l'adresse de l'organisme ou des organismes notifié(s) intervenant dans la procédure appliquée en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi, et date du certificat d'examen, avec, le cas échéant, la durée et les conditions de validité du certificat,~~

~~le cas échéant, une référence aux spécifications communautaires respectées,~~

- ~~l'identification du signataire habilité à prendre des engagements au nom du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté.~~

## ~~ANNEXE IV~~

### ~~LES SYSTÈMES~~

~~Déclaration CE de vérification des systèmes~~

~~Procédures de vérification des systèmes~~

#### ~~1. CONTENU DE LA DÉCLARATION CE DE VÉRIFICATION DES SYSTÈMES~~

~~La déclaration CE de vérification et les documents d'accompagnement doivent être datés et signés. Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que celle du dossier technique et doit contenir les éléments suivants:~~

- ~~les références au règlement,~~
- ~~le nom et l'adresse du prestataire de services de navigation aérienne (dénomination sociale et adresse complète),~~
- ~~une description succincte du système,~~
- ~~une description de la procédure utilisée pour déclarer la conformité du système (article 6 du présent règlement),~~
- ~~le cas échéant, le nom et l'adresse de l'organisme notifié qui a accompli les tâches se rapportant à la procédure de vérification,~~
- ~~les références des documents contenus dans le dossier technique,~~
- ~~le cas échéant, les références des spécifications communautaires,~~
- ~~toutes les dispositions provisoires ou définitives auxquelles les systèmes doivent être conformes, et notamment, le cas échéant, toutes les restrictions ou conditions d'exploitation,~~
- ~~dans le cas d'une déclaration provisoire: la durée de validité de la déclaration CE,~~
- ~~l'identification du signataire.~~

#### ~~2. PROCÉDURES DE VÉRIFICATION DES SYSTÈMES~~

~~La vérification des systèmes est la procédure par laquelle un prestataire de services de navigation aérienne vérifie et certifie qu'un système est conforme au présent règlement et peut être mis en exploitation sur la base de ce dernier.~~

~~Le système est vérifié pour chacun des aspects suivants:~~

- ~~la conception générale,~~
- ~~le développement et l'intégration du système, avec notamment le montage des composants et les ajustements généraux,~~
- ~~l'intégration du système opérationnel,~~
- ~~le cas échéant, les dispositions de maintenance spécifiques du système.~~

~~Lorsque la participation d'un organisme notifié est requise par la mesure d'exécution pertinente en matière d'interopérabilité, cet organisme, après avoir accompli les tâches qui lui sont confiées conformément à ladite règle, établit un certificat de conformité se rapportant aux tâches accomplies. Ce certificat est destiné au prestataire de services de navigation aérienne.~~

~~Ce prestataire établit alors la déclaration CE de vérification à l'intention de l'autorité de surveillance nationale.~~

### ~~3. DOSSIER TECHNIQUE~~

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

~~Le dossier doit comporter au moins les documents suivants:~~

~~l'indication des parties des spécifications techniques utilisées pour le marché d'acquisition qui assurent le respect des mesures d'exécution applicables en matière d'interopérabilité et, le cas échéant, les spécifications communautaires,~~

~~la liste des composants visés à l'article 3 du présent règlement,~~

~~des exemplaires de la déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi qui doit accompagner les composants précités conformément à l'article 5 du règlement, ainsi que, le cas échéant, un exemplaire du rapport des essais et des examens effectués par les organismes notifiés,~~

~~lorsqu'un organisme notifié est intervenu dans la vérification du ou des systèmes, un certificat, qu'il aura contresigné, établissant que le système est conforme au présent règlement et signalant toute réserve enregistrée au cours de l'exécution des activités et non retirée,~~

~~lorsqu'il n'y a pas eu intervention d'un organisme notifié, un rapport des essais et des configurations d'installation réalisées en vue d'assurer le respect des exigences essentielles et de toute exigence particulière contenue dans les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.~~

### ~~4. SOUMISSION~~

~~Le dossier technique doit être annexé à la déclaration CE de vérification que le prestataire de services de navigation aérienne soumet à l'autorité de surveillance nationale.~~

~~Un exemplaire du dossier technique doit être conservé par le prestataire pendant toute la durée de vie du système. Il doit être envoyé à tout État membre qui en fait la demande.~~

**ANNEXE III****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 <sup>er</sup> , paragraphe 1 à 3				Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1 à 3
		Article 1, paragraphe 3		Article 1, paragraphe 4
Article 1, paragraphe 4				Article 1, paragraphe 5
	Article 1 <sup>er</sup>			-----
		Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1, 2 et 4		-----
			Article 1 <sup>er</sup>	-----
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, 36				-----
Article 3				-----
Article 4, paragraphe 1 et 2				Article 3, paragraphe 1 et 2
				Article 3, paragraphe 3 et

				4
Article 4, paragraphe 3				Article 3, paragraphe 5
				Article 3, paragraphe 6
Article 3, paragraphe 4 et 5				Article 3, paragraphe 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, paragraphe 1 et 2
	Article 2, paragraphe 3 à 6			Article 5, paragraphe 3 à 6
	Article 3, paragraphe 1 et 2			Article 6, paragraphe 1 et 2
			Article 8, paragraphe 1 et 3	Article 6, paragraphe 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 bis			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,		Article 17, paragraphe 4,

		points e) à f)		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 24, paragraphe 1 et 2
			Article 3, paragraphe 3	-----
			Article 2 à article 3, paragraphe 2	-----
			Article 3, paragraphe 4, à	-----

			article 7	
	Article 17, paragraphe 1			Article 25
				Article 26
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 5 à 3				Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 27 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 1 <sup>er</sup> , paragraphe 34 à 3
Article 12, paragraphe 1				-----
	Article 18 bis			-----

		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 I	-----
	Annexe II			Annexe II
			Annexe II	-----
				Annexe III
			Annexe III	-----
			Annexe IV	-----

