

Journal officiel

de l'Union européenne

ISSN 1725-2431

C 129 E

46^e année

3 juin 2003

Édition de langue française

Communications et informations

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	<i>I Communications</i>	
	Conseil	
2003/C 129 E/01	Position commune (CE) n° 29/2003 du 18 mars 2003 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil fixant le cadre pour la réalisation du Ciel unique européen («règlement-cadre») ⁽¹⁾	1
2003/C 129 E/02	Position commune (CE) n° 30/2003 du 18 mars 2003 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le Ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ⁽¹⁾	11
2003/C 129 E/03	Position commune (CE) n° 31/2003 du 18 mars 2003 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») ⁽¹⁾	16
2003/C 129 E/04	Position commune (CE) n° 32/2003 du 18 mars 2003 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité») ⁽¹⁾	26

FR

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Communications)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 29/2003

arrêtée par le Conseil le 18 mars 2003

**en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil du ...
fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre»)**

(2003/C 129 E/01)

(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 ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,

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 des 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.

(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.

(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) L'espace aérien constitue une ressource limitée, dont l'utilisation optimale et efficace n'est possible que si l'on tient compte des besoins de tous les usagers. Les États membres devraient 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) 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.

(8) 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.

⁽¹⁾ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO C 241 du 7.10.2002, p. 24.

⁽³⁾ JO C 278 du 14.11.2002, p. 13.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 3 septembre 2002 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 18 mars 2003 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

- (9) Les services de la circulation aérienne peuvent être comparés à une autorité publique nécessitant une séparation fonctionnelle ou structurelle et sont organisés selon des formes juridiques très différentes d'un État membre à l'autre.
- (10) 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.
- (11) 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.
- (12) L'adhésion de la Communauté à Eurocontrol est un élément important pour la réalisation d'un espace aérien paneuropéen.
- (13) 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.
- (14) 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.
- (15) L'élaboration des mesures nécessaires à la réalisation du ciel unique européen nécessite des consultations étendues avec les acteurs économiques et sociaux.
- (16) 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 ⁽¹⁾ devrait également être consulté.
- (17) 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.
- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) 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.
- (21) 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.
- (22) 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 ⁽²⁾.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif et champ d'application

1. L'initiative «ciel unique européen» a pour objectif de renforcer les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimiser la capacité en répondant aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien et de réduire au maximum les retards. À cet effet, l'objectif du présent règlement consiste à établir un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen d'ici le 31 décembre 2004.

⁽¹⁾ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

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 11. Le présent règlement et lesdites mesures ne s'appliquent pas aux opérations ni à l'entraînement militaires.

3. L'application du présent règlement et des mesures visées à l'article 3 ne porte pas atteinte aux droits ni aux devoirs des États membres découlant de la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale.

4. L'application à l'aéroport de Gibraltar du présent règlement et des mesures à adopter au titre de l'article 3 s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni sur le conflit de souveraineté portant sur le territoire sur lequel l'aéroport est situé.

5. L'application à l'aéroport de Gibraltar du présent règlement et des mesures à adopter au titre de l'article 3 est suspendue jusqu'à l'entrée en vigueur des arrangements contenus dans la déclaration conjointe, du 2 décembre 1987, faite par les ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de cette date d'entrée en vigueur.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement 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'utilisateurs de l'espace aérien en fonction de leurs besoins à court terme;
- 8) «utilisateurs de l'espace aérien»: tous les aéronefs exploités selon les règles de la circulation aérienne générale;
- 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;
- 10) «gestion du trafic aérien»: le regroupement des fonctions embarquées et au sol (services de la 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'opérations;
- 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;
- 14) «ensemble de services»: au moins deux services de navigation aérienne;
- 15) «certificat»: un document délivré par un État membre, 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;
- 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° .../2003 du Parlement et du Conseil, du ..., concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (règlement sur l'interopérabilité) ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾;
- 21) «principes d'Eurocontrol concernant l'établissement de l'assiette des redevances pour services de navigation aérienne de route et le calcul des taux unitaires»: les principes énoncés dans le document n° 99.60.01/01 publié le 1^{er} août 1999 par Eurocontrol;
- 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, tel qu'il est défini dans la première édition, du 5 février 1996, du «Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace», publié par Eurocontrol;
- 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;
- 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;
- 25) «bloc d'espace aérien fonctionnel»: un bloc d'espace aérien fondé sur des besoins opérationnels, traduisant la nécessité d'assurer une gestion plus intégrée de l'espace aérien, indépendamment des frontières existantes;
- 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 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;
- 37) «secteur»: une subdivision de l'ensemble des tâches de contrôle en portions gérables de l'espace aérien;
- 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.

⁽¹⁾ Voir page 26 du présent Journal officiel.

⁽²⁾ Convention modifiée par le protocole du 12 février 1981 et révisée par le protocole du 27 juin 1997.

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° .../2003 du Parlement européen et du Conseil, du ..., relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ⁽¹⁾;
- b) le règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil, du ..., relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») ⁽²⁾; et
- c) le règlement sur l'interopérabilité,

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

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

Article 4

Autorités de surveillance nationales

1. Les États membres désignent ou établissent un ou plusieurs organismes faisant fonction d'autorité de surveillance nationale 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 de surveillance nationales sont indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne. Cette indépendance est assurée par une séparation adéquate, au moins au niveau fonctionnel, entre les autorités de surveillance nationales et lesdits prestataires. Les États membres veillent à ce que les autorités de surveillance nationales exercent leurs pouvoirs de manière impartiale et transparente.

3. Les États membres notifient à la Commission le nom et l'adresse des autorités de surveillance nationales et les changements apportés à ces données, ainsi que les mesures prises pour assurer le respect du paragraphe 2.

Article 5

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité, ci-après dénommé «comité du ciel unique», composé de deux représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.

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.

⁽¹⁾ Voir page 11 du présent Journal officiel.

⁽²⁾ Voir page 16 du présent Journal officiel.

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.

4. Le comité du ciel unique adopte son règlement intérieur.

Article 6

Relations avec les pays tiers européens

La Communauté s'efforce, dans le cadre des accords conclus avec les pays tiers européens, ou dans le cadre d'Eurocontrol, d'étendre à ces pays le champ d'application du présent règlement et des mesures à adopter au titre de l'article 3.

Article 7

Mesures d'exécution

1. S'agissant de l'élaboration des mesures d'exécution visées à l'article 3 qui relèvent du champ de compétence d'Eurocontrol, la Commission confie des mandats à Eurocontrol, en précisant les missions à accomplir et le calendrier correspondant. La Commission statue conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.

2. Sur la base des travaux réalisés en application du paragraphe 1, les décisions relatives à la mise en œuvre des résultats de ces travaux dans la Communauté et aux délais fixés à cet effet sont prises conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3. Ces décisions sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

3. Nonobstant le paragraphe 2, si Eurocontrol ne peut accepter un mandat qui lui a été confié en application du paragraphe 1, ou si la Commission, en consultation avec le comité du ciel unique, considère que

a) les travaux réalisés sur la base d'un tel mandat ne progressent pas de manière satisfaisante, compte tenu du délai fixé, ou

b) que les résultats de ces travaux ne sont pas adéquats,

la Commission peut adopter, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, d'autres mesures afin d'atteindre les objectifs définis dans le mandat en question.

4. S'agissant de l'élaboration des mesures d'exécution visées à l'article 3 qui ne relèvent pas du champ de compétence d'Eurocontrol, la Commission statue conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3.

Article 8

Consultation des parties intéressées

Les États membres, agissant conformément à leur législation nationale, ainsi que la Commission, instaurent des mécanismes de consultation en vue d'une participation appropriée des parties intéressées à la mise en œuvre du ciel unique européen.

Ces parties intéressées peuvent comprendre:

- les prestataires de services de navigation aérienne;
- les usagers de l'espace aérien;
- les aéroports;
- l'industrie aéronautique; et
- les organisations professionnelles représentant les personnels.

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

Article 9

Examen des performances

1. La Commission veille à l'examen et à l'évaluation des performances de la navigation aérienne, en mettant à profit les compétences existantes d'Eurocontrol.
2. L'analyse des informations recueillies aux fins du paragraphe 1 est destinée à:
 - a) permettre la comparaison entre les services de navigation aérienne et leur amélioration;
 - b) aider les prestataires de services de navigation aérienne à fournir les services requis;
 - c) améliorer le processus de consultation entre les usagers de l'espace aérien, les prestataires de services de navigation aérienne et les aéroports;
 - d) permettre l'identification et la promotion des meilleures pratiques.
3. Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents de la Commission tel qu'il est régi par le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission⁽¹⁾, la Commission arrête, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, des mesures en vue de la diffusion aux parties intéressées des informations visées au paragraphe 2.

Article 10

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 réguliers sur la mise en œuvre des actions adoptées conformément au présent règlement.

2. La Commission examine périodiquement l'application du présent règlement et des mesures à adopter au titre de l'article 3 et adresse un rapport au Parlement européen et au Conseil, une première fois pour le ... (*). 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.

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

4. Les rapports contiennent une évaluation des résultats atteints par les actions prises en application du présent règlement dans les différents domaines d'intervention, eu égard aux objectifs initiaux et en vue des besoins futurs.

Article 11

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.

Article 12

Entrée en vigueur

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

⁽¹⁾ JO L 145 du 31.5.2002, p. 43.

(*) Trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

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

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL ⁽¹⁾

I. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure de codécision (article 251 du traité CE), le Conseil est parvenu le 5 décembre 2002 à un accord politique sur la série de quatre projets de règlements visant à réaliser un «ciel unique européen».

Dans ce cadre, le Conseil a tenu compte de l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture le 3 septembre 2002 ainsi que des avis rendus respectivement par le Comité des régions et le Comité économique et social.

«L'initiative visant à créer un ciel unique européen prévoit de renforcer les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimiser la capacité répondant aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien et de réduire au maximum les retards. Dans ce cadre, les quatre règlements ont principalement pour objectif 1) d'améliorer et de renforcer la sécurité, 2) d'appuyer le concept d'un espace aérien opérationnel plus intégré dans le cadre de la politique commune des transports, 3) d'établir des exigences communes pour garantir une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne dans la Communauté, et 4) de réaliser l'interopérabilité entre les différents systèmes, composants et procédures associées du réseau européen de gestion du trafic aérien.»

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Généralités

Le Conseil a apporté un certain nombre de modifications aux propositions de la Commission, qui portent tant sur la forme que sur le fond. En ce qui concerne les modifications de forme, le Conseil s'est efforcé de rendre les textes plus simples, plus clairs et de manière générale plus compréhensibles. Le Conseil a largement remanié les textes afin d'améliorer leur structure logique et il a supprimé un certain nombre de dispositions en vue d'éviter les doubles emplois.

Pour ce qui est de la teneur des propositions, le Conseil a introduit certaines modifications visant à tenir compte de demandes spécifiques formulées par les États membres. Des modifications ont également été apportées eu égard à des demandes émanant des autorités militaires des États membres. Les principales modifications concernant chacun des règlements (premièrement le règlement-cadre, puis les trois règlements spécifiques) sont indiquées ci-après.

2. Observations spécifiques concernant les différents règlements

a) Règlement du Parlement européen et du Conseil fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre»)

Le Conseil, estimant que les dispositions du règlement-cadre s'appliquent systématiquement aussi aux trois règlements spécifiques, est convenu de renforcer le caractère «horizontal» dudit règlement, en y transférant les dispositions qui sont communes à ces règlements spécifiques. Ainsi, le Conseil a décidé de transférer dans le règlement-cadre toutes les définitions qui figuraient auparavant dans les trois règlements spécifiques et d'aligner celles-ci autant que possible sur les définitions de l'OACI. Le Conseil a également introduit de nouveaux articles de nature horizontale qui portent sur les autorités de surveillance nationales et sur la consultation des parties intéressées, et il a adapté l'article sur la procédure de comité applicable à tous les règlements relatifs au ciel unique européen. Les articles qui «résumaient» le contenu des règlements spécifiques ont été supprimés en vue de clarifier le texte du règlement-cadre et d'éviter les doubles emplois.

Le Conseil a pu accepter la date indicative du 31 décembre 2004 en ce qui concerne l'instauration du cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen. Il a souligné que l'application des règlements relatifs au ciel unique européen ne porte pas préjudice à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien et il a rappelé que, conformément à l'amendement du Parlement, ces règlements ne portent pas atteinte aux droits et aux devoirs découlant de la Convention de Chicago de 1944. Pour ce qui est du domaine militaire, le Conseil a souligné que les règlements relatifs au ciel unique européen ne portent pas préjudice aux besoins des États membres en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense, et il a déclaré que les règlements ne s'appliquent pas aux opérations et à l'entraînement militaires. Le Conseil a également précisé la clause de sauvegarde. En outre, les États membres ont présenté une déclaration sur la coopération entre civils et militaires.

⁽¹⁾ Cet exposé des motifs s'applique à chacune des quatre positions communes concernant les règlements du paquet «ciel unique européen».

En ce qui concerne la relation avec Eurocontrol, le Conseil a décidé de renforcer considérablement la position de cette organisation. À cette fin, il a prévu des dispositions visant à associer Eurocontrol aux futurs travaux sur les mesures d'exécution. Le Conseil estime qu'il est parvenu à élaborer un texte équilibré qui devrait garantir que des mesures appropriées sont adoptées, quelles que soient les circonstances.

Pour ce qui est des *amendements du Parlement*, le Conseil s'est efforcé de les intégrer dans toute la mesure du possible. Cependant — et ceci vaut également pour les règlements spécifiques —, différents amendements n'ont pu être intégrés, les passages en question ayant été sensiblement modifiés ou même supprimés. Cela étant, le Conseil a pu accepter, du point de vue de la forme ou du fond, tout ou partie des amendements 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 26, 28, 31 et 33.

b) *Règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»)*

Le Conseil est convenu que le champ d'application de ce règlement devrait couvrir l'espace aérien placé sous la responsabilité des États membres et situé dans les régions européennes et africaines de l'OACI. Le Conseil a ajouté que les États membres pourraient décider d'appliquer le règlement à l'espace aérien placé sous leur responsabilité à l'intérieur d'autres régions de l'OACI.

Le Conseil a sensiblement modifié l'article sur la création de la Région européenne supérieure d'information de vol (RESIV) et a précisé que, s'agissant de la reconnaissance par l'OACI de la RESIV, la Commission devrait présenter une recommandation au Conseil conformément à l'article 300 du traité, en ce qui concerne les questions relevant de la compétence de la Communauté. Le Conseil a également souligné que la création de la RESIV serait sans préjudice des responsabilités des États membres envers l'OACI. En outre, le Conseil a séparé certaines dispositions, telles que celles relatives à la division entre l'espace aérien supérieur et inférieur, des dispositions sur la RESIV.

En ce qui concerne la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, le Conseil est convenu que les décisions dans ce domaine ne pourraient pas être imposées aux différents États. Par conséquent, il a indiqué qu'un bloc d'espace aérien fonctionnel ne serait créé que par accord mutuel entre les États membres responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien englobé dans le bloc (ou par une déclaration d'un État membre si l'espace aérien englobé dans le bloc relève totalement de sa responsabilité). Cependant, afin d'assurer une coordination appropriée quant à la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel, le Conseil a précisé que le ou les États membres concernés ne devraient arrêter de décisions qu'après avoir consulté les parties concernées, y compris la Commission et les autres États membres. Les principes généraux communs relatifs à la création et à la modification de blocs d'espace aérien fonctionnels devraient être définis dans le cadre de la procédure générale sur les mesures d'exécution, avec la participation d'Eurocontrol.

Le Conseil a décidé de supprimer la disposition relative au routage direct compte tenu de la nouvelle approche adoptée par Eurocontrol dans ce domaine.

En ce qui concerne la gestion coordonnée de l'espace aérien par des utilisateurs civils et militaires, le Conseil a insisté sur l'application uniforme du concept de gestion souple de l'espace aérien tel qu'il a été défini par l'OACI et développé par Eurocontrol. Le Conseil a également souligné que toutes les mesures arrêtées dans ce domaine, y compris la mise en place de mesures d'exécution, devraient être prises dans le cadre de la politique commune des transports.

Enfin, le Conseil a estimé qu'il serait judicieux d'examiner tout d'abord les progrès accomplis quant à l'application de ce règlement à l'espace aérien supérieur, avant de prendre une décision sur l'extension de son champ d'application à l'espace aérien inférieur.

Pour ce qui est des *amendements du Parlement*, le Conseil a pu accepter, du point de vue de la forme ou du fond, tout ou partie des amendements 36, 37, 41, 47, 49, 52, 53, 54, 56, 60, 61, 63 et 64.

c) *Règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»)*

Conformément aux amendements adoptés par le Parlement, le Conseil a réexaminé le règlement afin d'accorder un degré élevé de priorité aux questions de sécurité. Le Conseil a exclu du champ d'application du règlement les services de recherche et de sauvetage, étant donné qu'ils ne font pas partie des services de navigation aérienne et que, dans certains États membres, ils relèvent de l'armée.

Le Conseil a précisé quelles sont les tâches des autorités de surveillance nationales en ce qui concerne les prestataires de services de navigation aérienne et il a décidé de simplifier les règles relatives à la délégation des tâches par ces autorités à des organismes agréés. Le Conseil a supprimé la disposition concernant l'octroi de licences et la formation pour les contrôleurs, étant donné que cette disposition a une nature déclaratoire et que, en tant que telle, elle n'a pas sa place dans le règlement.

En ce qui concerne les règles relatives à la fourniture de services, le Conseil a clarifié le texte en prévoyant une disposition séparée relative aux «exigences communes» et en remplaçant le système d'agrément des prestataires de services de navigation aérienne par un système de certification de ces prestataires de services. Le Conseil est convenu que ce système ne s'appliquerait pas au cas des prestataires de services de navigation aérienne qui fournissent ces services principalement pour des mouvements d'aéronefs autres que la circulation aérienne générale.

Pour ce qui est de la désignation des prestataires de services de la circulation aérienne, le Conseil a affirmé que les États membres ont un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne le choix d'un prestataire de services et est convenu d'étendre cette prérogative à la désignation des prestataires de services météorologiques.

Le Conseil a tenu compte de la suggestion du Parlement visant à assurer la cohérence entre le système de tarification et l'Accord multilatéral d'Eurocontrol relatif aux redevances de route. Pour ce qui est de l'établissement de l'assiette des redevances, le Conseil a supprimé les dispositions relatives aux coûts externes. En ce qui concerne les mécanismes d'incitation dans le cadre des systèmes de tarification, le Conseil est convenu que la décision d'appliquer ou non de tels mécanismes relève de la compétence exclusive de chaque État membre.

Pour ce qui est des *amendements du Parlement*, le Conseil a pu accepter, du point de vue de la forme ou du fond, tout ou partie des amendements 1, 2, 6, 7, 8, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 28, 29, 30, 32, 33, 34 et 35.

d) *Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»)*

Le Conseil n'a pas apporté de modification importante au texte présenté par la Commission. Il a cependant largement remanié le texte afin de le rendre plus compréhensible.

Le Conseil a introduit des règles plus détaillées concernant les dispositions transitoires en vue de protéger les investissements réalisés par les États membres pendant la période précédant l'entrée en vigueur du règlement.

Comme pour les autres règlements spécifiques, le Conseil a estimé que la consultation des parties intéressées constituait une question de nature horizontale qui devait être traitée dans le règlement-cadre.

Il convient enfin de noter que les annexes I et II du règlement ont été remaniées par un groupe d'experts ad hoc qui a précisé les textes en question.

Pour ce qui est des *amendements du Parlement*, le Conseil a pu accepter, du point de vue de la forme ou du fond, tout ou partie des amendements 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 et 73.

III. CONCLUSIONS

Le Conseil estime que les textes de ses positions communes concernant le paquet «ciel unique européen» sont pertinents et équilibrés. Pour ce qui est des amendements présentés par le Parlement européen en première lecture, le Conseil note que, quant à leur objectif et à leur esprit, la grande majorité de ces amendements sont très similaires aux dispositions correspondantes des positions communes du Conseil. Par conséquent, le Conseil est d'avis que les textes de ses positions communes garantissent globalement la réalisation de l'objectif visé par ces amendements.

Enfin, le Conseil souhaiterait souligner que l'accord auquel il est parvenu en ce qui concerne la coopération entre civils et militaires, lequel est acceptable sous sa forme actuelle pour toutes les parties concernées dans les États membres, est le fruit d'un travail considérable et difficile sur ce point très délicat.

POSITION COMMUNE (CE) N° 30/2003**arrêtée par le Conseil le 18 mars 2003****en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil du ...
relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le Ciel unique européen («règlement
sur l'espace aérien»)**

(2003/C 129 E/02)

(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 ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La réalisation du ciel unique européen exige une approche harmonisée en vue de réglementer l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien.
- (2) Le rapport du groupe à haut niveau sur le ciel unique européen, de novembre 2000, a confirmé la nécessité d'établir des règles à l'échelon communautaire pour concevoir, réglementer et gérer l'espace aérien au niveau européen et pour améliorer la gestion des courants de trafic aérien.
- (3) 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 accrue de la gestion de l'espace aérien, et l'élaboration de concepts et procédures nouveaux en matière de gestion du trafic aérien.
- (4) Le règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil, du ..., établit le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ⁽⁵⁾.
- (5) Aux termes de l'article 1^{er} de la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale, les États contractants reconnaissent que «chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire». C'est dans le cadre de cette souveraineté

que les États membres de la Communauté exercent, sous réserve des conventions internationales applicables, les prérogatives de puissance publique pour le contrôle de la navigation aérienne.

- (6) L'espace aérien est une ressource qui doit pouvoir être utilisée avec souplesse par tous les usagers dans l'équité et la transparence, tout en tenant compte des besoins des États membres en matière de sécurité et de défense et des engagements qu'ils ont pris dans le cadre d'organisations internationales.
- (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.
- (8) Les activités d'Eurocontrol confirment qu'il ne serait pas réaliste de développer isolément le réseau de routes aériennes et la structure de l'espace aérien, étant donné que chaque État membre fait partie intégrante du réseau européen de gestion du trafic aérien, tant au sein qu'à l'extérieur de la Communauté.
- (9) Il convient de créer un espace aérien opérationnel 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.
- (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.
- (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.
- (12) La reconfiguration de l'espace devrait être fondée sur les besoins opérationnels, quelles que soient les frontières existantes.
- (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.

⁽¹⁾ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 35.

⁽²⁾ JO C 241 du 7.10.2002, p. 24.

⁽³⁾ JO C 278 du 14.11.2002, p. 13.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 3 septembre 2002 (non encore paru au Journal officiel), position commune du 18 mars 2003 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁵⁾ Voir page 1 du présent Journal officiel.

- (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.
- (15) 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.
- (16) 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.
- (17) 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.
- (18) 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,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

GÉNÉRALITÉS

Article premier

Objectif et champ d'application

1. Dans le champ d'application du règlement-cadre, le présent règlement concerne l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen. L'objectif du présent règlement est d'appuyer le concept d'un espace aérien opérationnel 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° .../2003 du Parlement européen et du conseil, du ..., relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»)⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Voir page 16 du présent Journal officiel.

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

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*.

CHAPITRE II

ARCHITECTURE DE L'ESPACE AÉRIEN

Article 2

Niveau de division

Le niveau de division entre l'espace aérien supérieur et inférieur est fixé au niveau de vol 285.

Les déviations par rapport au niveau de division qui sont justifiées compte tenu des exigences opérationnelles peuvent être décidées en accord avec les États membres concernés, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre.

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 Région européenne supérieure d'information de vol (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.

2. La RESIV est conçue de manière à englober l'espace aérien relevant de la responsabilité des États membres conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, et elle peut également incorporer 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 7, 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.

5. Sans préjudice de la publication par les États membres de l'information aéronautique et en concordance avec celle-ci, la Commission, en étroite coopération avec Eurocontrol, coordonne la réalisation d'une publication unique d'information aéronautique relative à la RESIV, tenant compte des prescriptions pertinentes de l'OACI.

*Article 4***Classification de l'espace aérien**

La Commission et les États membres œuvrent à l'harmonisation progressive de la classification de l'espace aérien, conçue pour permettre la fourniture, sans solution de continuité, des services de navigation aérienne dans le cadre du ciel unique européen. Cette approche commune se fonde sur une application simplifiée de la classification de l'espace aérien telle que définie par la stratégie d'Eurocontrol en matière d'espace aérien pour les pays de la Conférence européenne de l'aviation civile, conformément aux normes de l'OACI.

Les règles d'application nécessaires dans ce domaine sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 7 du règlement-cadre.

*Article 5***Reconfiguration de l'espace aérien supérieur**

1. En vue de permettre une capacité et une efficacité maximales du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen et de maintenir un niveau élevé de sécurité, l'espace aérien supérieur est reconfiguré en blocs d'espace aérien fonctionnels.

2. Les blocs d'espace aérien fonctionnels comportent notamment les éléments suivants:

- a) ils sont étayés par un dossier de sécurité;
- b) ils permettent une utilisation optimale de l'espace aérien, compte tenu des courants de trafic aérien;
- c) ils sont justifiés par la valeur ajoutée globale qu'ils apportent, y compris l'utilisation optimale des ressources techniques et humaines, sur la base d'analyses coût/efficacité;
- d) ils assurent un transfert fluide et souple de la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne entre les unités des services de la circulation aérienne;
- e) ils assurent la compatibilité entre les configurations des espaces aériens supérieur et inférieur;
- f) ils respectent les conditions découlant des accords régionaux conclus au sein de l'OACI; et
- g) ils respectent les accords régionaux qui existent à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, en particulier ceux concernant les pays tiers européens.

3. Des principes généraux communs concernant la création et la modification des blocs d'espace aérien fonctionnels sont arrêtés conformément à la procédure visée à l'article 7 du règlement-cadre.

4. Un bloc d'espace aérien fonctionnel n'est créé que par accord mutuel entre les États membres responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien englobé dans le bloc, ou

par une déclaration d'un État membre si l'espace aérien englobé dans le bloc relève totalement de sa responsabilité. Le ou les États membres concernés n'arrêtent de décisions qu'après avoir consulté les parties concernées, y compris la Commission et les autres États membres.

5. Lorsqu'un bloc d'espace aérien fonctionnel est lié à un espace aérien qui relève totalement ou partiellement de la responsabilité de deux États membres ou davantage, l'accord créant ce bloc contient les dispositions nécessaires concernant les modalités de modification du bloc et celles de retrait d'un État membre dudit bloc, y compris les régimes de transition.

6. Les décisions visées aux paragraphes 4 et 5 sont notifiées 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.

*Article 6***Route optimisée et conception des secteurs dans l'espace aérien supérieur**

1. Des principes et des critères communs pour la conception des routes et des secteurs sont établis en vue d'assurer une utilisation de l'espace aérien sûre, économiquement efficace et respectueuse de l'environnement. La conception des secteurs doit être compatible notamment avec la conception des routes.

2. Les mesures d'exécution nécessaires dans les domaines couverts par le paragraphe 1 sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 7 du règlement-cadre.

3. Les décisions relatives à l'établissement ou à la modification des routes et des secteurs exigent l'approbation des États membres responsables pour l'espace aérien auquel ces décisions s'appliquent.

CHAPITRE III

GESTION SOUPLE DE L'ESPACE AÉRIEN DANS LE CIEL UNIQUE EUROPÉEN*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 7 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 7 du règlement-cadre.

Article 9

Gestion des courants de trafic aérien

1. Des mesures d'exécution relatives à la gestion des courants de trafic aérien sont établies conformément à la procédure visée à l'article 7 du règlement-cadre, de manière à optimiser les capacités d'utilisation de l'espace aérien disponibles et de renforcer les opérations de gestion des courants de trafic aérien. Ces mesures se fondent sur la transparence et l'efficacité, garantissant que les capacités sont fournies de manière souple et en temps utile, en conformité avec les recommandations du plan régional de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe.

2. Les mesures d'exécution appuient les 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 de la circulation aérienne générale, notamment en périodes d'encombrement et de crise.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 10

Réexamen

Dans le cadre du réexamen périodique visé à l'article 10, 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 d'ici 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.

Article 11

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.

Fait à ...

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Voir page 8 du présent Journal officiel.

POSITION COMMUNE (CE) N° 31/2003**arrêtée par le Conseil le 18 mars 2003****en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil du ...
relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen («règlement
sur la fourniture de services»)**

(2003/C 129 E/03)

(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 ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,

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° .../2003 du Parlement européen et du Conseil, du ..., établit le cadre de la création du ciel unique européen («règlement-cadre») ⁽⁵⁾.
- (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° .../2003 du Parlement européen et du Conseil, du ..., relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ⁽⁶⁾. 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.
- (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 d'instituer un régime commun de certification des prestataires de services de navigation aérienne, permettant de préciser les droits et obligations des prestataires de ces services tout en garantissant la continuité de leur fourniture.
- (10) Les conditions liées aux certificats devraient être objectivement justifiées et non discriminatoires, proportionnées, transparentes et compatibles avec les normes internationales pertinentes.
- (11) 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.

⁽¹⁾ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 26.

⁽²⁾ JO C 241 du 7.10.2002, p. 24.

⁽³⁾ JO C 278 du 14.11.2002, p. 13.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 3 septembre 2002 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 18 mars 2003 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁵⁾ Voir page 1 du présent Journal officiel.

⁽⁶⁾ Voir page 11 du présent Journal officiel.

- (12) 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.
- (13) 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.
- (14) 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.
- (15) 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.
- (16) Il convient que les comptes de tous les prestataires de services de navigation aérienne soient les plus transparents possible.
- (17) 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.
- (18) La tarification appliquée aux usagers de l'espace aérien devrait être équitable et transparente.
- (19) 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.
- (20) 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.
- (21) 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.
- (22) 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.
- (23) 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.
- (24) 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.
- (25) 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.
- (26) 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 5 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*.

CHAPITRE II

RÈGLES RELATIVES À LA FOURNITURE DE SERVICES

Article 5

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,
- ressources humaines,
- sûreté.

Article 6

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 5. 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.

4. Les certificats précisent les droits et obligations des prestataires de services de navigation aérienne. 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 7 et sous réserve de l'article 8, 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. 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 18, paragraphe 2, la mise en conformité avec le présent article. Les États membres notifient cette prolongation à la Commission et la motivent.

Article 7

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 5 et 6.

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.

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 qui font partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité.

Article 8

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 9

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. 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 8, paragraphe 1.

Article 10

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 11***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⁽¹⁾ aux prestataires de services de navigation aérienne qui relèvent du champ d'application du présent règlement.

*Article 12***Accès aux données et protection des données**

1. Les données opérationnelles pertinentes sont échangées en temps réel entre les prestataires de services de navigation aérienne et entre ces derniers, 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 13***Généralités**

Conformément aux exigences des articles 14 et 15, 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 14***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 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 11, paragraphe 3.

d) Les subventions croisées entre services de navigation aérienne différents sont autorisées pour autant qu'elles soient clairement identifiées.

⁽¹⁾ JO L 243 du 11.9.2002, p. 1.

e) La transparence du calcul des redevances sur la base des coûts 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 permettent de fournir de manière sûre et efficace 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 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 7 du règlement-cadre.

Article 15

Contrôle de la tarification

1. La Commission veille en permanence au respect des principes et mesures visés aux articles 13 et 14 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 13 et 14 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 16

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 17

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 18

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 6 et 7 entreront en vigueur un an après la publication des exigences communes visées à l'article 5 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 ...

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

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 5 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) les spécifications opérationnelles relatives aux services concernés;
 - b) l'échéance à laquelle les services devraient être fournis;
 - c) les différents équipements devant être utilisés pour l'exploitation des services concernés;
 - d) les restrictions à l'exploitation des services autres que ceux liés à la fourniture de services de navigation aérienne;
 - e) les contrats, accords ou autres mesures existant entre le prestataire de services et un tiers et concernant les services fournis;
 - f) 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;
 - g) 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.
-

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Voir page 8 du présent Journal officiel.

POSITION COMMUNE (CE) N° 32/2003**arrêtée par le Conseil le 18 mars 2003****en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil du ...
concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'inter-
opérabilité»)**

(2003/C 129 E/04)

(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 notam-
ment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du
traité ⁽⁴⁾,

considérant ce qui suit:

- (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° .../2003 du Parlement européen et du Conseil, du ..., relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») ⁽⁵⁾ et avec l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien conformément au règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil, du ..., relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ⁽⁶⁾.
- (2) 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 ⁽⁷⁾, et dans laquelle les exigences essentielles, les règles et les normes sont complémentaires et cohérentes.

⁽¹⁾ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 41.

⁽²⁾ JO C 241 du 7.10.2002, p. 24.

⁽³⁾ JO C 278 du 14.11.2002, p. 13.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 3 septembre 2002 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 18 mars 2003 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁵⁾ Voir page 16 du présent Journal officiel.

⁽⁶⁾ Voir page 11 du présent Journal officiel.

⁽⁷⁾ JO C 136 du 4.6.1985, p. 1.

- (3) Le règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil, du ..., fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ⁽⁸⁾ définit le cadre pour la réalisation du ciel unique européen.
- (4) 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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.

⁽⁸⁾ Voir page 1 du présent Journal officiel.

- (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.
- (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.
- (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.
- (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 ⁽¹⁾. En tant que de besoin, ces modules devraient être étendus pour couvrir des exigences spécifiques des secteurs concernés.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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 œuvre 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.
- (18) 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 ⁽²⁾ 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 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 ⁽³⁾ 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 ⁽⁴⁾ 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 par le présent règlement, après une période transitoire.

⁽¹⁾ JO L 220 du 30.8.1993, p. 23.

⁽²⁾ JO L 187 du 29.7.1993, p. 52. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 97/15/CE de la Commission (JO L 95 du 10.4.1997, p. 16).

⁽³⁾ JO L 95 du 10.4.1997, p. 16. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 2082/2000 (JO L 254 du 9.10.2000, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 254 du 9.10.2000, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 980/2002 (JO L 150 du 8.6.2002, p. 38).

(19) 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/CE 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,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Champ d'application et objectif

1. Dans le cadre du champ d'application «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.

CHAPITRE II

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

- 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) 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) déterminer les composants en rapport avec les systèmes; et/ou
- 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) spécifier les conditions de mise en œuvre y compris, le cas échéant, la date à laquelle toutes les parties concernées doivent s'y conformer.

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 7 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⁽¹⁾, et en vertu des orientations générales de coopération entre la Commission et les organismes européens de normalisation signées le 13 novembre 1984,

⁽¹⁾ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée par la directive 98/48/CE (JO L 217 du 5.8.1998, p. 18).

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.

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.

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 aux 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 l'encontre de l'organe, quel qu'il soit, 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 aux 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.

Article 8

Organismes notifiés

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes 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 organisme et son numéro d'identification obtenu de la Commission. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* la liste des organismes, de leurs numéros d'identification et de leurs domaines de compétence, et tient cette liste à jour.

2. Les États membres appliquent les critères prévus 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.

3. Tout État membre annule la notification d'un organisme notifié si celui-ci ne remplit plus les critères de l'annexe V. Il en informe immédiatement la Commission 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.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 9

Révision des annexes

En cas de progrès technique ou opérationnel, les annexes I et II peuvent être adaptées conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre.

Article 10

Dispositions transitoires

1. À partir du ... (*), 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.

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 ... (**), sauf disposition contraire des mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.

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,

(*) Un an et demi après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

(**) Huit ans et demi après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

de sorte que la conformité aux règles essentielles et/ou aux 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.

Article 11

Abrogation

Les directives 93/65/CEE et 97/15/CE et les règlements (CE) n° 2082/2000 et n° 980/2002 sont abrogés le ... (*).

Article 12

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.

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

(*) 18 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

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 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 utilisés pour les services d'information aéronautique.
 8. Systèmes et procédures pour l'exploitation 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

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

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 SPÉCIFIQUES

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 doivent 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*

Les systèmes de traitement des données de vol doivent permettre la mise en œuvre progressive de concepts d'exploitation avancés agréés et validés pour toutes les phases de vol.

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.

3.2.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes de traitement des données de surveillance doivent permettre la mise à disposition progressive de nouvelles sources d'informations de surveillance de manière à améliorer la qualité globale du service.

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.

4.2. *Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation*

Les systèmes de communications doivent permettre la mise en œuvre de concepts d'exploitation avancés agréés et validés pour toutes les phases de vol.

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 déclaration 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. Procédure de vérification pour les 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 V

LES ORGANISMES NOTIFIÉS

1. L'organisme, 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 le fabricant ou le constructeur et cet organisme.
 2. L'organisme et le personnel responsable de l'exécution des contrôles 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 jugement ou les résultats de leur 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.
 4. Le personnel 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'impartialité du personnel d'inspection doit être garantie. Sa rémunération ne doit pas être fonction du nombre d'inspections effectuées ni de leurs résultats.
 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.
-

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Voir page 8 du présent Journal officiel.