

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

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

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

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(3)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(4)</sup>, au vu du projet commun approuvé le 11 décembre 2003 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) Les États membres ont réorganisé, à des degrés divers, le secteur des prestataires nationaux de services de navigation aérienne en accroissant leur niveau d'autonomie et de liberté de prestation de services. Garantir le respect d'exigences minimales liées à l'intérêt général est une nécessité de plus en plus pressante dans ce contexte nouveau.
- (2) 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.

- (3) Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 <sup>(5)</sup> («règlement-cadre») établit le cadre de la création du ciel unique européen.
- (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>(6)</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.
- (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.
- (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.
- (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.

<sup>(1)</sup> JO C 103 E du 30.4.2002, p. 26.

<sup>(2)</sup> JO C 241 du 7.10.2002, p. 24.

<sup>(3)</sup> JO C 278 du 14.11.2002, p. 13.

<sup>(4)</sup> Avis du Parlement européen du 3 septembre 2002 (JO C 272 E du 13.11.2003, p. 303), position commune du Conseil du 18 mars 2003 (JO C 129 E du 3.6.2003, p. 16) et position du Parlement européen du 3 juillet 2003 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 29 janvier 2004 et décision du Conseil du 2 février 2004.

<sup>(5)</sup> Voir page 1 du présent Journal officiel.

<sup>(6)</sup> Voir page 20 du présent Journal officiel.

- (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.
- (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.
- (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.
- (11) Les conditions liées aux certificats devraient être objectivement justifiées et non discriminatoires, proportionnées, transparentes et compatibles avec les normes internationales pertinentes.
- (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.
- (13) La fourniture des services de communication, de navigation et de surveillance, ainsi que des services d'information aéronautique, devrait être organisée aux conditions du marché, tout en tenant compte des caractéristiques particulières de ces services et en maintenant un niveau élevé de sécurité.
- (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 prévoie 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.
- (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.
- (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.
- (17) Il convient que les comptes de tous les prestataires de services de navigation aérienne soient les plus transparents possible.
- (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.
- (19) La tarification appliquée aux usagers de l'espace aérien devrait être équitable et transparente.
- (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.
- (21) Il ne devrait pas y avoir de discrimination entre les usagers de l'espace aérien en ce qui concerne la fourniture de services de navigation aérienne équivalents.
- (22) Les prestataires de services de navigation aérienne proposent certaines installations et certains services directement liés à l'exploitation d'aéronefs, dont ils devraient pouvoir recouvrer les coûts selon le principe de «l'utilisateur-payeur», c'est-à-dire qu'il faudrait imputer à l'usager de l'espace aérien les coûts qu'il occasionne à l'endroit de l'utilisation ou le plus près possible de cet endroit.
- (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.
- (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.

- (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.
- (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.
- (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.
- (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,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### CHAPITRE I

#### GÉNÉRALITÉS

##### Article premier

#### Champ d'application et objectif

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

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

##### Article 2

#### Tâches des autorités de surveillance nationales

1. Les autorités de surveillance nationales, visées à l'article 4 du règlement-cadre, assurent un contrôle adéquat de l'application du présent règlement, notamment en ce qui concerne

l'exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne qui fournissent des services dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'État membre qui a désigné ou établi l'autorité concernée.

2. À cette fin, chaque autorité de surveillance nationale organise les inspections et les enquêtes nécessaires pour vérifier le respect des exigences du présent règlement. Le prestataire de services de navigation aérienne concerné facilite ce travail.

3. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels qui s'étendent sur l'espace aérien relevant de la compétence de plus d'un État membre, les États membres concernés concluent un accord concernant la surveillance prévue par le présent article à l'égard des prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services ayant trait à ces blocs. Les États membres peuvent conclure un accord concernant la surveillance prévue par le présent article à l'égard du prestataire de services de navigation aérienne fournissant des services dans un État membre autre que celui dans lequel le prestataire a son principal établissement.

4. Les autorités de surveillance nationales prennent les dispositions appropriées pour assurer une coopération étroite entre elles 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 accords en vue du traitement des cas de non-respect des exigences communes applicables prévues à l'article 6 ou des conditions applicables fixées dans l'annexe II.

##### Article 3

#### Organismes agréés

1. Les autorités de surveillance nationales peuvent décider de déléguer l'ensemble ou une partie des inspections et enquêtes visées à l'article 2, paragraphe 2, à des organismes agréés répondant aux exigences définies à l'annexe I.

2. L'agrément octroyé par une autorité de surveillance nationale est valable dans toute la Communauté pendant une durée renouvelable de trois ans. Les autorités de surveillance nationales peuvent charger tout organisme agréé établi dans la Communauté d'effectuer les inspections et enquêtes.

## Article 4

**Exigences de sécurité**

Conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre, la Commission identifie et adopte les exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol (ESARR) ainsi que leurs modifications ultérieures dans le cadre du présent règlement, exigences dont le respect est imposé par la législation communautaire. Les références de ces ESARR sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

## Article 5

**Octroi de licences aux contrôleurs**

Dès que possible après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission soumet, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil une proposition concernant l'octroi de licences aux contrôleurs.

## CHAPITRE II

**RÈGLES RELATIVES À LA FOURNITURE DE SERVICES**

## Article 6

**Exigences communes**

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

- compétence et aptitude technique et opérationnelle,
- systèmes et procédés de gestion de la sécurité et de la qualité,
- système de comptes rendus,
- qualité des services,
- solidité financière,
- responsabilité et couverture des risques,
- propriété et structure organisationnelle, notamment la prévention de conflits d'intérêt,
- ressources humaines, notamment des plans de recrutement adéquats,
- sûreté.

## Article 7

**Certification des prestataires de services de navigation aérienne**

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

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.

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

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

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

6. Sans préjudice de l'article 8 et sous réserve de l'article 9, la délivrance de certificats confère aux prestataires de services de navigation aérienne le droit d'offrir leurs services à d'autres prestataires de services de navigation aérienne, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports dans la Communauté.

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 conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement-cadre. Si une autorité de surveillance nationale découvre 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. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat.

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.

#### Article 8

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

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

2. Les États membres définissent les droits et obligations des prestataires de services désignés. Ces 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.

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

4. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 5 du règlement sur l'espace aérien qui s'étendent sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plus d'un État membre, les États membres concernés désignent conjointement un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne, un mois au moins avant la mise en œuvre du bloc d'espace aérien.

5. Les États membres informent immédiatement la Commission et les autres États membres de toute décision prise dans le cadre du présent article concernant la désignation de

prestataires de services de la circulation aérienne dans des blocs d'espace aérien spécifiques pour ce qui concerne l'espace aérien relevant de leur responsabilité.

#### Article 9

### 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.

#### Article 10

### Relations entre les prestataires de services

1. Les prestataires de services de navigation aérienne peuvent recourir aux services d'autres prestataires de services qui ont été certifiés dans la Communauté.

2. Les prestataires de services de navigation aérienne formalisent leur partenariat par des accords écrits, ou par des arrangements juridiques équivalents, qui précisent les obligations et fonctions spécifiques de chaque prestataire et permettent l'échange de données opérationnelles entre tous les prestataires de services pour ce qui concerne la circulation aérienne générale. Ces accords sont notifiés à l'autorité ou aux autorités de surveillance nationale(s) concernée(s).

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

#### Article 11

### 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 arrangements juridiques équivalents, soient conclus concernant la gestion de blocs d'espace aérien spécifiques.

*Article 12***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. Lorsque, en raison de son statut juridique, le prestataire de services ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il s'efforce d'y parvenir dans toute la mesure du possible.

2. En tout état de cause, les prestataires de services de navigation aérienne publient un rapport annuel et sont régulièrement soumis à un audit indépendant.

3. Lorsqu'ils offrent un ensemble de services, les prestataires de services de navigation aérienne déterminent, dans leur comptabilité interne, les coûts et les revenus correspondant aux services de navigation aérienne, ventilés conformément aux principes d'Eurocontrol concernant l'établissement de l'assiette des redevances pour services de navigation aérienne de route et le calcul des taux unitaires et, le cas échéant, tiennent des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne, comme ils seraient tenus de le faire si les services en question étaient fournis par des entreprises distinctes.

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

5. Les États membres peuvent appliquer les dispositions transitoires de l'article 9 du règlement (CE) n° 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 2002 sur l'application des normes comptables internationales<sup>(1)</sup> aux prestataires de services de navigation aérienne qui relèvent du champ d'application du présent règlement.

*Article 13***Accès aux données et protection des données**

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

2. L'accès aux données opérationnelles pertinentes est accordé aux autorités concernées, aux prestataires de services de navigation aérienne détenteurs d'une certification, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports sur une base non discriminatoire.

3. Les prestataires de services détenteurs d'une certification, les usagers de l'espace aérien et les aéroports établissent des conditions uniformes d'accès à leurs données opérationnelles autres que celles visées au paragraphe 1. Les autorités de surveillance nationales approuvent ces conditions uniformes. Des règles détaillées concernant ces conditions sont définies, le cas échéant, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre.

## CHAPITRE III

**TARIFICATION***Article 14***Généralités**

Conformément aux exigences des articles 15 et 16, un système de tarification des services de navigation aérienne est élaboré pour apporter une plus grande transparence dans la fixation, l'imposition et la perception des redevances dues par les usagers de l'espace aérien. Ce système est également compatible avec l'article 15 de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale et avec le système de redevances d'Eurocontrol relatif aux redevances de route.

*Article 15***Principes**

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 sont appliqués pour déterminer les coûts à prendre en considération pour le calcul des redevances:

- a) le coût à répartir entre les usagers de l'espace aérien est le coût total de la fourniture de services de navigation aérienne, y compris des montants adéquats pour les intérêts sur les investissements et pour l'amortissement des éléments d'actif, ainsi que les coûts d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration;
- b) les coûts à prendre en considération en l'occurrence sont les coûts estimés des installations et services fournis et mis en œuvre dans le cadre du plan de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe. Ils peuvent également comprendre les coûts exposés par les autorités

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

de surveillance nationales et/ou les organismes agréés, ainsi que les autres coûts exposés par l'État membre concerné et le prestataire de services concerné pour la fourniture des services de navigation aérienne;

- c) le coût de différents services de navigation aérienne est déterminé séparément pour chaque service, comme le prévoit l'article 12, paragraphe 3;
- d) les subventions croisées entre services de navigation aérienne différents sont autorisées uniquement lorsqu'elles sont justifiées par des raisons objectives, et pour autant qu'elles soient clairement identifiées;
- e) la transparence de l'assiette des coûts pour le calcul des redevances est assurée. Des mesures d'exécution sont établies pour la fourniture d'informations par les prestataires de services, afin de permettre le contrôle de leurs prévisions, de leurs coûts réels et de leurs recettes. Les autorités de surveillance nationales, les prestataires de services, les usagers de l'espace aérien, la Commission et Eurocontrol échangent régulièrement des informations.

3. Sans préjudice du système de redevances d'Eurocontrol relatif aux redevances de route, les États membres appliquent les principes ci-après pour la fixation des redevances conformément au paragraphe 2:

- a) les redevances pour les services de navigation aérienne sont fixées d'une manière non discriminatoire. Lors de la fixation des redevances demandées aux différents usagers de l'espace aérien pour l'utilisation d'un même service, aucune distinction n'est faite selon la nationalité des usagers ou la catégorie à laquelle ils appartiennent;
- b) l'exonération de certains usagers, notamment les aéronefs légers et les 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 services de navigation aérienne peuvent produire des recettes supérieures à l'ensemble des coûts d'exploitation directs et indirects et assurer un rendement raisonnable des actifs pour contribuer au financement des améliorations nécessaires des immobilisations;
- d) les redevances reflètent les coûts des services et des installations de navigation aérienne mis à la disposition des usagers de l'espace aérien, compte tenu des capacités contributives relatives des différents types d'aéronefs concernés;
- e) les redevances favorisent la fourniture sûre, efficace et efficiente des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau de sécurité élevé tout en veillant à

l'efficacité économique et stimulent la fourniture de services intégrés. À cet effet, ces redevances peuvent:

- constituer des mécanismes, y compris des mesures incitatives consistant en des avantages ou des inconvénients financiers, destinés à encourager les prestataires de services de navigation aérienne et/ou les usagers de l'espace aérien à contribuer aux améliorations dans la gestion des courants de trafic aérien, telles qu'un accroissement de la capacité et une diminution des retards tout en maintenant un niveau de sécurité optimal. La décision d'appliquer ou non de tels mécanismes relève de la compétence exclusive de chaque État membre,
- fournir des recettes pour financer des projets destinés à soutenir des catégories spécifiques d'usagers de l'espace aérien et/ou de prestataires de services de navigation aérienne afin d'améliorer les infrastructures collectives de navigation aérienne, la fourniture des services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien.

4. Les mesures d'exécution requises dans les domaines couverts par les paragraphes 1, 2 et 3 sont établies conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.

#### Article 16

### Contrôle de la tarification

1. La Commission veille en permanence au respect des principes et mesures visés aux articles 14 et 15 en coopération avec les États membres. La Commission s'efforce d'instaurer les mécanismes nécessaires pour mettre à profit le savoir-faire d'Eurocontrol.

2. À la demande d'un ou plusieurs États membres qui estiment que les principes et mesures n'ont pas été correctement appliqués, ou de sa propre initiative, la Commission effectue une enquête sur toute allégation de non-respect ou de non-application des principes et/ou mesures concernés. Dans un délai de deux mois à compter de la réception d'une demande, après avoir entendu l'État membre concerné et après consultation du comité du ciel unique, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement-cadre, la Commission prend une décision sur l'application des articles 14 et 15 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.

## CHAPITRE IV

**DISPOSITIONS FINALES***Article 17***Adaptation au progrès technique**

1. En vue de leur adaptation au progrès technique, des modifications peuvent être apportées aux annexes conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre.

2. La Commission publie le texte des mesures d'exécution adoptées sur la base du présent règlement au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 18***Confidentialité**

1. Ni les autorités nationales de surveillance, agissant conformément à leur législation nationale, ni la Commission ne divulguent d'informations de nature confidentielle, notamment des informations relatives aux prestataires de services de

navigation aérienne, à leurs relations commerciales ou aux éléments constitutifs de leurs coûts.

2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des autorités de surveillance nationales de divulguer des informations lorsque celles-ci sont indispensables à l'exécution de leurs tâches, auquel cas la divulgation est proportionnée et tient compte des intérêts légitimes des prestataires de services de navigation aérienne en ce qui concerne la protection de leurs secrets commerciaux.

3. En outre, le paragraphe 1 ne fait pas obstacle à la divulgation d'informations, autres que confidentielles, sur les conditions et performances en matière de fourniture de services.

*Article 19***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*.

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*.

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

Fait à Strasbourg, le 10 mars 2004.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

P. COX

*Par le Conseil*

*Le président*

D. ROCHE

## ANNEXE I

**EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES AGRÉÉS**

Tout organisme agréé 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,
  - 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,
  - 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 du présent règlement;
    - 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.
-