

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**      **RÈGLEMENT (CE) N° 549/2004 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**du 10 mars 2004**  
**fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen**  
**(«règlement-cadre»)**  
**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**  
**(JO L 96 du 31.3.2004, p. 1)**

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <b><u>M1</u></b>	Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009	L 300	34	14.11.2009



**RÈGLEMENT (CE) N° 549/2004 DU PARLEMENT EUROPÉEN  
ET DU CONSEIL**

**du 10 mars 2004**

**fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen**

**(«règlement-cadre»)**

**(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 par le comité de conciliation le 11 décembre 2003,

considérant ce qui suit:

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

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

<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. 296), position commune du Conseil du 18 mars 2003 (JO C 129 E du 3.6.2003, p. 1) 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.

**▼B**

par la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale.

- (5) 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.
- (6) Les États membres ont adopté une déclaration générale sur les questions militaires liées au ciel unique européen <sup>(1)</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.
- (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.
- (8) Pour toutes ces raisons et en vue d'étendre le ciel unique européen à un plus grand nombre d'États européens, il convient que la Communauté fixe des objectifs communs et un programme d'action mobilisant les efforts de la Communauté, de ses États membres et des différents acteurs économiques afin de réaliser un espace aérien opérationnel plus intégré, le ciel unique européen, tout en tenant compte des développements en cours au sein d'Eurocontrol.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (13) L'adhésion de la Communauté à Eurocontrol est un élément important pour la réalisation d'un espace aérien paneuropéen.
- (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.
- (15) Conformément aux conclusions du groupe de haut niveau, Eurocontrol est l'organisme qui possède l'expertise nécessaire pour

<sup>(1)</sup> Voir page 9 du présent Journal officiel.

## ▼B

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.

- (16) L'élaboration des mesures nécessaires à la réalisation du ciel unique européen nécessite des consultations étendues avec les acteurs économiques et sociaux.
- (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>(1)</sup> devrait également être consulté.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (23) 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.
- (24) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la création du ciel unique européen, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension transnationale de cette action et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire moyennant des modalités de mise en œuvre tenant compte des spécificités locales, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

<sup>(1)</sup> JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

**▼B**

- (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>(1)</sup>.
- (26) L'article 8, paragraphe 2, du règlement intérieur type des comités <sup>(2)</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,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

**▼M1***Article premier***Objectif et champ d'application**

1. L'initiative «ciel unique européen» a pour objectif de renforcer 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 ainsi que des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, fondés uniquement sur des critères de sécurité, d'efficacité et techniques, 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.

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 13. Le présent règlement et les mesures visées à l'article 3 ne s'appliquent pas aux opérations et à l'entraînement militaires.

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 à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en jetant les bases d'une interprétation commune et d'une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière, et en garantissant que celles-ci sont dûment prises en compte dans le cadre du présent règlement et des règles arrêtées pour son exécution.

4. 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.

<sup>(1)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> JO C 38 du 6.2.2001, p. 3.

**▼B***Article 2***Définitions**

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

- 1) «service du contrôle de la circulation aérienne»: un service assuré dans le but:
    - a) d'empêcher:
      - les abordages entre aéronefs,
      - les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles; et
    - b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
  - 2) «service de contrôle d'aérodrome»: un service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome;
  - 3) «service d'information aéronautique»: un service établi pour fournir, dans une zone de couverture définie, les informations et les données aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne;
  - 4) «services de navigation aérienne»: 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 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'usagers de l'espace aérien en fonction de leurs besoins à court terme;
- ▼M1**
- 8) «usagers de l'espace aérien»: les exploitants d'aéronefs exploités selon les règles de la circulation aérienne générale;
- ▼B**
- 9) «gestion des courants de trafic aérien»: une fonction mise 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;
- ▼M1**
- 10) «gestion du trafic aérien» (GTA): le regroupement des fonctions embarquées et au sol (services de circulation aérienne, gestion de l'espace aérien et gestion des courants de trafic aérien) requises pour assurer le mouvement sûr et efficace des aéronefs durant toutes les phases d'exploitation;
- ▼B**
- 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

**▼B**

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;

**▼M1**

- 13 bis) «plan directeur GTA»: le plan approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil <sup>(1)</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>(2)</sup>;

**▼B**

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

**▼M1**

- 15) «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;

**▼B**

- 16) «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>(3)</sup> permettant la fourniture de services de navigation aérienne dans la Communauté, y compris les interfaces aux frontières avec les pays tiers;
- 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;
- 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>(4)</sup>;

**▼M1**

- 22) «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 Eurocontrol;

<sup>(1)</sup> JO L 95 du 9.4.2009, p. 41.

<sup>(2)</sup> JO L 64 du 2.3.2007, p. 1.

<sup>(3)</sup> Voir page 33 du présent Journal officiel.

<sup>(4)</sup> Convention modifiée par le protocole du 12 février 1981 et révisée par le protocole du 27 juin 1997.

**▼B**

- 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;

**▼M1**

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

**▼B**

- 24) «niveau de vol»: une surface isobare liée à une pression de référence spécifique, soit 1 013,2 hectopascals, et séparée d'autres surfaces de ce type par des intervalles de pression spécifiques;

**▼M1**

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

**▼B**

- 26) «circulation aérienne générale»: tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que tous les mouvements d'aéronefs d'État (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane et de police) lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI;
- 27) «OACI»: Organisation de l'aviation civile internationale, établie par la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale;
- 28) «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;
- 29) «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;
- 30) «services de navigation»: les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement et au temps;
- 31) «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



**▼B**

mise en œuvre uniforme dans la totalité du réseau européen de gestion du trafic aérien;

- 33) «mise en service»: la première mise en exploitation après une installation initiale ou une amélioration d'un système;
- 34) «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;

**▼M1****▼B**

- 38) «services de surveillance»: les installations et les services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre;
- 39) «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;
- 40) «amélioration»: toute modification qui change les caractéristiques opérationnelles d'un système;

**▼M1**

- 41) «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.

**▼B***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>(1)</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>(2)</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>(3)</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.

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

<sup>(2)</sup> Voir page 10 du présent Journal officiel.

<sup>(3)</sup> Voir page 26 du présent Journal officiel.

**▼M1***Article 4***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 indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne. Cette indépendance est réalisée par une séparation adéquate entre les autorités nationales de surveillance et ces prestataires, au moins au niveau fonctionnel.
3. 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, y compris au sein de l'administration d'un État membre. Néanmoins, cela n'empêche pas les autorités nationales de surveillance d'exercer leurs tâches conformément aux règles d'organisation des autorités nationales de l'aviation civile ou de tout autre organisme public.
4. 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.
5. 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 des paragraphes 2, 3 et 4.

**▼B***Article 5***Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par le comité du ciel unique, ci-après dénommé «comité», composé de deux représentants de chaque État membre et présidé par un représentant de la Commission. Le comité veille à un examen approprié des intérêts de toutes les catégories d'utilisateurs.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil 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 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.

**▼M1**

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.

**▼M1***Article 6***Organe consultatif de branche**

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

*Article 7***Relations avec les pays tiers européens**

La Communauté 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 du présent règlement et des mesures visées à l'article 3.

*Article 8***Mesures d'exécution**

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

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

*Article 9***Sanctions**

Les sanctions mises en place par les États membres 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 fournisseurs de services sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

*Article 10***Consultation des parties intéressées**

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

2. La Commission met en place un mécanisme de consultation au niveau communautaire. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE est associé à la consultation.

**▼M1**

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.

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.

*Article 11***Système de performance**

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

- a) des objectifs de performance communautaires 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, compatibles avec les objectifs de performance communautaires; et
- c) l'examen périodique, le contrôle et l'analyse comparative des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau.

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

3. a) Les objectifs de performance communautaires pour le réseau de gestion du trafic aérien sont adoptés par la Commission en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, après prise en compte des contributions des autorités nationales de surveillance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.
- b) Les plans nationaux ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels visés au paragraphe 1, point b), sont élaborés par les autorités nationales de surveillance et adoptés par le ou les États membres. Ces plans comportent des objectifs nationaux ou des objectifs au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels contraignants ainsi qu'un mécanisme incitatif approprié, adopté par le ou les États membres. Les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports sont consultés pour l'élaboration de ces plans.

▼ M1

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

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

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

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

- d) La période de référence pour le système de performance est de trois ans au moins et de cinq ans au plus. Au cours de cette période, si les objectifs nationaux ou fixés au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ne sont pas atteints, les États membres et/ou les autorités nationales de surveillance appliquent les mesures appropriées qu'ils ont définies. La première période de référence couvre les trois premières années suivant l'adoption des mesures d'exécution visées au paragraphe 6.
- e) La Commission procède à des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance et en présente les résultats au comité du ciel unique.

4. Les procédures suivantes s'appliquent au système de performance visé au paragraphe 1:

- 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 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 d'objectifs de performance communautaires en tenant compte des contributions identifiées au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels;

**▼M1**

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

La Commission 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.

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

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:

- a) le contenu et le calendrier des procédures visées au paragraphe 4;
- b) la période de référence et les intervalles pour l'évaluation de la réalisation des objectifs de performance et la fixation de nouveaux objectifs;
- c) les critères à respecter par les autorités nationales de surveillance pour l'établissement des plans de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, contenant les objectifs de performance nationaux ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et le mécanisme incitatif. Les plans de performance:
  - i) sont fondés sur les plans d'entreprise des prestataires de services de navigation aérienne;
  - ii) couvrent tous les éléments de l'assiette des coûts nationale ou de celle des blocs d'espace aérien fonctionnels;
  - iii) comportent des objectifs de performance contraignants, compatibles avec les objectifs de performance communautaires;
- d) les critères permettant d'évaluer si les objectifs nationaux ou établis au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels sont compatibles avec les objectifs de performance communautaires au cours de la période de référence, et d'aider à la mise en œuvre des mécanismes d'alerte;
- e) les principes généraux à respecter par les États membres pour l'élaboration du mécanisme incitatif;
- f) les principes relatifs à l'application d'un mécanisme transitoire nécessaire aux fins de l'adaptation au fonctionnement du système de performance, d'une durée ne dépassant pas douze mois suivant l'adoption des mesures d'exécution.

**▼B***Article 12***Suivi, contrôle et méthodes d'évaluation de l'impact**

1. Le suivi, le contrôle et les méthodes d'évaluation de l'impact s'appuient sur la présentation par les États membres de rapports annuels sur

**▼B**

la mise en œuvre des actions adoptées conformément au présent règlement et des mesures visées à l'article 3.

**▼M1**

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

**▼B**

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

**▼M1**

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

**▼B***Article 13***Sauvegardes**

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

- 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,
- en cas de troubles intérieurs graves affectant l'ordre public,
- en cas de guerre ou de tension internationale grave constituant une menace de guerre,
- afin de remplir les obligations internationales que cet État membre a contractées en vue du maintien de la paix et de la sécurité internationale,
- afin d'effectuer les opérations et l'entraînement militaires, y compris les moyens nécessaires à des exercices.

**▼M1***Article 13 bis***Agence européenne de la sécurité aérienne**

Pour la mise en œuvre du présent règlement, des règlements (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 et du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne <sup>(1)</sup>, les États membres et la Commission assurent, conformément à leur rôle respectif prévu par le présent règlement, une coordination appropriée

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

▼ **M1**

avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne afin de garantir que tous les aspects de sécurité sont dûment pris en compte.

▼ **B**

*Article 14*

**Entrée en vigueur**

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

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