



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION

FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS

Bruxelles, le 25 juin 2008

Le personnel du contrôle de la circulation aérienne réagit à la proposition de la Commission

Le 25 juin, la Commission a publié sa Communication au Conseil et au Parlement européen visant à modifier le « Ciel unique européen », un train de mesures législatives applicables au contrôle de la circulation aérienne adopté en avril 2004.

Les membres du personnel du contrôle de la circulation aérienne en Europe sont aujourd'hui confrontés à une proposition de législation de la Commission européenne visant à accélérer des changements fondamentaux dans la manière dont ce service de sécurité est fourni en Europe.

L'ETF a procédé à une première analyse du texte et formule des observations au nom des contrôleurs, techniciens et autres personnels d'appui actifs dans le secteur du contrôle de la circulation aérienne en Europe.

L'ETF se félicite que la Commission s'oriente vers une aviation plus durable et plus performante. Grâce aux modifications proposées, le secteur du contrôle de la circulation aérienne sera en mesure d'apporter un appui plus efficace à l'industrie de transport aérien européen.

La Commission confirme l'approche ascendante qui préside à la création des blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB), de même que le rôle confié au Comité sectoriel de dialogue social de l'aviation civile, associant le personnel et les employeurs au moindre changement.

Cependant, si elle est favorable à l'extension prévue du champ de compétences de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (EASA) aux aéroports et à la gestion de la circulation aérienne (ATM), l'ETF insiste sur l'indispensable renforcement des performances en termes de sécurité, qui doit constituer la priorité des changements législatifs en objet. C'est pourquoi l'ETF regrette que l'accent n'ait pas été suffisamment mis sur le renforcement de l'environnement de sécurité pour les travailleurs du transport aérien et sur la collecte et l'analyse à l'échelle européenne des données touchant à la sécurité.

L'ETF regrette que les facteurs humains, qui constituent une caractéristique essentielle du service ATM, ne soient pas suffisamment pris en compte. Cette nouvelle législation devrait compter parmi ses objectifs prioritaires la garantie de la compétence du personnel, au moyen de l'extension du système de délivrance de licences à l'ensemble des emplois dans la chaîne de sécurité.

Laurence King, Président du Groupe de travail conjoint de l'ETF sur la gestion du trafic aérien (JATMWG), estime que « cette nouvelle législation fournit l'occasion de mettre le transport aérien européen sur la bonne voie pour ce qui est des performances en matière de sécurité et d'environnement. La Commission a fait un premier pas dans la bonne direction ; il appartient maintenant au Conseil et au Parlement européen de compléter le travail en incorporant nos propositions ».

Il poursuit en ces termes : « Nous aurions aimé voir souligner la coopération entre les prestataires de services de contrôle aérien dans le processus FAB en tant que moyen le plus réaliste et le plus ambitieux de réaliser des progrès ».

L'ETF représente plus de 2,5 millions de travailleurs des transports issus de 223 organisations syndicales et 40 pays européens, dans les secteurs suivants : transport ferroviaire, transport routier et logistique, transport maritime, navigation fluviale, aviation civile, infrastructures portuaires, tourisme et pêche.

L'ETF se félicite que, grâce aux pressions qu'elle a exercées, le démantèlement des services ATM **ne** figure **pas** dans la proposition. L'ETF considère le démantèlement comme un objectif inopportun pour le secteur ATM et estime que toute porte laissée ouverte (article 18a du règlement sur la fourniture de services) pour concrétiser une telle proposition devrait être refermée.

Les contrôleurs de la circulation aérienne et l'ensemble des travailleurs du secteur ATM en Europe suivront de très près les développements. L'ETF fera tout ce qui est en son pouvoir pour mettre en place un ciel unique européen sûr et efficace, qui réponde également aux besoins sociaux des travailleurs.

L'ETF a publié un mémorandum détaillé sur le SES II, qui peut être consulté sur le site <http://www.jatmwg.org/>. Pour plus d'informations, veuillez contacter François Ballestro, Secrétaire politique de l'ETF, à l'adresse suivante : f.ballestro@etf-europe.org.



PRESS RELEASE

EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION

FEDERATION EUROPEENNE DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS

Brussels, June 25th, 2008.

Air Traffic Control workers react to Commission proposal

On the 25th of June, the Commission published its communication to the Council and the European Parliament, amending the 'Single European Sky', a legislative package for Air Traffic Control adopted in April 2004.

The ETF, on behalf of Europe's Air Traffic controllers, engineers and other support staff, has made a first analysis and comment.

ETF welcomes the move towards more sustainable and performing aviation. These proposed changes will enable Air Traffic Control to be a more efficient support to the European Air Transport industry.

There is confirmation of the 'bottom-up approach' for establishing 'Functional Airspace Blocks' (FABs) in Europe, and the use of Civil Aviation Sectoral Social Dialogue Committee involving staff and employers in any changes.

However, whilst supporting the planned extension of the European Aviation Safety Agency to airports and Air Traffic Management (ATM), ETF insists that safety performance must also improve, and that this is the priority in these legislative changes. For this reason, the ETF regrets the lack of emphasis given to improving the safety environment for aviation workers, and the collection and analysis of safety data across Europe.

The ETF is not satisfied because human factors, a main feature of the ATM service, are not sufficiently recognized. The competence of ATM personnel through the extension of the licensing scheme to all the jobs within the safety chain should be a major objective of this new legislation.

Laurence King, the ETF Joint Air Traffic Management Working Group (JATMWG) President, says "this new legislation is an opportunity to get European Air Transport on the right track for safety and environmental performance. The Commission has made a first step; the Council and the European Parliament now have the initiative to complete the work incorporating our proposals."

He continues; "We would have liked to see cooperation emphasized between Air Control Service Providers in the FABs process as the most realistic and ambitious way to make progress."

Thanks to its pressure, the ETF is satisfied that 'unbundling' of ATM services is **not** included in this proposal. The ETF considers unbundling as an ill advised objective for the ATM sector and that any remaining open door (art 18a of service provision regulation) to enable such a proposal should be rejected.

Air traffic controllers and all ATM workers across Europe will be watching developments carefully. The ETF will do its utmost to create a safe and an efficient Single European Sky, which also meets the social needs of the employees.

The ETF has published an expanded position paper on SES II that can be found on <http://www.jatmwg.org/>. For more information, please contact François Ballestero, ETF Political Secretary, f.ballestero@etf-europe.org

The ETF represents more than 2.5 million transport workers from 223 transport unions and 40 European countries, in the following sectors: railways, road transport and logistics, maritime transport, inland navigation, civil aviation, ports & docks, tourism and fisheries.



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le XXX
COM(2008) 388

YY/XXXX (COD)

**PROPOSITION DE RÈGLEMENT (CE) N° xxx/200x
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE)
n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique
européen**

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

**PROPOSITION DE RÈGLEMENT (CE) N° xxx/200x
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen
(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,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
vu l'avis du Comité des régions²,
statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité³,
considérant ce qui suit:

- (1) La mise en œuvre de la politique commune des transports exige un système de transport aérien performant qui permette le fonctionnement sûr, régulier et durable des services de transport aérien et qui facilite donc la libre circulation des marchandises, des personnes et des services.
- (2) L'adoption par le Parlement européen et le Conseil du règlement (CE) n° 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen⁴, du règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen⁵, du règlement (CE) n° 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen⁶ et du règlement (CE) n° 552/2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien⁷ (premier paquet législatif sur le ciel unique européen) a établi une base juridique solide pour un système de gestion du trafic aérien (ATM) ininterrompu, interopérable et sûr.
- (3) Afin d'achever la création du ciel unique européen, il est nécessaire d'arrêter de nouvelles mesures au niveau communautaire visant, en particulier, à améliorer les performances du système aéronautique européen dans des domaines essentiels comme la sécurité, la capacité, l'efficacité des opérations de vol, la rentabilité et l'environnement dans le respect des objectifs impératifs de sécurité.

¹ JO C...

² JO C...

³ JO C...

⁴ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

⁵ JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

⁶ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

⁷ JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.

- (4) L'industrie aéronautique, les États membres et d'autres parties intéressées souhaitent vivement que le cadre réglementaire applicable au transport aérien en Europe soit simplifié et plus efficace, il a été institué, en novembre 2006, un groupe de haut niveau sur l'avenir du cadre réglementaire européen en matière d'aviation (ci-après "le groupe de haut niveau"). Ce groupe, composé de représentants de la plupart des parties intéressées, a présenté, en juillet 2007, un rapport contenant un ensemble de recommandations sur les moyens d'accroître les performances et de mieux gérer le système aéronautique européen.
- (5) À sa réunion du 7 avril 2008, le Conseil de l'Union européenne a invité la Commission à mettre au point, conformément aux recommandations du groupe de haut niveau, une approche globale du système, en tenant compte du concept de "porte à porte", pour renforcer la sécurité, améliorer la gestion du trafic aérien et accroître la rentabilité.
- (6) Le règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)⁸ préconise d'établir et de mettre en œuvre un plan directeur ATM. La mise en œuvre du plan directeur ATM exige des mesures réglementaires qui étayent l'élaboration, l'introduction et le financement de nouveaux concepts et technologies. Cela doit aboutir à un système composé d'éléments totalement harmonisés et interopérables, garantie d'une haute performance des activités de transport aérien en Europe.
- (7) Le groupe de haut niveau a recommandé d'accorder la même importance à l'environnement qu'à la sécurité et à l'efficacité dans le système aéronautique et a insisté sur le fait que l'industrie et les législateurs doivent collaborer pour faire en sorte que la gestion du trafic aérien contribue autant que possible à la viabilité.
- (8) Pour assurer une supervision cohérente et fiable de la fourniture de services en Europe, il faut garantir aux autorités nationales de surveillance assez d'indépendance et de ressources.
- (9) Les partenaires sociaux doivent être informés et consultés 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 européen⁹ doit également être consulté.
- (10) Pour parvenir à une gestion du trafic aérien et à des services de navigation aérienne plus performants, il est nécessaire d'établir un cadre pour la définition, la réalisation et le respect d'objectifs contraignants dans des domaines essentiels de performance en tenant compte des politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Il est indispensable qu'un tel cadre prévoie un mécanisme approprié de compte rendu, d'examen, d'évaluation et de diffusion des données de performance de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, ainsi que des mesures incitatives et dissuasives adaptées pour favoriser la réalisation des objectifs.
- (11) Il est nécessaire d'adapter au progrès technique le premier paquet législatif sur le ciel unique européen.

⁸ JO L 64 du 2.3.2007, p. 1.

⁹ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27. Décision modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1792/2006 de la Commission (JO L 362 du 20.12.2006, p. 1).

- (12) Il faut préciser que les États membres ne peuvent pas refuser de désigner un prestataire de services de navigation aérienne au motif qu'il est établi dans un autre État membre ou qu'il appartient à des ressortissants de cet État membre.
- (13) Les blocs d'espace aérien fonctionnels sont des éléments déterminants pour développer la coopération entre les prestataires de services de navigation aérienne afin d'améliorer les performances et de créer des synergies. Les États membres doivent créer des blocs d'espace aérien fonctionnels d'ici à la fin de 2012 au plus tard.
- (14) Si l'amélioration des performances, en particulier la mise en œuvre du plan directeur ATM, exige plus de ressources que celles actuellement disponibles, il convient de prendre des dispositions pour financer des projets communs.
- (15) Les rapports de la commission d'examen des performances d'Eurocontrol et le rapport final du groupe de haut niveau confirment qu'il est impossible 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 (EATMN), tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Communauté.
- (16) Il faut donc créer un espace aérien opérationnel de plus en plus intégré pour la circulation aérienne générale.
- (17) Une région européenne d'information de vol (REIV) englobant l'espace aérien sous la responsabilité des États membres doit faciliter la planification commune et l'exploitation intégrée afin d'éliminer les goulets d'étranglement régionaux.
- (18) Les usagers de l'espace aérien ne bénéficient pas des mêmes conditions d'accès à l'espace aérien communautaire ni de la même liberté de mouvement à l'intérieur de celui-ci. Cela est dû à l'absence de règles communautaires harmonisées, en particulier d'une classification harmonisée de l'espace aérien. Il appartient donc à la Commission d'harmoniser ces règles sur la base des normes de l'OACI.
- (19) Le réseau européen de gestion du trafic aérien doit être conçu et mis en place dans un souci d'efficacité, de sécurité et de viabilité écologique de l'ensemble du réseau de transport aérien. Comme indiqué dans le rapport de la commission d'examen des performances d'Eurocontrol sur l'évaluation des initiatives de blocs d'espace aérien fonctionnels et de leur contribution à l'amélioration des performances, on pourrait mieux y parvenir par une gestion coordonnée du réseau de transport aérien au niveau communautaire.
- (20) Il est essentiel de mettre en place une structure commune et harmonisée de l'espace aérien en termes de routes, de fonder l'organisation actuelle et future de l'espace aérien sur des principes communs, de veiller à la mise en œuvre progressive du plan directeur ATM, d'optimiser l'utilisation des ressources limitées pour éviter les coûts inutiles d'équipage, et de concevoir et gérer l'espace aérien selon des règles harmonisées. À cette fin, la Commission doit être responsable de l'adoption des règles nécessaires et de l'application des décisions qui sont juridiquement contraignantes.
- (21) Le groupe de haut niveau a recommandé de fonder les fonctions nouvelles ou avancées sur les bases existantes et de responsabiliser Eurocontrol, tout en désignant la Communauté comme seul législateur et en respectant le principe de la séparation entre législation et prestation de services. Par conséquent, la Commission doit confier à une organisation Eurocontrol réformée, disposant de nouvelles modalités de gestion, l'exécution des tâches relatives aux fonctions visées au précédent considérant, qui n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice

d'un pouvoir discrétionnaire. L'exécution de ces tâches par Eurocontrol doit être assurée de façon impartiale et rentable et avec l'entière participation des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne.

- (22) Il convient de prendre des mesures appropriées pour gérer plus efficacement les courants de trafic aérien afin d'aider les unités opérationnelles existantes, y compris l'Organisme central de gestion des courants de trafic aérien d'Eurocontrol, à assurer l'efficacité des opérations de vol. En outre, la communication de la Commission sur un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe¹⁰ souligne la nécessité d'assurer la cohérence entre les plans de vol et les créneaux aéroportuaires.
- (23) L'absence d'information aéronautique moderne, complète, de haute qualité et disponible en temps utile nuit à la sécurité et empêche les usagers de l'espace aérien de bénéficier des mêmes conditions d'accès à l'espace aérien communautaire et de la même liberté de mouvement à l'intérieur de celui-ci. Compte tenu du plan directeur ATM, la Communauté doit prendre l'initiative de moderniser ce secteur en coopération avec Eurocontrol et faire en sorte que les usagers puissent consulter ces données par l'intermédiaire d'un point d'accès public unique fournissant des informations intégrées modernes, faciles à utiliser et validées.
- (24) Pour éviter les formalités administratives inutiles et les procédures de vérification redondantes, les certificats délivrés conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE¹¹, lorsqu'ils s'appliquent à des constituants ou systèmes, doivent être acceptés aux fins du présent règlement.
- (25) Dans son rapport final à la Commission, le groupe de haut niveau a recommandé d'axer particulièrement le programme SESAR sur la définition de procédures et systèmes interopérables et l'échange d'informations en Europe et avec le reste du monde. Cela implique également d'élaborer des normes pertinentes et de définir de nouvelles mesures d'exécution ou spécifications communautaires dans le contexte du ciel unique européen.
- (26) Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement doivent être arrêtées conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹².
- (27) En particulier, la Commission doit avoir la compétence d'adapter les mesures à l'évolution technique ou opérationnelle ainsi que de définir les critères et procédures de base pour l'exercice de certaines fonctions de gestion du réseau. Comme il s'agit de mesures de portée générale visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement ou de le compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

¹⁰ COM(2006) 819.

¹¹ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

¹² JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

- (28) Lorsque, pour des raisons d'urgence impérieuse, les délais normaux fixés par la procédure de réglementation avec contrôle ne peuvent être respectés, la Commission doit être en mesure de recourir à la procédure d'urgence visée à l'article 5 bis, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE.
- (29) Il convient donc de modifier les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 en conséquence.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 549/2004 est modifié comme suit:

(1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

'1. L'initiative "ciel unique européen" a pour objectif de renforcer les normes de sécurité actuelles en matière de transport aérien, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales du système de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale en Europe afin de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien. À cet effet, le présent règlement établit un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen.'

(2) L'article 2 est modifié comme suit:

(a) le point 8 est remplacé par le texte suivant:

'8. "usagers de l'espace aérien": les exploitants d'aéronefs exploités selon les règles de la circulation aérienne générale;'

(b) le point 10 est remplacé par le texte suivant:

'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'opération;'

(c) le point 13 bis suivant est ajouté:

'13 bis. "plan directeur ATM": le plan approuvé par le Conseil conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil;'

(d) le point 21 est supprimé.

(e) le point 22 est remplacé par le texte suivant:

'22. "gestion souple de l'espace aérien": un concept de gestion de l'espace aérien appliqué dans la zone couverte par la Conférence européenne de l'aviation civile sur la base du "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace" publié par Eurocontrol;'

(f) le point 25 est remplacé par le texte suivant:

'25. "bloc d'espace aérien fonctionnel": un bloc d'espace aérien fondé sur des besoins opérationnels et défini indépendamment des frontières nationales, où la fourniture des services de navigation aérienne et services connexes est optimisée ou intégrée;'

(g) le point 37 est supprimé.

(3) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

'Article 4

Désignation et indépendance des autorités nationales de surveillance

1. Les États membres désignent ou instituent à leur convenance, conjointement ou individuellement, un ou plusieurs organismes comme leur autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au titre du présent règlement et des mesures visées à l'article 3, paragraphe 1.

2. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance, lorsqu'elles effectuent les tâches visées au paragraphe 1, soient indépendantes, au moins fonctionnellement, de toute autre entité publique ou privée.

3. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance exercent leurs compétences de manière impartiale et transparente. Ils veillent également à ce que le personnel des autorités nationales de surveillance et les personnes responsables de leur gestion agissent en toute indépendance, impartialité et transparence.

4. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance disposent des ressources humaines et financières suffisantes pour exercer leurs fonctions.

5. Les États membres notifient à la Commission le nom et l'adresse des autorités nationales de surveillance et les changements apportés à ces données, ainsi que les mesures prises pour assurer l'application des paragraphes 2, 3 et 4.'

(4) À l'article 5, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

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

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

(5) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

'Article 6

Organe consultatif de branche

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

(6) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

'Article 8

Mesures d'exécution

1. La Commission arrête des mesures d'exécution lorsque cela est prévu expressément par le présent règlement ou les règlements visés à l'article 3, ou lorsque cela est nécessaire pour atteindre les objectifs de ces règlements.

2. Concernant l'élaboration des mesures d'exécution, la Commission peut confier des mandats à Eurocontrol en précisant les tâches à effectuer et le calendrier correspondant. Dans ce cadre, elle s'efforce d'utiliser au mieux les dispositions d'Eurocontrol en matière de participation et de consultation de toutes les parties intéressées, dès lors que ces dispositions sont conformes aux pratiques de la Commission en matière de transparence et de procédures de consultation et ne sont pas contraires à ses obligations institutionnelles. La Commission statue conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.

3. Sur la base des travaux réalisés en application du paragraphe 2, les décisions relatives à la mise en œuvre des résultats de ces travaux dans la Communauté et au délai fixé à cet effet sont prises conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3.

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

- a) si Eurocontrol ne peut accepter un mandat qui lui a été confié en application du paragraphe 2, ou
- b) si la Commission, en concertation avec le comité, estime que:
 - i) les travaux réalisés sur la base d'un tel mandat ne progressent pas de manière satisfaisante compte tenu du délai fixé, ou
 - ii) les résultats de ces travaux ne sont pas adéquats.

5. La Commission statue conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3:

- a) lorsqu'elle décide de ne pas confier de mandat à Eurocontrol en application du paragraphe 2, ou
- b) lorsque les mesures d'exécution à arrêter n'entrent pas dans les attributions d'Eurocontrol.'

(7) L'article 10 est modifié comme suit:

(a) au deuxième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

'- toutes les catégories d'usagers de l'espace aérien,'

(b) le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

'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 et sur les mécanismes de participation appropriée du comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission*.'

* JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

(8) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

'Article 11

Système d'amélioration des performances

1. Pour accroître les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau dans le ciel unique européen, la Commission instaure un système d'amélioration des performances. Le système repose, en particulier, sur les éléments suivants:

- a) examen périodique, contrôle et analyse comparative des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau ainsi qu'études ad hoc portant sur des questions précises;
- b) procédures et responsabilités concernant la collecte, la validation, l'examen, l'évaluation et la diffusion des données relatives aux performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau fournies par toutes les parties intéressées parmi lesquelles les exploitants d'aéroport, les coordonnateurs d'aéroport, les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les autorités nationales de surveillance, les États membres et Eurocontrol;
- c) domaines essentiels de performance appropriés, sur la base du document n° 9854 de l'OACI "Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondial" adapté, le cas échéant, pour tenir compte des exigences spécifiques du ciel unique européen, et objectifs correspondant à ces domaines;
- d) principaux indicateurs pour mesurer les performances et fixer les objectifs;
- e) définition d'objectifs de performance communautaires, avec une période de référence d'au moins trois ans et d'au plus cinq ans, et critères de convergence appropriés conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3;
- f) critères à respecter par les autorités nationales de surveillance pour la préparation des plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances. En particulier, ces plans:
 - sont fondés sur les plans d'entreprise des prestataires de services;
 - couvrent tous les éléments de coût de l'assiette nationale ou régionale;
 - comportent des objectifs de performance contraignants conformes aux objectifs de performance communautaires;
 - font l'objet d'une consultation avec les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroport et les coordonnateurs d'aéroport;
- g) critères et procédures d'évaluation, d'approbation, de contrôle et d'application des plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances, parmi lesquels:
 - i) évaluation par la Commission des plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances afin de veiller à ce que, au moins, ils répondent collectivement aux objectifs communautaires;

- ii) approbation par la Commission des plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3;
- iii) contrôle de l'application des plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances comprenant des mécanismes d'alerte appropriés;
- iv) évaluation de la réalisation des objectifs de performance, chaque année et au terme de la période de référence, et fixation de nouveaux objectifs pour la période de référence suivante;
- v) mesures correctrices, ainsi que mesures incitatives ou dissuasives appropriées, à appliquer par les États membres au cas où les objectifs nationaux ou régionaux ne seraient pas atteints chaque année ou au terme de la période de référence.

2. Sans préjudice du rôle du comité, la Commission peut désigner Eurocontrol ou une autre entité publique compétente comme "organe d'évaluation des performances". L'organe d'évaluation des performances a pour rôle d'assister la Commission dans la mise en œuvre du plan d'amélioration des performances visé au paragraphe 1. La Commission veille à ce que l'organe d'évaluation des performances agisse en toute indépendance lorsqu'il s'acquitte des tâches que la Commission lui a confiées.

3. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 8.'

**Première édition 2005.

(9) À l'article 12, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

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

Article 2

Le règlement (CE) n° 550/2004 est modifié comme suit:

(1) À l'article 2, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

'3. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels s'étendant sur un espace sous la responsabilité de plusieurs États membres, les États membres concernés concluent un accord sur la surveillance prévue par le présent article relativement aux prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services concernant ces blocs. En outre, les États membres s'efforcent de conclure un accord sur la surveillance prévue par le présent article, établissant la reconnaissance mutuelle des tâches de surveillance déjà entreprises, relativement aux prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services dans un État membre autre que celui dans lequel ils ont leur lieu d'exploitation principal.'

(2) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

'Article 4

Exigences de sécurité

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

(3) L'article 5 est supprimé.

(4) À l'article 7, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

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

(5) L'article 8 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

'1. Les États membres garantissent la fourniture des services de la circulation aérienne en exclusivité dans des blocs d'espace aérien spécifiques relevant de l'espace aérien sous 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.

Un État membre ne peut refuser de désigner un prestataire de services de la circulation aérienne au motif que son système juridique national exige que les prestataires de services de la circulation aérienne fournissant des services dans l'espace aérien sous sa responsabilité:

- a) soient détenus, directement ou par participation majoritaire, par cet État membre ou ses ressortissants, ou
- b) aient leur lieu d'exploitation principal ou leur siège social sur le territoire de cet État membre, ou
- c) utilisent uniquement des installations dans cet État membre.'

(b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

'4. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 9 bis et s'étendant sur l'espace aérien sous la responsabilité de plusieurs États membres, les États membres concernés désignent conjointement, conformément au paragraphe 1, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne, un mois au moins avant la mise en œuvre du bloc d'espace aérien.'

(6) L'article 9 bis suivant est ajouté:

'Article 9 bis

Blocs d'espace aérien fonctionnels

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires à la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, le plus rapidement possible et d'ici à la fin de 2012 au plus tard, afin d'atteindre la capacité et l'efficacité maximales du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen, de maintenir un niveau élevé de sécurité et

de contribuer aux performances globales du système de transport aérien et à la réduction de l'impact sur l'environnement. Les États membres coopèrent autant que possible afin de se conformer à cette disposition.

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

- a) sont étayés par un dossier de sécurité;
- b) permettent une utilisation optimale de l'espace aérien compte tenu des courants de trafic aérien;
- c) se justifient par la valeur ajoutée globale qu'ils procurent, y compris l'utilisation optimale des ressources techniques et humaines, sur la base d'analyses de rentabilité;
- d) 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) garantissent la compatibilité des différentes configurations d'espace aérien;
- f) respectent les conditions découlant des accords régionaux conclus au sein de l'OACI; et
- g) 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. Un bloc d'espace aérien fonctionnel est créé uniquement par accord mutuel entre les États membres responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien compris dans le bloc d'espace aérien fonctionnel, ou par la déclaration d'un État membre si l'espace aérien compris dans le bloc est totalement sous sa responsabilité. Avant de créer un bloc d'espace aérien fonctionnel, les États membres concernés fournissent à la Commission, aux autres États membres et autres parties intéressées les informations appropriées permettant de déterminer si le bloc remplit les critères visés au paragraphe 2, et leur donnent la possibilité de formuler des observations.

4. Lorsqu'un bloc d'espace aérien fonctionnel relève de l'espace aérien sous la responsabilité de plusieurs États membres, l'accord créant le bloc d'espace aérien fonctionnel contient les dispositions nécessaires concernant les modalités de modification du bloc et de retrait d'un État membre dudit bloc, y compris les régimes de transition.

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

6. Les décisions visées aux paragraphes 3 et 4 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.

7. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.'

(7) À l'article 12, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

'3. Lorsqu'ils offrent un ensemble de services, les prestataires de services de navigation aérienne déterminent et font apparaître, dans leurs comptes financiers, les coûts et revenus correspondant aux services de navigation aérienne, ventilés conformément au système de tarification des services de navigation aérienne visé à l'article 14 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.'

(8) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

Article 14

Généralités

Conformément aux exigences des articles 15 et 16, le système de tarification des services de navigation aérienne contribue à une plus grande transparence dans la fixation, l'imposition et la perception des redevances dues par les usagers de l'espace aérien, à la rentabilité de la fourniture des services de navigation aérienne et à l'efficacité des opérations de vol, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal. 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 de route d'Eurocontrol.'

(9) L'article 15 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

(i) le point a) est remplacé par le texte suivant:

'a) le coût à répartir entre les usagers de l'espace aérien est le coût fixé de la fourniture des services de navigation aérienne, y compris les montants appropriés pour les intérêts sur les investissements et l'amortissement des éléments d'actif, ainsi que les coûts d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration;'

(ii) le point b) est remplacé par le texte suivant:

'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 encourus par les autorités nationales de surveillance ou les organismes agréés, ainsi que les autres coûts encourus par l'État membre concerné et le prestataire de services concerné pour la fourniture des services de navigation aérienne. Ils ne comprennent pas le coût des sanctions imposées par les États membres conformément à l'article 9 du règlement-cadre ni le coût des éventuelles mesures correctrices imposées par les États membres conformément à l'article 11, paragraphe 1, point g), point v), du règlement-cadre;'

(iii) le point d) est remplacé par le texte suivant:

'd) les subventions croisées ne sont pas autorisées entre services de route et services terminaux. Elles sont autorisées entre services de navigation aérienne différents dans l'une des deux catégories uniquement lorsqu'elles sont justifiées par des raisons objectives et pour autant qu'elles soient clairement identifiées;'

(b) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

(i) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

'Les États membres appliquent les principes ci-après pour la fixation des redevances conformément au paragraphe 2:'

(ii) le point suivant est ajouté après le point b):

'b bis) les redevances sont fixées par année civile et couvrent une période d'au moins trois ans et d'au plus cinq ans;'

(iii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

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

(iv) le point e) est remplacé par le texte suivant:

'e) les redevances favorisent la fourniture sûre, efficace, effective et durable des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau élevé de sécurité et de rentabilité et encouragent la fourniture de services intégrés. À cet effet, et relativement aux plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances, les autorités nationales de surveillance peuvent instaurer des mécanismes, y compris des mesures incitatives consistant en des avantages ou des inconvénients financiers, afin d'encourager les prestataires de services de navigation aérienne ou les usagers de l'espace aérien à contribuer aux améliorations dans la fourniture des services de navigation aérienne telles qu'un accroissement de capacité, une diminution des retards et un développement durable, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal.'

(c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

'4. La Commission peut décider, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre, que les redevances doivent servir à financer des projets communs destinés à aider certaines catégories précises d'usagers de l'espace aérien ou de prestataires de services de navigation aérienne à perfectionner des infrastructures collectives de navigation aérienne et à améliorer la fourniture de services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien, en particulier lorsque cela peut être nécessaire à la mise en œuvre du plan directeur ATM. Ces décisions définissent le projet commun et précisent, en particulier, le calendrier de réalisation, les coûts à imputer aux usagers de l'espace aérien et la répartition des tâches entre les États membres.

5. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.'

(10) À l'article 16, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

'1. La Commission veille en permanence au respect des principes et règles visés aux articles 14 et 15 en coopération avec les États membres. La Commission s'efforce d'instaurer les mécanismes nécessaires pour mettre à profit le savoir-faire d'Eurocontrol et partage les résultats du contrôle avec les États membres, Eurocontrol et les représentants des usagers de l'espace aérien.'

2. À la demande d'un ou de plusieurs États membres qui estiment que les principes et règles visés aux articles 14 et 15 n'ont pas été correctement appliqués, ou de sa propre initiative, la Commission effectue une enquête sur toute allégation de non-respect ou de non-application des principes ou règles concernés et partage les conclusions de l'enquête avec les États membres, Eurocontrol et les représentants des usagers de l'espace aérien. Dans un délai de deux mois à compter de la réception d'une demande, après avoir entendu l'État membre concerné et avoir consulté le comité du ciel unique conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement-cadre, la Commission prend une décision sur l'application des articles 14 et 15 et décide si la pratique concernée peut être poursuivie.'

(11) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

'Article 17

Révision des annexes

Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels des annexes afin de les adapter à l'évolution technique ou opérationnelle sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement-cadre.

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

(12) À l'article 18, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

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

2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des autorités nationales de surveillance ou de la Commission de divulguer des informations lorsque celles-ci sont indispensables à l'exercice de leurs fonctions, auquel cas la divulgation est proportionnée et tient compte des intérêts légitimes des prestataires de services de navigation aérienne, des usagers de l'espace aérien, des aéroports ou d'autres parties intéressées en ce qui concerne la protection de leurs secrets commerciaux.'

(13) L'article 18 bis suivant est ajouté:

'Article 18 bis

Réexamen

1. Dans le cadre de l'examen périodique prévu par l'article 12, paragraphe 2, du règlement-cadre, et au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission réalise une étude prospective sur les conditions de l'application future des principes de l'économie de marché à la fourniture et à la désignation des services dans les domaines de la communication, la navigation, la surveillance, la météorologie et l'information aéronautique.

2. Compte tenu des conclusions de l'étude et des progrès accomplis, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport accompagné, le cas échéant, d'une proposition visant à étendre l'application des principes de l'économie de marché à un ou plusieurs des services visés au paragraphe 1 ou à prévoir toute autre mesure appropriée.'

Article 3

Le règlement (CE) n° 551/2004 est modifié comme suit:

(1) L'article 2 est supprimé.

(2) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

'Article 3

Région européenne d'information de vol (REIV) unique

1. La Communauté et ses États membres demandent à l'OACI de créer et de reconnaître une région européenne d'information de vol (REIV) unique. À cette fin, pour les questions relevant de la compétence de la Communauté, la Commission présente, si nécessaire, une recommandation au Conseil, conformément à l'article 300 du traité, au plus tard le [...] ¹³.

2. La REIV est conçue pour englober l'espace aérien sous la responsabilité des États membres conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, et peut également comprendre l'espace aérien de pays tiers européens.

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

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

(3) L'article 3 bis suivant est ajouté:

'Article 3 bis

Information aéronautique

1. Sans préjudice de la publication par les États membres de l'information aéronautique, la Commission, en collaboration avec Eurocontrol, veille à la disponibilité, par voie électronique, d'une information aéronautique de haute qualité, présentée sous une forme harmonisée et répondant aux exigences de tous les usagers concernés quant à la qualité et la mise à disposition en temps utile des données.

2. Aux fins du paragraphe 1, la Commission:

- a) met au point une infrastructure communautaire d'information aéronautique sous la forme d'un portail électronique d'informations intégrées librement accessible au public. Cette infrastructure permet de consulter et de se procurer les données nécessaires relevant, entre autres, de l'information aéronautique, du bureau de piste des services de la circulation aérienne, des services météorologiques et de la gestion des courants de trafic aérien;
- b) soutient la modernisation et l'harmonisation de la fourniture de l'information aéronautique, au sens le plus large, en étroite coopération avec Eurocontrol et l'OACI.

¹³ Quatre ans après l'entrée en vigueur du règlement modificatif.

3. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.'

(4) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

'Article 4

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

Conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre, la Commission arrête des mesures d'exécution afin:

- a) d'intégrer les dispositions pertinentes des normes de l'OACI et les pratiques recommandées concernant les règles de l'air, avec les adaptations et améliorations appropriées le cas échéant;
- b) d'harmoniser l'application de la classification de l'espace aérien de l'OACI, avec les adaptations et améliorations appropriées le cas échéant, de façon à permettre la fourniture ininterrompue des services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.'

(5) L'article 5 est supprimé.

(6) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

'Article 6

Gestion et conception du réseau

1. Le réseau de gestion du trafic aérien permet une utilisation optimale de l'espace aérien et, aux utilisateurs de celui-ci, d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne.

2. Afin d'atteindre les objectifs visés au paragraphe 1, la Commission veille à ce que les fonctions suivantes soient exercées:

- a) conception du réseau de routes européen;
- b) coordination et affectation des ressources limitées, en particulier des radiofréquences et des codes de réponse radar;
- c) autres tâches exigées par le réseau de gestion du trafic aérien, telles que définies dans le plan directeur ATM.

La Commission peut, sous son contrôle et sa responsabilité, confier à Eurocontrol des tâches relatives à l'exercice des fonctions susmentionnées, qui n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. Ces tâches sont effectuées de façon impartiale et rentable, compte tenu des besoins de l'ensemble du réseau de gestion du trafic aérien et avec l'entière participation des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne.

3. Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent article en le complétant, relativement à la définition des critères et procédures de base pour l'exercice des fonctions visées au paragraphe 2, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement-cadre.

4. Les modalités d'application des mesures visées au paragraphe 3 sont arrêtées conformément à l'article 8 du règlement-cadre. Les mesures individuelles prévues par

ces modalités d'application sont arrêtées par la Commission. Les modalités d'application peuvent disposer que, pour des raisons d'urgence, Eurocontrol arrête certains types de décision individuelle conformément aux orientations données par la Commission.

5. Les aspects de la conception de l'espace aérien autres que ceux visés au paragraphe 2 sont traités au niveau national ou régional. Ce processus de conception tient compte de la croissance et de la complexité du trafic et comprend une consultation approfondie de toutes les catégories d'usagers de l'espace aérien.

6. Les États membres confient à Eurocontrol la gestion des courants de trafic aérien comme précisé dans une mesure d'exécution arrêtée conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre et aux exigences posées par la Commission conformément à l'article 9.'

(7) À l'article 9, le paragraphe 3 suivant est ajouté:

'3. Les mesures d'exécution assurent la cohérence entre les plans de vol et les créneaux aéroportuaires et la nécessaire coordination avec les régions limitrophes.'

Article 4

Le règlement (CE) n° 552/2004 est modifié comme suit:

(1) L'article 6 bis suivant est ajouté:

'Article 6 bis

Autre vérification de la conformité

Aux fins des articles 5 et 6 du présent règlement, tout certificat délivré conformément au règlement (CE) n° 216/2008, lorsqu'il s'applique à des constituants ou systèmes, est considéré comme une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou comme une déclaration CE de vérification, s'il établit la conformité aux exigences essentielles du présent règlement et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.'

(2) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

'Article 9

Révision des annexes

Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels des annexes, afin de les adapter à l'évolution technique ou opérationnelle, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement-cadre.

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

(3) L'annexe II est modifiée comme suit:

(a) À la partie A, le premier paragraphe du point 2, Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation, est remplacé par le texte suivant:

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

- (b) La partie B est modifiée comme suit:
- (i) le premier paragraphe du point 3.1.2, Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation, est remplacé par le texte suivant:
- 'Les systèmes de traitement des données de vol permettent la mise en œuvre progressive de concepts d'exploitation avancés, approuvés et validés, pour toutes les phases de vol comme prévu, en particulier, dans le plan directeur ATM.'
- (ii) le point 3.2.2, Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation, est remplacé par le texte suivant:
- '3.2.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation
- Les systèmes de traitement des données de surveillance permettent la mise à disposition progressive de nouvelles sources d'informations de surveillance de façon à améliorer la qualité globale du service comme prévu, en particulier, dans le plan directeur ATM.'
- (iii) le point 4.2, Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation, est remplacé par le texte suivant:
- '4.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation
- Les systèmes de communications permettent la mise en œuvre de concepts d'exploitation avancés, approuvés et validés pour toutes les phases de vol comme prévu, en particulier, dans le plan directeur ATM.'

Article 5

Entrée en vigueur

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

L'article 6, paragraphes 2 et 6, du règlement (CE) n° 551/2004 modifié par le présent règlement s'applique à partir de la date indiquée dans les mesures d'exécution respectives mais au plus tard 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 Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, le règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, le règlement (CE) n° 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen, et le règlement (CE) n° 552/2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

2. CADRE GPA / EBA

Domaines politiques concernés et activités associées:

Activité: "Transports intérieurs, aériens et maritimes"

Objectif: "Assurer la mise en œuvre du marché intérieur des services de transport"

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés

06 02 03 – Sécurité des transports

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière

Les propositions consistent en la modification de la législation communautaire. Il n'y a, en principe, pas de limite de durée. Pour des raisons pratiques, est envisagée la période courant entre la date d'adoption prévue (2009) et le terme des perspectives financières (2013).

3.3. Caractéristiques budgétaires

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation de pays candidats	Rubrique PF
	DNO	CND ¹⁴	NON	NON	NON	NON
	DNO	CD	NON	NON	NON	NON

¹⁴ Crédits non dissociés.

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Nature de la dépense	Section n°		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
----------------------	------------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Dépenses opérationnelles¹⁵

Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,25
Crédits de paiement (CP)		b		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,25

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence¹⁶

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

MONTANT DE RÉFÉRENCE TOTAL

Crédits d'engagement		a+c		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,25
Crédits de paiement		b+c		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,25

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence¹⁷

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d	0,117	0,117	0,234	0,234	0,234	0,234	1,17
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,29

Total indicatif du coût de l'action

TOTAL des CE y compris coût des ressources humaines		a+c+d+e	0,117	1,425	2,542	2,542	2,542	2,542	11,71
TOTAL des CP y compris coût des ressources humaines		b+c+d+e	0,117	1,425	2,542	2,542	2,542	2,542	11,71

¹⁵ Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

¹⁶ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

¹⁷ Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement par les États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.	Total
.....	f							
TOTAL des CE avec cofinancement	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

- Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel¹⁸ (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- Proposition sans incidence financière sur les recettes
- Incidence financière – L'effet sur les recettes est le suivant:

millions d'euros (à la 1^{ère} décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant l'action [année n-1]	Situation après l'action					
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁹
	a) Recettes en termes absolus							
	b) Modification des recettes	Δ						

¹⁸ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

¹⁹ Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées si la durée de l'action dépasse 6 ans.

4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) – voir détails au point 8.2.1.

Besoins annuels	Année 2008	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.
Total des effectifs	1	1	2	2	2	2

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

5.1. Réalisation nécessaire à court ou long terme

Instauration et contrôle de l'application de la législation dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles

Le développement du marché du transport aérien exige une infrastructure solide. La gestion du trafic aérien fait partie de cette infrastructure (à l'instar des aéroports). L'efficacité du réseau de transport aérien exige une intervention communautaire, d'autant plus que la gestion du trafic aérien constitue un monopole naturel.

La législation sur le ciel unique facilitera la mise en œuvre et le déploiement du plan directeur SESAR.

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)

Assurer la mise en œuvre du marché intérieur des services de transport.

Les objectifs spécifiques concernent les services de navigation aérienne. Accroître les performances du réseau pour promouvoir le développement de l'aviation civile par la réglementation de la gestion du trafic aérien. L'actuel système non contraignant d'analyse comparative des performances est transformé en système réglementaire pour une performance accrue. La Commission fixe des objectifs de performance en s'appuyant sur un organe indépendant d'évaluation des performances. Le comité du ciel unique européen, institué par la législation actuelle, interviendra également dans la procédure réglementaire.

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

- Gestion centralisée*
 - directement par la Commission
 - indirectement par délégation à:
 - des agences exécutives
 - des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,
 - des organismes publics nationaux ou des organismes avec mission de service public
- Gestion partagée ou décentralisée*
 - avec des États membres

- avec des pays tiers
- Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)*

Remarques:

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

6.1. Système de contrôle

Il ne s'agira pas seulement de contrôler les effets sur les performances, l'idée-force de la réforme étant l'évaluation et la réglementation des performances. La gestion du trafic aérien, en tant que monopole naturel, devra satisfaire à des objectifs de performance spécifiques. Ces objectifs seront également fixés en étroite coopération avec les usagers de l'espace aérien, qui financent le système et constituent la clientèle, et les prestataires de services, de navigation aérienne entre autres.

Le ciel unique a établi un cadre institutionnel qui permet aux parties intéressées, en particulier aux usagers de l'espace aérien, de faire part de leurs préoccupations concernant l'efficacité des mesures.

6.2. Évaluation

6.2.1. Évaluation ex ante

Les propositions législatives ont été élaborées sur la base de deux rapports. La Commission a demandé à la commission d'examen des performances d'Eurocontrol d'entreprendre une évaluation indépendante de l'impact du ciel unique sur les performances du système de gestion du trafic aérien.

Le groupe de haut niveau sur le futur cadre réglementaire en matière d'aviation²⁰ a indiqué les orientations politiques que les propositions devaient suivre. Le groupe a préconisé d'utiliser la méthode communautaire, c'est-à-dire la prise de décision à la majorité qualifiée au niveau européen, de façon cohérente et de laisser la mise en œuvre à un partenariat solide entre les États membres et la Communauté.

6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire ou ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)

Les rapports mentionnés au point 6.2.1 sont établis sur la base de la législation actuelle sur le ciel unique, donc ex post ciel unique I et ex ante ciel unique II.

6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

Les propositions instaurent des évaluations annuelles (sur des périodes de programmation quinquennale) pour réguler les performances du système, ce qui exige un travail intensif d'évaluation permanente de l'efficacité de la législation.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Sans objet.

²⁰ Groupe de haut niveau sur le futur cadre réglementaire en matière d'aviation, 2007, "A framework for driving performance improvement", Bruxelles, 47 p.

8. DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

(Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations)	Type de réalisation	Coût moyen	Année 2008 n		Année 2009 n+1		Année 2010 n+2		Année 2011 n+3		Année 2012 n+4		Années n+5 et suiv.		TOTAL	
			Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 1 ²¹ Régulation des performances	Évaluation du secteur de la gestion du trafic aérien avec objectifs de performance															
Action 1: exécuter le contrat-cadre avec Eurocontrol (06 02 03)																
- Réalisation 1				0		1		2		2		2		2		9
Action 2: entreprendre des études dans le domaine de la gestion du trafic aérien (06 02 03)	Rapports															
- Réalisation 1				0		0,25		0,25		0,25		0,25		0,25		1,25
COÛT TOTAL				0		1,25		2,25		2,25		2,25		2,25		10,25

²¹ Tel que décrit à la partie 5.3.

8.2. Dépenses administratives

8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes ou supplémentaires (nombre de postes ETP)					
		Année 2008	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires ²² (XX 01 01)	A*/AD	1	2	2	2	2	2
	B*, C*/AST						
Personnel financé ²³ au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs financés ²⁴ au titre de l'art. XX 01 04/05							
TOTAL			1	2	2	2	2

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

La régulation des performances implique un processus intensif d'évaluation des performances du secteur de la gestion du trafic aérien, la fixation d'objectifs de performance au niveau communautaire, le respect de ces objectifs généraux, la traduction de ces objectifs à l'échelle du réseau en objectifs locaux impliquant la consultation des usagers de l'espace aérien, l'adoption des objectifs locaux par la Commission.

En outre, la Commission est tenue d'assurer une fonction de gestion de réseau efficace. Cela implique l'élaboration de mesures d'exécution et un contrôle.

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

- Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

²² Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²³ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²⁴ Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4. *Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)*

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.	TOTAL
1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents)							
Agences exécutives ²⁵							
Autre assistance technique et administrative							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Total de l'assistance technique et administrative							

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence*

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Type de ressources humaines	Année 2008	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (06 01 01)		0,117	0,234	0,234	0,234	0,234
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)						
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)		0,117	0,234	0,234	0,234	0,234

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Calcul – *Personnel financé au titre de l'article XX 01 02*

²⁵ Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement aux agences exécutives concernées.

8.2.6. *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

millions d'euros (à la 3^e décimale)

	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences							
XX 01 02 11 03 – Comités ²⁶		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,29
XX 01 02 11 04 – Études et consultations							
XX 01 02 11 05 – Systèmes d'information							
2 Total des autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)							
3 Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)							
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON incluses dans le montant de référence)		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,29

Calcul – *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

²⁶

Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le XXX
COM(2008) 389/2

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT
EUROPÉEN, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU
COMITÉ DES RÉGIONS**

Ciel unique européen II: vers une aviation plus durable et plus performante

{SEC (2008) XXX final}

{SEC (2008) XXX final}

{SEC (2008) XXX final}

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

Ciel unique européen II: vers une aviation plus durable et plus performante

1. INTRODUCTION

La demande de transport aérien augmente considérablement et la **capacité** de l'infrastructure risque d'être **insuffisante**: avec quelque 28 000 vols quotidiens assurés par 4 700 avions commerciaux, les aéroports et la gestion du trafic aérien (ATM) sont sur le point d'atteindre leurs limites. De plus, la gestion **parcellaire** du trafic aérien empêche d'utiliser au mieux la capacité disponible et impose des charges financières inutiles aux compagnies aériennes. Parallèlement à l'accroissement du trafic, les exigences de **sécurité** doivent être renforcées. La plus grande écosensibilisation contraint aussi l'industrie aéronautique à faire la preuve de ses **performances environnementales**.

Pour régler ces questions, la Commission a présenté un ensemble de propositions.

Premièrement, la **législation** actuelle **sur le ciel unique** doit être affinée pour satisfaire aux exigences en matière de performances et d'environnement. Deuxièmement, le programme **SESAR** (Single European Sky ATM Research) doit permettre de disposer des futures technologies. Troisièmement, les compétences de l'**Agence européenne de la sécurité aérienne** (AESA) doivent être étendues aux aéroports, à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne. Quatrièmement, le "**plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe**" doit être mis en œuvre.

2. CIEL UNIQUE EUROPEEN I: PREMIERE ETAPE DU CHANGEMENT¹

Avec l'adoption de la législation sur le ciel unique en 2004 (Ciel unique I), la gestion du trafic aérien relève de la politique commune des transports. Toutefois, un ciel réellement "unique" n'a pas encore vu le jour.

2.1. Réalisations au titre du ciel unique

La "méthode communautaire" (procédure standard de prise de décision dans l'UE) a déjà donné ses premiers résultats. Un cadre institutionnel, comprenant le comité du ciel unique, l'organe consultatif de branche, le comité de dialogue sectoriel² et Eurocontrol³, a été mis en place et s'est avéré déterminant dans l'établissement de règles.

Le ciel unique a permis de renforcer la sécurité. Les États membres ont commencé à dissocier supervision et fourniture de services. Le savoir-faire en matière de sécurité, formulé dans les exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol, a été intégré au droit communautaire. Depuis le 20 juin 2007, la fourniture des services de navigation aérienne est soumise à certification. Les normes de compétence applicables aux contrôleurs aériens ont été établies de façon à garantir la sécurité des services et à permettre une gestion plus souple des ressources, y compris par-dessus les frontières nationales.

¹ COM(2007) 845 du 20.12.2007.

² Comité de dialogue sectoriel sur l'aviation civile, institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998, étendu à la gestion du trafic aérien.

³ La Communauté européenne est devenue membre de l'organisation Eurocontrol en vertu de la décision 11053/2 Aviation 121 du 17.7.2002.

L'adoption de normes comptables solides et du règlement sur la tarification constituent la première étape vers l'efficacité économique⁴.

Entre-temps, des mesures ont été prises pour accélérer l'innovation technologique. Au-delà des mesures en matière d'interopérabilité, a été lancé le projet SESAR en tant que volet technologique et industriel du ciel unique européen. Le projet est organisé en trois phases. La phase de définition (2004-2008 – 60 millions d'euros) a permis d'établir le "plan directeur SESAR" pour l'instauration du futur système de gestion du trafic. La phase suivante est consacrée à la recherche et au développement du système sous la houlette de l'entreprise commune SESAR (2008-2016 – 2,1 milliards d'euros). Le déploiement aura lieu à partir de 2013.

2.2. Encore une étape à franchir

Dans des domaines importants, le ciel unique européen n'a pas donné les résultats escomptés. Le processus d'intégration dans des blocs d'espace aérien fonctionnels, indépendamment des frontières nationales, s'est heurté à nombre d'obstacles, notamment politiques et économiques. Le contrôle de la circulation aérienne est, à tort, associé à la souveraineté, c'est-à-dire à la compétence des États membres (et la responsabilité qui en découle) sur leur espace aérien et à l'intervention des militaires. La question est certes complexe, mais l'argument a surtout été utilisé pour bloquer l'intégration transnationale au lieu d'inspirer des formes innovantes d'exercice de la souveraineté

Les États membres n'ont pas pris de mesure pour **accroître la rentabilité** et on ne constate quasiment aucun progrès pour ce qui est de l'efficacité globale en matière de conception et d'utilisation du **réseau** aérien européen.

3. LES DEFIS DU TRANSPORT AERIEN

Depuis le lancement du ciel unique en 2000, des événements importants se sont produits. L'adhésion de 12 nouveaux États membres et la poursuite d'une politique active de voisinage a étendu le marché européen du transport aérien à 37 pays comptant plus de 500 millions d'habitants⁵. Du fait de l'extension du marché unique du transport aérien, l'UE est désormais un acteur de dimension mondiale. Depuis juillet 2002, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a la responsabilité d'assurer un niveau de sécurité élevé et uniforme. En outre, le réchauffement climatique est une source de préoccupations écologiques.

3.1. Viabilité du transport aérien

Les scientifiques considèrent aujourd'hui que le changement climatique est essentiellement d'origine anthropique. Les avions ont un impact sur l'environnement en termes de bruit et d'émissions. Actuellement, le transport aérien est responsable d'environ 3% des émissions de CO₂ en Europe mais il connaît une croissance très rapide.

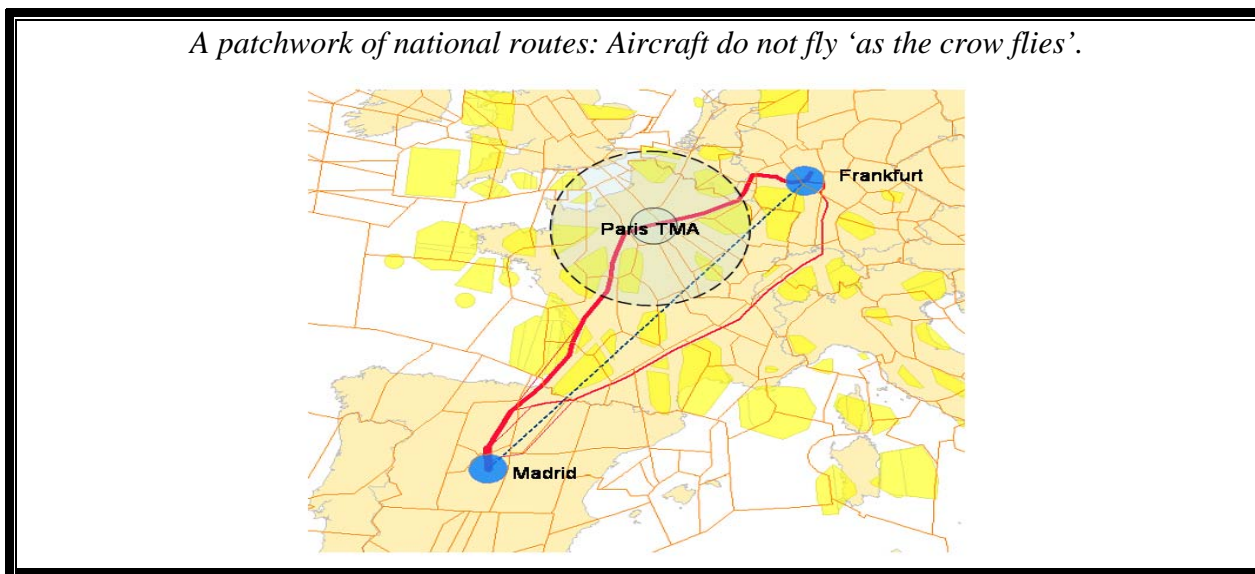
Pour compléter le système communautaire d'échange de quotas d'émission et les efforts de recherche, la gestion du trafic aérien doit également contribuer à la viabilité du transport

⁴ Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne (JO L 341 du 7.12.2006).

⁵ Plusieurs États voisins ont décidé d'intégrer l'Espace aérien européen commun pour bénéficier d'un facteur de croissance et d'emploi.

aérien. Les avions doivent pouvoir emprunter la route la plus courte selon un profil de vol optimisé⁶.

Graphique 1: la nécessité de routes plus courtes



Le raccourcissement des itinéraires permettra d'économiser près de 5 millions de tonnes de CO₂ par an. En effet, du fait du morcellement de l'espace aérien, les avions volent en moyenne 49 km de plus que ce qui est strictement nécessaire, 63% des rallongements d'itinéraire pouvant être réglés à l'intérieur des frontières d'un pays. Cependant, les États membres rechignent à aborder le morcellement de l'espace aérien car les routes déterminent les flux de revenus des prestataires de services de navigation aérienne⁷. Les États membres doivent aussi attribuer des zones d'exercice aux militaires mais, avec le temps, les zones à l'écart sont devenues celles où le trafic est le plus dense. Or, le processus actuel n'est pas assez solide pour permettre de mieux concevoir le réseau.

La gestion du trafic aérien aux abords des aéroports pâtit de la règle du "premier arrivé, premier servi" et de l'incohérence entre opérations aéroportuaires et opérations de gestion du trafic, les créneaux aéroportuaires⁸ étant attribués indépendamment des plans de vol⁹. Le manque d'approche globale du réseau se traduit donc par des nuisances sonores et des émissions inutiles.

L'amélioration conjuguée de la gestion du trafic aérien et des opérations aéroportuaires pourrait entraîner une réduction des émissions de 7 à 12% pour un vol moyen, ou de 16 millions de tonnes de CO₂ par an.

⁶ À haute altitude, les moteurs fonctionnent mieux et les cellules offrent moins de résistance à l'air (traînée).

⁷ Les exploitants d'aéronefs sont taxés sur la base de la distance parcourue à l'intérieur de l'espace aérien national (multipliée par un coefficient de poids) selon le dernier plan de vol déposé.

⁸ Un créneau horaire est la période de temps pendant laquelle un aéronef est autorisé à utiliser une piste ou l'espace aérien.

⁹ Chaque pilote doit déposer un plan de vol avant le décollage. Le nombre de plans de vol détermine la demande de services de navigation aérienne.

Tableau 1: économies de temps (minutes) et de carburant (kg) réalisées en améliorant les opérations de vol

	Temps	Carburant	Carburant en % de vol moyen
Routes plus courtes	4 min	150 kg	3,7%
Meilleur profil de vol	0 min	23 kg	0,6%
Meilleures procédures d'approche	2-5 min	100-250 kg	2,5-6%
Meilleure exploitation des aéroports	1-3 min	13-40 kg	0,3-0,9%
Économies totales sur un vol	8-14 min	300-500 kg ¹⁰	7-11%
Vol intra-UE moyen	96 min	3 000 kg	100%

Source: Rapport d'examen des performances, 2007, p. 58.

3.2. Performances en matière de prestation de services de navigation aérienne

L'actuel régime d'autorégulation se traduit par des performances très diverses. En général, les bonnes performances de certains acteurs sont compensées par les mauvaises performances des autres acteurs.

3.2.1. Sécurité

La sécurité ne peut jamais être considérée comme acquise. Si l'Europe, dans son ensemble, peut se vanter d'excellents résultats en matière de sécurité, les procédures varient considérablement d'un État membre à l'autre. Il convient de tendre à une gestion plus sûre du trafic aérien et des services de navigation aérienne et d'établir un ensemble commun de règles élaborées par une autorité unique et obligatoirement appliquées de la même façon par tous. Pour les aéroports, il y a les règles de l'OACI mais elles ne produisent pas l'égalité de traitement requise. En général, il n'y a pas d'approche cohérente de la sécurité dans le secteur aéronautique. Cela nuit également à l'efficacité de la supervision en matière de sécurité. Globalement, en dépit de bons résultats, il faut relever les niveaux de sécurité parallèlement à l'accroissement du trafic.

3.2.2. Efficacité des opérations de vol

Le réseau de routes européen actuel n'est toujours qu'un amalgame de routes nationales et, dans de nombreux cas, le tracé des routes est le fruit de considérations nationales historiques. Les routes des vols intra-européens sont environ 15% moins performantes que les routes des vols nationaux. En outre, le réseau de routes n'est pas toujours bien adapté au trafic européen. Les routes disponibles les plus courtes sont sous-utilisées en raison du manque d'informations précises en temps réel¹¹.

L'espace aérien est une ressource limitée qui doit satisfaire aux exigences d'usagers aussi bien civils que militaires. Son utilisation efficace dépend de la façon dont toutes les phases de vol, y compris la planification et la préparation nécessaires, s'intègrent dans un processus ininterrompu d'opérations aériennes et au sol, et de la façon dont les nouveaux usagers, comme les véhicules aériens sans pilote ou les jets très légers, sont servis.

Les avions doivent donc emprunter de meilleures routes, plus courtes, pour accroître la viabilité du transport aérien.

¹⁰ Un litre de carburant représente 3,15 kg d'émissions de CO₂.

¹¹ Commission d'examen des performances, 2007. Évaluation de la gestion de la circulation aérienne en Europe au cours de l'année civile 2006, Eurocontrol, Bruxelles, p. 51 et suivantes.

3.2.3. Capacité et retards

Les retards considérables subis en 1999 ont fourni l'occasion de lancer le ciel unique. Depuis lors et à la suite des baisses de trafic causées par le 11 septembre et le SRAS, la situation s'est améliorée mais, ces dernières années, les retards ont recommencé à augmenter: la capacité ne suit pas l'accroissement de la demande. Les retards ont un coût élevé pour les exploitants, les passagers et l'économie dans son ensemble¹².

Les retards sont le signe d'une capacité insuffisante ou mal utilisée. Disposer de la capacité requise exige une stratégie à long terme impliquant une planification effective et un engagement à la mettre en œuvre intégralement et en temps utile. Une telle stratégie doit tenir compte de toutes les causes de retard, notamment de la gestion des courants de trafic, de la capacité de contrôle ou de l'établissement des horaires aéroportuaires. En outre, il faut disposer d'une capacité d'intervention pour supprimer les goulets d'étranglement qui ont des répercussions sur l'ensemble du réseau.

3.2.4. Rentabilité

Le contrôle de la circulation aérienne est un service d'intérêt général fourni par un **monopole naturel**. Si la concurrence dans le transport aérien a permis de réduire les coûts et de rendre le prix des billets d'avion plus abordable, le coût relatif du contrôle de la circulation aérienne a augmenté. Le contrôle de la circulation aérienne représente actuellement de 8 à 12% du prix d'un billet. Le droit communautaire permet aux États membres de recourir à des mesures incitatives pour accroître la rentabilité mais, depuis 2004, aucun ne l'a fait¹³.

Bien que certains prestataires de services visent de plus en plus la rentabilité, il y a encore beaucoup de progrès à faire. Les charges fixes, essentiellement le coût des activités d'appui, doivent bénéficier d'économies d'échelle. Surtout, la productivité des contrôleurs aériens doit augmenter¹⁴.

De fait, malgré son caractère technique, le contrôle de la circulation aérienne reste une activité artisanale. Les contrôleurs et les pilotes continuent de recourir à la communication vocale par radio comme dans les années cinquante. Même si les postes de pilotage ont été automatisés, les contrôleurs n'ont pas changé fondamentalement de méthode de travail. Les augmentations de trafic sont compensées par une augmentation proportionnelle de l'équipement et du personnel, donc des coûts, le principal moyen d'accroître la capacité consistant à ouvrir de nouveaux "secteurs" gérés par deux contrôleurs.

3.3. Morcellement

Avec un budget équivalent, le système américain de contrôle de la circulation aérienne permet de gérer deux fois plus de vols depuis 20 centres de contrôle. Le morcellement du système européen est l'héritage d'une **époque** à laquelle le contrôle de la circulation aérienne a été étroitement associé à la souveraineté et donc cantonné à l'intérieur des frontières nationales.

¹² Les retards importants sont la cause de perturbations particulièrement graves: les deux pour cent de vols annulés représentent les 2/3 des retards. En 2007, les retards s'élevaient à 21,5 millions de minutes pour un coût de 1,3 milliards d'euros.

¹³ Le Royaume-Uni applique un plafond tarifaire sur les services de route et assure le contrôle de la circulation aérienne dans les aéroports selon les principes de l'économie de marché. L'Allemagne a récemment soumis le contrôle de la circulation aérienne à la concurrence dans certains aéroports régionaux. D'autres États envisagent de prendre des mesures analogues.

¹⁴ La commission d'examen des performances a calculé une productivité de 0,71 heures de vol composite par heure de contrôleur aérien en 2005, c'est-à-dire qu'un contrôleur n'a que 0,7 avion à contrôler à un moment donné quelconque, le maximum étant de 1,65 et le minimum de 0,35.

Ce morcellement a plusieurs conséquences: nombre des quelque 60 centres de contrôle régionaux en Europe n'ont pas la dimension économique optimale; la duplication des systèmes persiste à cause d'une adaptation au progrès technique asynchrone et d'achats parcellaires, ce qui entraîne des coûts importants en termes de maintenance et d'imprévus pour un équipement qui n'est pas interopérable; le coût de la recherche, de la formation et de l'administration est anormalement élevé. Au total, le morcellement coûte **1 milliard d'euros** chaque année.

4. NECESSITE D'AGIR: L'EUROPE DOIT PROPOSER UN ESPACE AERIEN UNIFIE

Les usagers de l'espace aérien et les passagers supportent un **coût inutile**, en termes de temps, de carburant et d'argent, pour les défaillances dans la chaîne aéronautique. Au titre du Ciel unique I, l'industrie aéronautique était invitée à prendre des mesures, mais les États membres n'ont pas suffisamment utilisé les instruments disponibles pour améliorer les performances: désignation des prestataires de services, recours à des mesures économiques incitatives, ouverture du marché, modification de la structure des routes, création de blocs d'espace aérien fonctionnels, etc.¹⁵. C'est pourquoi la commission d'examen des performances préconise des **objectifs quantifiés**.

Le groupe de haut niveau sur le futur cadre réglementaire en matière d'aviation¹⁶ préconise d'utiliser de façon cohérente la **méthode communautaire**, c'est-à-dire la prise de décision à la majorité qualifiée au niveau européen et de laisser la mise en œuvre à un partenariat solide entre les États membres et la Communauté.

Afin de rendre le ciel européen plus sûr et plus viable, la Commission a soumis un ensemble de propositions. Il convient de modifier les quatre règlements sur le ciel unique de façon à instaurer un **cadre d'amélioration des performances** impliquant la fixation d'objectifs quantifiés. L'extension des compétences de l'AESA de façon à couvrir tous les aspects de la **sécurité** aérienne permettra de renforcer celle-ci. L'approbation du plan directeur ATM accélérera l'innovation **technologique**. Le plan d'action pour les aéroports permettra d'aborder les problèmes de **capacité** en l'air et au sol.

Le succès de ces propositions dépend, dans une large mesure, de la **participation** active des parties intéressées, en particulier des militaires et du personnel. Une politique commune des transports pour la gestion du trafic aérien repose sur un système civil dans lequel les États membres doivent intégrer les intérêts de la défense. Cela implique une étroite coopération des **militaires** dans le cadre institutionnel. À cet égard, le comité du ciel unique, avec la participation appropriée des militaires, jouera un rôle stratégique.

La qualité des services de navigation aérienne dépend des **compétences** du personnel. Une "culture d'apprentissage" est donc la base d'une politique de sécurité. Toutes les parties intéressées dans la chaîne de signalement doivent contribuer à cette culture d'apprentissage. Plus généralement, le secteur du trafic aérien connaîtra un changement structurel. Cette évolution devant être convenablement gérée, il faut davantage promouvoir la **dimension sociale** pour s'assurer la participation du personnel.

¹⁵ Commission d'examen des performances, Eurocontrol, 2006, *Évaluation de l'impact de l'initiative Ciel unique européen sur les performances de gestion de la circulation aérienne*, Bruxelles, p. iii – évaluation indépendante réalisée à la demande de la Commission européenne.

¹⁶ Groupe de haut niveau sur le futur cadre réglementaire en matière d'aviation, 2007, "A framework for driving performance improvement", Bruxelles, 47 p.

5. PREMIER PILIER: REGLEMENTER LES PERFORMANCES

Fondées sur le Ciel unique I, les propositions en question visent à renforcer les instruments existants et à fournir un cadre réglementaire. La première mesure consiste à instaurer un système de **réglementation des performances** en fixant des objectifs. La deuxième doit accélérer les initiatives en vue d'intégrer la fourniture de services au sein de **blocs d'espace aérien fonctionnels** comme moyen d'atteindre les objectifs de performance. Troisièmement, développer la **fonction de gestion de réseau** contribuera directement à l'amélioration des performances globales du réseau.

5.1. Améliorer les performances du système de gestion du trafic aérien

Un **organe d'évaluation des performances** indépendant contrôle et évalue les performances du système. Il met au point des indicateurs pour les différents domaines de performance et propose des objectifs communautaires (retard, réduction des coûts, raccourcissement des itinéraires). Les parties intéressées pourront apporter leur contribution à la formulation et la sélection des indicateurs pour qu'ils soient plus largement acceptés. Les autorités nationales de surveillance sont également encouragées à formuler des commentaires, éventuellement en organisant une réunion de représentation commune pour un échange de vues.

La **Commission approuve** les objectifs de performance et les transmet aux autorités nationales de surveillance. Celles-ci organisent de larges consultations, notamment avec les usagers de l'espace aérien, pour convenir de propositions d'objectifs nationaux ou régionaux compatibles avec les objectifs à l'échelle du réseau.

Les objectifs convenus sont **contraignants**. Les redevances de route payées par les prestataires de services de navigation aérienne¹⁷ seront utilisées comme des mesures incitatives pour asseoir la crédibilité de la réglementation des performances.

5.2. Faciliter l'intégration de la fourniture de services

Le défi à relever consiste à transformer la série d'initiatives déjà prises en faveur des blocs d'espace aérien fonctionnels en de véritables **instruments d'intégration régionale** pour atteindre les objectifs de performance. Pour créer des blocs d'espace aérien fonctionnels, la Commission s'en tient, pour l'instant, à l'approche ascendante¹⁸.

La Commission soutiendra les initiatives actuelles en vue de créer des blocs d'espace aérien fonctionnels en:

- fixant des délais de mise en œuvre impératifs (d'ici à la fin de 2012 au plus tard);
- étendant le champ d'application à l'espace aérien inférieur jusqu'à l'aéroport;
- levant les obstacles juridiques et institutionnels nationaux.

5.3. Développer la fonction de gestion de réseau

La fonction de gestion de réseau permet aux prestataires de services et aux usagers de trouver les meilleures solutions porte à porte dans une perspective de réseau européen complétant la

¹⁷ Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

¹⁸ Article 5, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20).

réglementation des performances. Elle comprend une série de tâches accomplies par différents acteurs, parmi lesquelles:

- conception du réseau de routes européen: faire en sorte que les solutions locales de conception soient conformes aux exigences d'efficacité du réseau européen dans le cadre d'une politique multimodale, et que les usagers de l'espace aérien suivent le meilleur trajet;
- gestion des ressources limitées: utiliser au mieux les ressources limitées en faisant l'inventaire centralisé de celles-ci afin de régler les éventuels conflits entre solutions locales;
- gestion des courants de trafic, coordination et attribution des créneaux horaires: les créneaux sont attribués en fonction de l'heure requise d'arrivée pour assurer la prévisibilité;
- gestion du déploiement des technologies SESAR et de l'acquisition des éléments d'infrastructure à l'échelle européenne: faire en sorte que les équipements appropriés soient mis à disposition et que les réseaux d'information soient gérés de façon cohérente et synchronisée¹⁹.

Les modalités de l'exercice de ces fonctions seront établies dans des mesures d'exécution visant à préserver l'intérêt public, garantir l'impartialité et assurer une participation effective de l'industrie aéronautique. La gestion de réseau doit aussi permettre l'interopérabilité au niveau mondial et une coopération avec les pays voisins.

6. DEUXIEME PILIER: UN CADRE DE SECURITE UNIQUE

La croissance continue du trafic aérien en Europe, les limitations de capacité qui en résultent, l'engorgement de l'espace aérien et des aéroports ainsi que l'utilisation graduelle de nouvelles technologies sont autant d'éléments qui justifient une approche européenne commune consistant à élaborer une réglementation harmonisée en matière de sécurité et à l'appliquer effectivement afin de maintenir, voire de relever le niveau de sécurité de cette activité économique.

Toutefois, dès lors qu'il s'agit de règles de sécurité aérienne non contraignantes, il y a des différences dans la façon dont les États membres les appliquent et s'y conforment, ce qui aboutit à des processus divergents et à des normes de sécurité d'un niveau variable.

L'Europe a déjà décidé, en 2002, que la réponse appropriée à ces questions de sécurité consistait en la création d'une entité européenne unique baptisée Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Ses compétences ont été progressivement étendues depuis lors, jusqu'à couvrir les domaines de la navigabilité des aéronefs, de l'exploitation des aéronefs et de l'octroi de licences au personnel navigant. À ce champ de compétences, s'ajoutent des responsabilités concernant les mécanismes d'inspection connexes afin de contrôler si les États membres et leurs entreprises sont en conformité.

Selon cette approche, la Commission propose d'étendre encore les compétences de l'Agence aux derniers domaines essentiels en matière de sécurité, à savoir les aéroports, la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne. Ce pilier constitue donc le volet sécurité de l'initiative Ciel unique européen.

¹⁹ Conformément à la gestion de l'information à l'échelle du système.

7. TROISIEME PILIER: OUVRIR LA PORTE AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES

Le système actuel de contrôle de la circulation aérienne, qui repose sur des technologies obsolètes et pâtit du morcellement, est le sur le point d'atteindre ses limites. L'Europe doit donc accélérer le développement de son système pour relever le défi et synchroniser les déploiements à bord des avions et au sol. SESAR doit permettre de relever les niveaux de sécurité d'un facteur dix afin de pouvoir gérer un trafic trois fois plus important pour un coût par vol inférieur de moitié au coût actuel. Le futur concept d'exploitation représente un changement de fond en ce qu'il crée un système d'information collaboratif pour les opérations aéronautiques. Le **plan directeur SESAR**, élément de cet ensemble, repose sur les résultats de la phase de définition (2004-2008) et conditionne la phase de développement (2008-2013). Sur la base de ce plan directeur, la Commission élaborera une proposition de **plan directeur ATM européen** qui devra être approuvé par le Conseil comme prévu à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 219/2007 établissant l'entreprise commune SESAR.

7.1. Envisager le futur

Les opérations aéronautiques sont le résultat final d'une série complexe d'interactions entre les exploitants d'aéronefs (civils et militaires), les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne et la gestion régionale et centrale des courants. La capacité de ces acteurs à intégrer les informations relatives à leurs opérations pour accroître la prévisibilité détermine les performances du réseau.

La prévisibilité exige l'intégration à l'échelle du système et l'échange d'informations sur les opérations planifiées et en temps réel couvrant toutes les phases de vol, depuis la mise en route des moteurs jusqu'à leur arrêt. La base de l'organisation des opérations de vol est l'heure requise d'arrivée.

Le système calcule ensuite la meilleure route à emprunter (trajet économique) en fonction de l'heure requise d'arrivée à l'aéroport. Les trajets sont conçus comme un continuum couvrant toutes les phases de vol, depuis la planification de celui-ci jusqu'au déchargement de l'avion à l'arrivée. La gestion des opérations aériennes et au sol est donc intégrée pour éviter toute perte de temps. Les exploitants seront incités à respecter les opérations planifiées car les opérations à l'heure auront la priorité de façon à limiter la sensibilité du système aux retards secondaires.

La gestion dynamique des courants de trafic aérien permet d'adapter les structures de l'espace aérien à la densité des courants de trafic. Elle s'inscrit dans un ensemble plus large de fonctions de gestion de réseau: assurer une conception optimale du réseau de routes; permettre la nécessaire circulation des informations entre tous les maillons de la chaîne d'exploitation aéronautique; décider de l'utilisation des équipements et systèmes appropriés et organiser les achats; et attribuer les ressources limitées comme l'espace aérien, les créneaux d'utilisation des pistes, les codes de répondeur et les radiofréquences.

7.2. Réussir à mettre en œuvre SESAR

Réussir à mettre en œuvre SESAR constitue une responsabilité collective et exige l'engagement de l'ensemble de la communauté aéronautique. La phase de développement jette les bases de l'utilisation d'outils et technologies plus perfectionnés. L'entreprise commune coordonne et structure le développement en remédiant à la dispersion des efforts de recherche, en évaluant aussi la pertinence des projets en cours pour SESAR. Les pays tiers peuvent prendre part à ses activités.

La véritable valeur ajoutée de SESAR proviendra de sa mise en œuvre, lorsque les produits SESAR, une fois validés au niveau européen avec l'aide d'une sorte d'association des autorités de surveillance, seront déployés de façon coordonnée et synchronisée dans le cadre juridique communautaire. Cela remédiera à la diversification des équipements, tant pour les prestataires

de services de navigation aérienne que pour les usagers de l'espace aérien, et accélérera le rythme des progrès techniques.

Le processus de déploiement exigera une solide structure de gestion qui reflète la nature des activités et ménage les intérêts de la communauté aéronautique. La Commission soumettra une proposition concernant cette structure.

8. QUATRIEME PILIER: GERER LA CAPACITE AU SOL

Le Parlement européen²⁰ et le Conseil²¹ ont approuvé le **plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe**²².

Les nécessaires investissements dans la capacité aéroportuaire doivent être réalisés. Pour répondre à la demande croissante de trafic, la capacité aéroportuaire doit rester alignée sur la capacité de gestion du trafic aérien pour préserver l'efficacité globale du réseau. Le plan d'action contient donc plusieurs mesures visant à accroître la productivité et à optimiser la planification des infrastructures aéroportuaires tout en renforçant les normes de sécurité et environnementales.

8.1. Mieux utiliser les infrastructures existantes

Les nouvelles technologies dérivées de SESAR permettront de renforcer la sécurité et l'efficacité des opérations aéroportuaires. En outre, la Commission proposera des mesures pour assurer la cohérence entre les créneaux aéroportuaires et les plans de vol.

8.2. Mieux planifier les infrastructures

Eu égard aux contraintes économiques et environnementales, ainsi qu'aux délais importants de mise en fonction des nouvelles infrastructures, la priorité est d'utiliser au mieux les capacités existantes.

Le sens de ces mesures est de faire en sorte que la politique d'aménagement du territoire et la planification à long terme des aéroports soient menées simultanément pour mieux tenir compte des contraintes **environnementales**. À cette fin, la Commission proposera, séparément, de renforcer les règles sur le bruit dans les aéroports de l'UE²³.

8.3. Promouvoir l'intermodalité et améliorer l'accès aux aéroports

L'engorgement des aéroports et le renforcement des contrôles de sécurité rendent les trains à grande vitesse de plus en plus compétitifs. Cependant, les aéroports pourraient tirer avantage du développement rapide du réseau ferré à grande vitesse. Une étroite coordination en matière de planification des réseaux ferrés et routiers permettra de concevoir et construire des **réseaux de transport** réellement **complémentaires** à moindre coût.

8.4. Observatoire communautaire de la capacité des aéroports

La Commission instituera un observatoire, composé de représentants des États membres, des autorités compétentes et des parties intéressées, ayant pour tâche d'échanger et de contrôler les données et informations sur l'ensemble des capacités aéroportuaires. Cet observatoire, qui devrait entrer en fonction d'ici à la mi-2008, sera l'enceinte appropriée pour que les parties

²⁰ Résolution PE du 11.10.2007.

²¹ Conclusions du Conseil du 2.10.2007.

²² COM(2006) 819 final du 24.1.2007.

²³ Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

concernées exposent et confrontent leur point de vue. Ainsi sera-t-il en mesure de rendre des avis équilibrés et consensuels de façon à **conseiller la Commission** sur le développement et la mise en œuvre de la politique communautaire des transports. L'observatoire fournira également de l'aide pour certaines tâches de gestion de réseau.

9. CONSEQUENCES POUR EUROCONTROL

La structure réglementaire et l'accomplissement de certaines tâches centrales de réseau pour la gestion du trafic aérien restent soumis à des dispositions intergouvernementales. Or, un cadre intergouvernemental ne peut garantir l'égalité de traitement propice au développement du transport aérien dès lors que les règles sont inapplicables.

Actuellement, Eurocontrol prend part à certaines tâches de gestion de réseau. La réforme interne de l'organisation doit aligner les structures de gestion de celle-ci sur le ciel unique européen en vue de (i) satisfaire aux exigences des tâches de réseau; et (ii) renforcer la participation de l'industrie conformément à la politique commune des transports.

À supposer que cette réforme soit mise en œuvre, la Commission entend développer la coopération avec Eurocontrol pour appliquer ses politiques. Un premier pas dans ce sens consisterait en un accord-cadre qui prenne en compte la dimension paneuropéenne de l'organisation.

10. CONCLUSIONS: VERS UN CIEL REELLEMENT UNIQUE D'ICI A 2012

Les Européens méritent de disposer du système de transport aérien le plus performant. Un **cadre communautaire** doit donc remplacer les structures réglementaires redondantes héritées du passé de façon à couvrir toutes les phases de vol dans le **réseau** de transport aérien. Il est désormais temps de préparer l'avenir.



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le xxx
COM(2008) 390

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion
du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la
directive 2006/23/CE**

{SEC (2008) XXX final}

{SEC (2008) XXX final}

1. CONTEXTE

L'Agence européenne de la sécurité aérienne a été instituée par le règlement (CE) n° 1592/2002¹ qui est entré en vigueur en septembre 2002. Ce règlement initial confiait à l'Agence des tâches dans deux domaines, la navigabilité et la certification environnementale des produits, pièces et équipements aéronautiques, lesquels, ainsi que les organismes chargés de leur conception, fabrication et entretien, doivent désormais être conformes aux règles obligatoires et uniformes adoptées par la Commission².

L'Agence fournit à la Commission toute l'expertise technique dont elle a besoin et l'assiste, entre autres, dans l'exercice de ses fonctions législatives et réglementaires. L'Agence instaure également un système permettant de contrôler l'application de la législation communautaire, d'évaluer ses effets et de faire toutes suggestions utiles en la matière. Les certificats et agréments attestant de la conformité des produits et organismes aux règles communes sont délivrés soit par l'AESA, soit par les autorités nationales compétentes: l'AESA procède à la certification de type des produits et délivre les certificats des organismes établis dans un pays tiers; les autorités nationales délivrent les certificats et agréments individuels de la plupart des organismes établis sur leur territoire, selon des règles communes et sous la supervision de l'Agence.

Le règlement (CE) n°216/2008³ a étendu les fonctions de l'AESA à l'exploitation, aux licences des pilotes et, dans les limites fixées par la convention de Chicago, à la sécurité des aéronefs de pays tiers. L'Agence a, dans ses attributions, les inspections de normalisation et la supervision en matière de sécurité, ainsi qu'une responsabilité particulière en matière d'inspections au sol.

2. PROBLEMES ACTUELS

La Commission s'est toujours efforcée d'accompagner la réalisation du marché intérieur du transport aérien par l'élaboration de règles communes de sécurité garantissant l'application, dans tous les États membres, de normes uniformes d'un niveau élevé.

Les excellents niveaux de sécurité actuels doivent être maintenus, voire relevés, pour limiter les risques que font courir l'augmentation du trafic et l'engorgement. Il est également important d'intégrer les aspects liés à la sécurité dans l'initiative sur le ciel unique européen afin de faire en sorte que le remembrement de l'espace aérien n'ait pas d'incidence négative sur le taux d'accidents.

Dans ce sens, l'étape suivante doit consister à étendre les compétences de l'Agence aux aéroports, à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne (GTA/SNA).

¹ Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO L 240 du 7.9.2002, p. 1).

² Règlements (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 6) et (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 (JO L 315 du 28.11.2003, p. 1) concernant la certification et la maintenance des produits, pièces et équipements aéronautiques.

³ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

3. AVIS DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE ET CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES

Avant de procéder, la Commission a dû, en vertu de l'article 19 du règlement (CE) n° 216/2008, recueillir au préalable l'avis de l'AESA. L'Agence a dû à son tour, conformément à son règlement intérieur⁴ et aux pratiques internationales en la matière, consulter de manière approfondie l'ensemble des parties intéressées et prendre en compte leurs commentaires avant de rendre son avis. Elle a donc publié deux appels distincts, l'un pour les aéroports et l'autre pour la GTA/SNA, pour recueillir les modifications proposées. Plus de 3 500 commentaires ont été reçus au total.

Sur la base de ces commentaires, l'Agence a ensuite examiné les questions. Le 6 décembre 2007, elle a envoyé à la Commission un avis concernant les aéroports. Son avis sur la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne a suivi le 15 avril 2008.

Les consultations ont permis de dégager un large consensus en faveur de l'achèvement du processus engagé en 2002 par l'ajout des aspects liés à la sécurité des aéroports et de la GTA/SNA aux tâches confiées à l'AESA, donc par la transformation de celle-ci en gardienne de la réglementation européenne en matière de sécurité aérienne. La nécessité de créer une véritable interface avec les développements relatifs au ciel unique européen a également été soulignée.

4. ÉTUDE D'IMPACT

La présente proposition de règlement a été précédée d'une analyse d'impact réalisée par les services de la Commission. L'analyse d'impact était basée sur les résultats de l'analyse préliminaire lancée par la Commission en 2005 et effectuée par un consultant indépendant, et sur l'analyse d'impact réglementaire de l'AESA. Dans l'analyse d'impact, plusieurs options ont été étudiées:

- A Statu quo;
- B Étendre les compétences de l'AESA;
- C Étendre le champ d'application du dispositif actuel pour confier des mandats à Eurocontrol;
- D Instituer une nouvelle agence;
- E Étendre les compétences de l'AESA en lui en conférant d'autres au-delà de ce que prévoit l'option B.

Toutes ces options ont été évaluées par rapport à l'option "Statu quo" qui a servi de référence pour analyser leur impact économique, environnemental, social et sur la sécurité notamment. Cette comparaison a fait très clairement apparaître que l'option privilégiée consiste à étendre les attributions de l'AESA pour y inclure une responsabilité réglementaire en matière d'aéroports et de GTA/SNA. Il a été établi que cette option n'a aucune incidence négative sur les domaines susmentionnés.

L'approbation du Comité d'analyse d'impact a été reçue le 23 avril 2008.

⁴ Décision MB/7/03 du 27 juin 2003 relative aux procédures suivies par l'Agence pour l'élaboration d'avis, de spécifications de certification et de documents d'orientation, arrêtée en application de l'article 43 du règlement (CE) n° 1592/2002.

5. PROPOSITION DE REGLEMENT

5.1. Instrument et méthode

Étendre le champ d'application du règlement (CE) n° 216/2008 est le moyen le plus adapté pour étendre les règles communes afin qu'elles couvrent aussi la sécurité des aérodromes, de la gestion du trafic aérien (GTA) et des services de navigation aérienne (SNA) puisque l'AESA se verra également confier de nouvelles tâches dans ce domaine, notamment en matière de réglementation, d'inspections de normalisation et, quoique dans une mesure limitée, de certification.

En ce qui concerne la sécurité des aérodromes, le but est de faire en sorte que les exigences essentielles et les règles de mise en œuvre correspondantes pour les aérodromes, les équipements, les organismes, l'exploitation et le personnel soient basées sur les normes OACI applicables. En outre, dans le cas des équipements d'aérodrome, il sera ajouté des procédures et exigences pour éviter le double emploi avec des règles existant soit dans une directive "Nouvelle approche" soit dans les mesures d'exécution "Ciel unique européen". Enfin, on aura recours, le cas échéant, aux normes établies par des organismes de normalisation reconnus comme l'ISO, le CEN, le CENELEC, l'ETSI ou l'EUROCAE.

En ce qui concerne la GTA/SNA, il sera nécessaire de coordonner correctement les exigences essentielles et les règles de mise en œuvre avec la réglementation sur le ciel unique européen et les mesures d'exécution correspondantes. Le but est de faire en sorte que les futures règles de mise en œuvre de l'AESA soient basées sur les dispositions actuelles en matière de ciel unique européen, en particulier sur les ESARR transposées. À cette fin, il sera conçu des mécanismes transitoires pour assurer la continuité des agréments déjà accordés en vertu de la réglementation sur le ciel unique européen.

5.2. Contenu

5.2.1. Modifications apportées à l'avis de l'Agence

Les deux avis de l'Agence ont été largement suivis. Sur certains points, ils offrent, à l'évidence, un éventail de possibilités pour atteindre les objectifs de sécurité. En choisissant parmi ces possibilités, la Commission a respecté le principe de bonne gestion afin d'utiliser au mieux les ressources disponibles, ainsi que les principes de subsidiarité et de proportionnalité.

5.2.2. Extension du champ d'application du règlement

Le champ d'action commune est défini dans le règlement (CE) n° 216/2008. Toute extension du champ d'application du règlement exige de préciser les infrastructures, produits, systèmes, équipements, services, personnes ou organismes qui sont concernés et, en conséquence, seront soumis aux exigences définies par le règlement et, le cas échéant, aux règles adoptées pour le mettre en œuvre. À l'inverse, tout élément ci-dessus qui ne relève pas des compétences communautaires restera sous la responsabilité des États membres qui devront prendre les mesures appropriées pour assurer le niveau de protection que leurs ressortissants sont en droit d'attendre.

5.2.2.1. Aérodromes

Pour améliorer notablement la sécurité dans les aérodromes et leurs environs, le règlement proposé étendrait les règles communes aux aérodromes. Les points essentiels sont les suivants:

- Tous les aérodromes ouverts au public qui peuvent prendre en charge du trafic IFR ou des aéronefs au-dessus d'un certain poids doivent être assujettis à la législation communautaire.

- Il faut instaurer, dans une annexe supplémentaire au règlement de base, des exigences essentielles communes spécifiques couvrant les caractéristiques physiques, les infrastructures, les équipements d'aérodrome, l'exploitation, la gestion et la limitation des dangers aux abords immédiats des aérodromes.
- Les propriétaires d'aérodrome, exploitants d'aérodrome, organismes ou personnels fournissant des services ou équipements qui peuvent influencer sur la sécurité d'exploitation de l'aérodrome seraient responsables de la mise en œuvre de ces exigences essentielles sous la supervision des États membres.
- Les exploitants d'aérodrome adopteraient et appliqueraient des systèmes de gestion couvrant les aspects liés à la sécurité.
- Les projets de règles de mise en œuvre et de spécifications de certification, les analyses de sécurité et inspections de normalisation feraient partie des tâches de l'Agence.
- La Commission serait habilitée à adopter des règles de mise en œuvre définissant les exigences détaillées auxquelles les organismes et personnes susmentionnés devraient satisfaire, ainsi que les procédures de certification applicables.
- Ces règles de mise en œuvre seraient proportionnées au niveau de complexité de l'aérodrome, compte tenu de la nature et du volume de son activité, et seraient conformes aux SARP de l'OACI applicables.
- L'Agence sera habilitée à adopter des spécifications de certification destinées à être utilisées au cours de la procédure de certification, qui permettraient une mise en œuvre souple des exigences essentielles et assureraient un niveau de sécurité uniforme.
- La conception et l'exploitation des aérodromes feraient l'objet de certifications distinctes, mais un seul certificat pourra être délivré si le propriétaire de l'aérodrome et son exploitant sont la même personne.
- Les exploitants de plusieurs aérodromes qui ont mis en place une exploitation centrale appropriée peuvent demander un seul certificat couvrant l'exploitation et la gestion de tous les aérodromes sous leur responsabilité.
- La certification de la conception ou de l'exploitation des aérodromes, en fonction de l'usage prévu, comprendrait la vérification de la conformité des équipements d'aérodrome, mais il se peut que les équipements critiques pour la sécurité soient soumis à des régimes de certification spécifiques pouvant impliquer de démontrer l'aptitude du concepteur et du fabricant, si les règles de mise en œuvre le spécifient, après évaluation appropriée des avantages que cela présente sur le plan économique et de la sécurité.

5.2.2.2. *GTA/SNA*

Le règlement proposé fournirait la base juridique permettant d'organiser la sécurité de la gestion du trafic aérien, des services de navigation aérienne et de l'interopérabilité air/sol dans le cadre du système de l'AESA. Pour ce faire, la proposition prévoit que:

- tout l'espace aérien auquel s'applique le traité, ainsi que tout autre espace aérien auquel s'applique le règlement (CE) n° 551/2004, soient assujettis à la législation communautaire;
- des exigences essentielles communes spécifiques limitant les risques pour la sécurité liés à l'utilisation de l'espace aérien soient instaurées dans une annexe supplémentaire au règlement de base;

- l'utilisation de tout bloc d'espace aérien fonctionnel soit régie selon un concept d'exploitation visant à limiter les risques de collision entre aéronefs et entre un aéronef et le sol;
- les usagers de l'espace aérien respectent les règles établies pour mettre en œuvre les concepts d'exploitation applicables à l'espace aérien dans lequel ils opèrent et aient recours aux services responsables de l'utilisation de cet espace aérien;
- les organismes et personnels contribuant à la prestation de GTA/SNA soient responsables de la mise en œuvre des exigences essentielles applicables;
- les contrôleurs aériens et les organismes participant à leur formation fassent l'objet d'une certification;
- les systèmes et composants servant à la prestation de GTA/SNA soient conformes aux exigences de sécurité appropriées lorsque leur criticité l'exige;
- la Commission soit habilitée à adopter des règles de mise en œuvre définissant les exigences détaillées auxquelles les organismes, personnels, systèmes et composants susmentionnés devraient satisfaire, ainsi que les procédures de certification applicables le cas échéant;
- ces règles de mise en œuvre soient proportionnées au niveau de complexité de l'activité réglementée ou de criticité du système et du composant concernés. Elles reposeraient sur les dispositions actuelles en matière de ciel unique européen, en particulier sur les ESARR transposées. À cette fin, il serait conçu des mécanismes transitoires pour assurer la continuité des agréments déjà accordés en vertu de la réglementation sur le ciel unique européen;
- la supervision de la conformité des organismes aux exigences essentielles et règles de mise en œuvre correspondantes incombe aux autorités compétentes des États membres, sauf s'il s'agit d'organismes établis dans un pays tiers ou fournissant des services dans l'espace aérien de plus de trois États membres, auquel cas la supervision incomberait à l'Agence;
- les projets de règles de mise en œuvre et de spécifications de certification, les analyses de sécurité et inspections de normalisation des autorités nationales compétentes fassent partie des tâches de l'Agence;
- les prestataires de GTA/SNA adoptent et appliquent des systèmes de gestion couvrant les aspects liés à la sécurité et soient certifiés, sauf s'il s'agit de prestataires fournissant uniquement des informations de vol ou des services de gestion d'aire de trafic, lesquels ne devraient faire qu'une déclaration d'aptitude;
- la certification des prestataires de GTA/SNA comprenne la vérification de conformité des systèmes et composants, mais il se peut que les équipements critiques pour la sécurité soient soumis à des régimes de certification spécifiques pouvant impliquer de démontrer l'aptitude du concepteur et du fabricant, si les règles de mise en œuvre le spécifient, après évaluation appropriée des avantages que cela présente sur le plan économique et de la sécurité.

5.2.3. *Autres modifications apportées au règlement*

Outre les nouveaux articles concernant les aérodrômes, la GTA et les SNA, et les annexes correspondantes, certains articles ont dû être modifiés afin de prendre dûment en compte les nouvelles tâches.

**6. TABLE DE CORRESPONDANCE ENTRE LA NOUVELLE ET L'ANCIENNE
NUMEROTATION DES ARTICLES ET INDICATION DES MODIFICATIONS APORTEES AU
REGLEMENT (CE) N° 216/2008**

Nouvelle numéro-tation	Ancienne numéro- tation	Modifications
1	1	Champ d'application étendu aux aérodomes et à la GTA/SNA
2	2	Inchangé
3	3	Ajout de nouvelles définitions et modification de certaines autres
4	4	Ajout des paragraphes 3 bis et 3 ter
5	5	Modification du paragraphe 2, points b) et c)
6	6	Inchangé
7	7	Modification du paragraphe 4
8	8	Modification du paragraphe 1, du paragraphe 5, points a) et g) et du paragraphe 6
8 bis	Nouveau	Aérodomes
8 ter	Nouveau	GTA et SNA
8 quater	Nouveau	Contrôleurs aériens
8 quinquies	Nouveau	Organismes agréés
9	9	Modification des paragraphes 1 et 5
10	10	Modification du paragraphe 1
11	11	Modification des paragraphe 4 et 5 et ajout des paragraphes 5 bis et 5 ter
12	12	Inchangé
13	13	Inchangé

14	14	Inchangé
15	15	Inchangé
16	16	Inchangé
17	17	Inchangé
18	18	Modification des points c) et d)
19	19	Modification du paragraphe 2, point a)
20	20	Inchangé
21	21	Inchangé
22	22	Inchangé
22 bis	Nouveau	Certification des exploitants d'aérodrome
22 ter	Nouveau	GTA/SNA
22 quater	Nouveau	Certification des contrôleurs aériens
22 quinquies	Nouveau	Organismes agréés
23	23	Inchangé
24	24	Inchangé
25	25	Inchangé
26	26	Inchangé
27	27	Inchangé
28	28	Inchangé
29	29	Inchangé
30	30	Inchangé
31	31	Inchangé

32	32	Inchangé
33	33	Modification du paragraphe 2, point c)
34	34	Inchangé
35	35	Inchangé
36	36	Inchangé
37	37	Inchangé
38	38	Inchangé
39	39	Inchangé
40	40	Inchangé
41	41	Inchangé
42	42	Inchangé
43	43	Inchangé
44	44	Modification du paragraphe 1
45	45	Inchangé
46	46	Inchangé
47	47	Inchangé
48	48	Inchangé
49	49	Inchangé
50	50	Modification du paragraphe 2
51	51	Inchangé
52	52	Modification des paragraphes 1 et 2
53	53	Inchangé

54	54	Inchangé
55	55	Modification du paragraphe 1
56	56	Inchangé
57	57	Inchangé
58	58	Inchangé
59	59	Inchangé
60	60	Inchangé
61	61	Inchangé
62	62	Inchangé
63	63	Inchangé
64	64	Inchangé
65	65	Inchangé
65 bis	Nouveau	Modifications
66	66	Inchangé
67	67	Inchangé
68	68	Inchangé
69	69	Inchangé
70	70	Inchangé
Annexe I	Annexe I	Inchangée
Annexe II	Annexe II	Inchangée
Annexe III	Annexe III	Inchangée
Annexe IV	Annexe IV	Inchangée

Annexe V	Annexe V	Modification du titre
Annexe V bis	Nouvelle	Exigences essentielles relatives aux aéroports
Annexe V ter	Nouvelle	Exigences essentielles relatives à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne

7. SUBSIDIARITE ET PROPORTIONNALITE

Les États membres ont déjà convenu que l'action au niveau communautaire est le seul moyen d'atteindre un niveau de sécurité uniforme et élevé.

En vertu du règlement (CE) n° 1592/2002 et du règlement (CE) n° 216/2008, certaines compétences des États membres ont donc été progressivement transférées à la Communauté.

Il est nécessaire que l'action communautaire atteigne l'objectif de l'établissement et de l'application uniforme de règles communes concernant les aéroports, la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne. La présente proposition de règlement ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. C'est pourquoi son champ d'application est, par exemple, limité aux aéroports ouverts au public qui peuvent prendre en charge du trafic IFR ou des avions au-dessus d'un certain poids.

En outre, le présent règlement n'implique pas que l'AESA fournisse des services. Il consiste uniquement en un transfert de responsabilités, en matière de réglementation et d'inspections de normalisation essentiellement, les États membres conservant la responsabilité des activités opérationnelles. Il respecte donc les principes de subsidiarité et de proportionnalité posés par l'article 5 du traité instituant la Communauté européenne.

8. ÉVALUATION

Les mesures instaurées par le présent règlement et ses règles de mise en œuvre seront évaluées conformément aux dispositions de l'article 62 du règlement (CE) n° 216/2008.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodrômes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

(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 Commission⁵,
vu l'avis du Comité économique et social européen⁶,
vu l'avis du Comité des régions⁷,
statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁸,
considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa communication au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, du 15 novembre 2005, intitulée "L'extension des missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne – Un agenda pour 2010"⁹, la Commission faisait part de son intention d'étendre progressivement les missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée "l'Agence") dans la perspective d'une approche systémique globale de la sécurité et de l'interopérabilité des aérodrômes et aéroports, des services de navigation aérienne (ci-après dénommés "SNA") et de la gestion du trafic aérien (ci-après dénommée "GTA").
- (2) Le développement continu du transport aérien pose de nombreux problèmes, notamment en ce qui concerne les principaux critères de sécurité des aérodrômes et de la GTA/SNA. Il est donc nécessaire d'instaurer des mesures de limitation des risques pour garantir la sécurité selon une approche réglementaire globale et harmonisée dans tous les États membres.
- (3) Les réalisations au titre de l'initiative sur le ciel unique européen doivent être complétées par un volet sur l'harmonisation de la sécurité applicable aux aérodrômes et à la GTA/SNA.
- (4) Conformément aux normes établies et aux pratiques recommandées par la convention de Chicago, la Communauté doit définir des exigences essentielles applicables aux produits, pièces et équipements aéronautiques, aux aérodrômes et à la prestation de GTA/SNA; des exigences essentielles applicables aux personnes et organismes

⁵ JO C ... du ..., p.

⁶ JO C ... du ..., p.

⁷ JO C ... du ..., p.

⁸ JO C ... du ..., p.

⁹ COM(2005) 578.

contribuant à l'exploitation des aéronefs et à la prestation de GTA/SNA; et des exigences essentielles applicables aux personnes et produits intervenant dans la formation et l'examen médical des contrôleurs aériens. La Commission doit être habilitée à élaborer les règles de mise en œuvre requises.

- (5) Il ne serait pas judicieux de soumettre tous les aéroports à des règles communes. En particulier, les aéroports qui ne sont pas ouverts au public et les aéroports qui sont essentiellement utilisés pour l'aviation de loisir doivent rester sous le contrôle réglementaire des États membres sans que le présent règlement n'impose aux autres États membres l'obligation de reconnaître ces dispositions nationales. Toutefois, les États membres doivent prendre des mesures proportionnées pour relever globalement le niveau de sécurité de l'aviation de loisir. La Commission réévaluera, en temps voulu, la possibilité d'étendre le champ d'application aux aéroports qui en sont actuellement exclus, de façon modulaire et en tenant pleinement compte des incidences que cela pourrait avoir sur ces aéroports.
- (6) Les produits, pièces et équipements aéronautiques, les aéroports et leurs équipements, les exploitants exerçant une activité de transport aérien commercial et participant à l'exploitation des aéroports, les systèmes et prestataires de GTA/SNA, ainsi que les pilotes et contrôleurs aériens, et les personnes, produits et organismes intervenant dans leur formation et leur examen médical, doivent être certifiés ou agréés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles que la Communauté définira conformément aux normes établies et aux pratiques recommandées par la convention de Chicago. La Commission doit être habilitée à élaborer les règles de mise en œuvre requises pour poser les conditions de la délivrance du certificat ou de son remplacement par une déclaration d'aptitude, en tenant compte des risques liés aux différents types d'exploitation ou de services.
- (7) Dans le système institutionnel communautaire, la responsabilité de la mise en œuvre du droit communautaire incombe au premier chef aux États membres. Les tâches de certification requises par le présent règlement et par ses règles de mise en œuvre doivent donc être exécutées au niveau national. Dans certains cas bien précis, l'Agence doit toutefois être également habilitée à effectuer des tâches de certification comme le prévoit le présent règlement. Pour la même raison, l'Agence doit être autorisée à prendre les mesures nécessaires dans les domaines couverts par le présent règlement lorsqu'il s'agit du meilleur moyen pour garantir l'uniformité et faciliter le fonctionnement du marché intérieur.
- (8) Les règles de mise en œuvre que l'Agence doit élaborer dans le domaine de la GTA/SNA doivent reposer sur les dispositions du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen¹⁰, du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen¹¹, du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen¹², du règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de

¹⁰ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

¹¹ JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

¹² JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

gestion du trafic aérien¹³ et, en particulier, sur les ESARR transposées. À cet égard, il convient de concevoir des mécanismes transitoires afin d'assurer la continuité des agréments déjà accordés en vertu des dispositions de ces règlements.

- (9) L'objectif général est de transférer efficacement vers l'Agence les fonctions et tâches assumées jusqu'ici par les États membres, y compris celles résultant de leur coopération par l'intermédiaire de la commission d'examen de la sécurité d'Eurocontrol, sans entraîner de baisse des niveaux de sécurité actuellement élevés, ni d'incidence négative sur les procédures de certification. Il convient d'arrêter les mesures de transition appropriées.
- (10) Le présent règlement établit un cadre approprié et complet pour la définition et la mise en œuvre de règles techniques et de procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile. Il convient donc d'abroger la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne¹⁴, sans préjudice des certifications ou agréments de produits, de personnes et d'organismes déjà accordés conformément auxdits actes.
- (11) Le présent règlement établit un cadre approprié et complet concernant la réglementation de la sécurité des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et l'approche systémique globale de la sécurité de l'aviation civile. Il convient donc d'adapter le règlement (CE) n° 549/2004, le règlement (CE) n° 550/2004(CE), le règlement (CE) n° 551/2004 et le règlement (CE) n° 552/2004 pour les mettre en conformité avec le présent règlement. Il convient d'habiliter la Commission à effectuer ces adaptations. Comme ces mesures ont une portée générale et ont pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (12) Il convient également d'habiliter la Commission à adopter des règles de mise en œuvre pour l'octroi de licences aux contrôleurs aériens et les agréments associés, les aéroports et leur exploitation, la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et les certificats associés, la supervision et l'application, ainsi qu'à adopter un règlement sur les honoraires et redevances de l'Agence. Comme ces mesures ont une portée générale et ont pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 216/2008 est modifié comme suit:

- (1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

¹³ JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.

¹⁴ JO L 114 du 27.4.2006, p. 22.

*"Article premier
Champ d'application*

1. Le présent règlement s'applique:
 - (a) à la conception, la production, l'entretien et l'exploitation de produits, de pièces et d'équipements aéronautiques, ainsi qu'aux personnels et organismes participant à la conception, la production et l'entretien de ces produits, pièces et équipements;
 - (b) aux personnels et organismes participant à l'exploitation d'aéronefs;
 - (c) à la conception, l'entretien, l'exploitation et la protection des abords des aérodromes, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
 - (d) à la conception, la production et l'entretien d'équipements d'aérodrome, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
 - (e) à la conception, la production et l'entretien de systèmes, pièces et équipements pour la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne (ci-après dénommés "GTA/SNA"), ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
 - (f) à la GTA/SNA, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant.
 2. Le présent règlement ne s'applique pas:
 - (a) aux produits, pièces, équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points a) et b) pendant le déroulement d'opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues. Les États membres s'engagent à faire en sorte que ces opérations ou activités soient menées en tenant dûment compte, dans la mesure du possible, des objectifs du présent règlement;
 - (b) aux aérodromes ou parties d'aérodrome, ainsi qu'aux équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points c) et d), lorsqu'ils sont utilisés exclusivement par des aéronefs entrant dans le champ d'application du point a) du présent paragraphe;
 - (c) à la GTA/SNA, y compris aux systèmes, pièces et équipements et aux personnels et organismes visés au paragraphe 1, points e) et f), lorsqu'ils fournissent exclusivement des services à des aéronefs visés au point a) du présent paragraphe. Les États membres s'engagent à faire en sorte que les aéronefs visés au point a) soient dissociés des autres aéronefs."
- (2) L'article 3 est modifié comme suit:
- (a) Le point d) est remplacé par le texte suivant:

"d) "pièces et équipements", les instruments, équipements, mécanismes, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires, y compris les systèmes de communication, qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol; cela comprend les parties de la cellule, du moteur ou des hélices et l'équipement utilisé pour manœuvrer l'aéronef depuis le sol, ainsi que les composants définis à l'article 2, point 19), du règlement (CE) n° 549/2004*;

* JO L 96 du 31.3.2004, p. 1."

(b) Le point h) est remplacé par le texte suivant:

"h) "exploitant", toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs ou aérodrômes;"

(c) Les points m) à t) suivants sont ajoutés:

"m) "aérodrome", toute zone s'étendant à terre, sur l'eau ou sur un ouvrage ou vaisseau, spécialement adaptée à l'atterrissage, au décollage et aux manœuvres des aéronefs;

n) "équipements d'aérodrome", les équipements, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter un aéroport;

o) "service de gestion d'aire de trafic", un service fourni pour gérer les activités et le mouvement des aéronefs et véhicules sur une aire de trafic;

p) "aire de trafic", une aire définie destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien;

q) "aérodrômes ouverts au public", les aérodrômes qui figurent dans la publication officielle du Service d'information aéronautique et offre des services à tout usager sans discrimination;

r) "GTA/SNA", les fonctions de gestion du trafic aérien telles que définies à l'article 2, point 10), du règlement (CE) n° 549/2004, les services de navigation aérienne définis à l'article 2, point 4), du même règlement et les services consistant à générer, traiter, mettre en forme et fournir des données aux usagers de l'espace aérien aux fins de la navigation aérienne;

s) "service d'information de vol", un service assuré dans le but de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

t) "système", toute combinaison d'équipements et de composants tels que définis à l'article 2, point 19), du règlement (CE) n° 549/2004."

(3) À l'article 4, les paragraphes 3 bis et 3 ter suivants sont ajoutés:

"3 bis. Les aérodrômes ouverts au public, y compris leurs équipements, situés sur le territoire soumis aux dispositions du traité et qui peuvent prendre en charge des vols effectués selon les règles de navigation aux instruments ou des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 2 730 kg satisfont aux exigences du présent règlement. Le personnel et les organismes participant à l'exploitation de ces aérodrômes satisfont aux exigences du présent règlement.

3 ter. La GTA et les SNA assurés dans l'espace aérien du territoire auquel le traité s'applique, ainsi que dans tout autre espace aérien auquel le règlement (CE) n° 551/2004 s'applique, satisfont aux exigences du présent règlement. Les systèmes, pièces, équipements, personnels et organismes contribuant à la prestation de GTA/SNA satisfont aux exigences du présent règlement."

(4) À l'article 5, paragraphe 2, les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

- "b) les mesures visées au paragraphe 5 peuvent définir une exigence de certification concernant les pièces et équipements. Les certificats des pièces et équipements sont délivrés lorsque le demandeur a démontré que les pièces et équipements sont conformes aux spécifications détaillées en matière de navigabilité définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1;
- c) un certificat de navigabilité individuel est exigé pour chaque aéronef. Le certificat est délivré lorsque le demandeur a démontré que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée par le certificat de type et que les documents, inspections et essais pertinents démontrent que l'état de l'aéronef garantit la sécurité de l'exploitation. Ce certificat de navigabilité reste valable aussi longtemps qu'il n'est pas suspendu, abrogé ou retiré et aussi longtemps que l'aéronef est entretenu conformément aux exigences essentielles relatives au maintien de la navigabilité exposées à l'annexe I, point 1.d, et aux mesures arrêtées en application du paragraphe 5;"
- (5) À l'article 7, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:
- "4. Un certificat est exigé concernant chaque simulateur d'entraînement au vol utilisé pour la formation des pilotes. Le certificat est délivré lorsque le demandeur a démontré que le simulateur satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe III."
- (6) L'article 8 est modifié comme suit:
- (a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- "1. L'exploitation des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), satisfait aux exigences essentielles définies aux annexes IV et V ter."
- (b) Le paragraphe 5 est modifié comme suit:
- (i) Le point a) est remplacé par le texte suivant:
- "a) les conditions d'exploitation d'un aéronef conformément aux exigences essentielles définies aux annexes IV et V ter;"
- (ii) Le point g) est remplacé par le texte suivant:
- "g) les conditions dans lesquelles l'exploitation des aéronefs visés à l'annexe II, point a), point ii), et points d) et h), lorsqu'ils sont utilisés pour le transport aérien commercial, satisfait aux exigences essentielles applicables définies aux annexes IV et V ter."
- (c) Au paragraphe 6, le tiret suivant est ajouté:
- "- tiennent compte des aspects liés à la sécurité de la GTA/SNA."
- (7) Les articles 8 bis à 8 quinquies suivants sont ajoutés:

*"Article 8 bis
Aérodromes*

1. Les aérodromes et équipements d'aérodrome ainsi que l'exploitation des aérodromes satisfont aux exigences essentielles définies à l'annexe V bis.

2. La conformité des aérodromes, des équipements d'aérodrome et de l'exploitation des aérodromes aux exigences essentielles est établie conformément aux dispositions suivantes:
- a) Un certificat est exigé concernant chaque aérodrome. Le certificat et la certification des modifications de ce certificat sont délivrés lorsque le demandeur a démontré que l'aérodrome est conforme à la base de certification d'aérodrome exposée au point b), et que l'aérodrome ne présente pas de particularité ou caractéristique compromettant la sécurité d'exploitation. Le certificat porte sur l'aérodrome et ses équipements.
 - b) La base de certification est constituée par les éléments suivants:
 - i) les spécifications de certification applicables aux aérodromes,
 - ii) les dispositions pour lesquelles un niveau de sécurité équivalent a été accepté et
 - iii) les spécifications techniques détaillées nécessaires lorsque les caractéristiques de conception d'un aérodrome particulier ou l'expérience en service rendent l'une des spécifications visées au point i) inappropriée ou insuffisante pour garantir la conformité aux exigences essentielles définies à l'annexe V bis.
 - c) Les mesures visées au paragraphe 3 peuvent définir une exigence de certification concernant les équipements d'aérodrome. Le certificat des équipements d'aérodrome est délivré lorsque le demandeur a démontré que les équipements sont conformes aux spécifications détaillées définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1.
 - d) Les organismes responsables de l'exploitation des aérodromes démontrent avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Ces capacités et moyens sont attestés par la délivrance d'un certificat. Le certificat précise les privilèges accordés à l'organisme agréé et la portée de l'agrément.
3. Les mesures qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels des exigences visées au présent article, en le complétant, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4.

Ces mesures précisent en particulier:

- a) les conditions pour établir et notifier à un demandeur la base de certification applicable à un aérodrome;
- b) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux équipements d'aérodrome;
- c) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats des aérodromes et certificats des équipements d'aérodrome, y compris les contraintes d'exploitation liées à la conception particulière de l'aérodrome;
- d) les conditions d'exploitation d'un aérodrome conformément aux exigences essentielles définies à l'annexe V bis;

- e) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait du certificat visé au paragraphe 2, point d);
 - f) les responsabilités des titulaires de certificats;
 - g) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité;
 - h) les mesures que les autorités compétentes doivent prendre afin de protéger les aérodromes contre les activités et événements qui, dans leurs environs, peuvent entraîner des risques inacceptables pour l'aviation.
4. Les mesures visées au paragraphe 3:
- a) reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans le domaine des aérodromes;
 - b) sont proportionnées à la taille et à la complexité de l'aérodrome ainsi qu'au type d'exploitation qu'il permet;
 - c) tiennent compte de l'expérience acquise, au niveau mondial, en matière d'exploitation des aérodromes, ainsi que des progrès scientifiques et techniques;
 - d) permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.

Article 8 ter
GTA/SNA

1. La prestation de GTA/SNA satisfait aux exigences essentielles définies à l'annexe V ter.
2. Les prestataires de GTA/SNA doivent être titulaires d'un certificat. Le certificat est délivré lorsque le prestataire a démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à ses privilèges. Le certificat précise les privilèges accordés et l'étendue des services fournis.
3. Par dérogation au paragraphe 2, les prestataires de services d'information de vol et de services de gestion d'aire de trafic déclarent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis.
4. Les mesures visées au paragraphe 6 peuvent définir une exigence de certification concernant les organismes chargés de la conception, la fabrication et l'entretien des systèmes, pièces et équipements de GTA/SNA. Le certificat de ces organismes est délivré lorsqu'ils ont démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Le certificat précise les privilèges accordés.
5. Les mesures visées au paragraphe 6 peuvent définir une exigence de certification concernant les systèmes, pièces et équipements de GTA/SNA. Le certificat de ces systèmes, pièces et équipements est délivré lorsque le demandeur a démontré que les systèmes, pièces et équipements sont conformes aux spécifications détaillées définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1. Ce certificat peut être délivré par les organismes agréés visés à l'article 8 quinquies.

6. Les mesures qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels des exigences visées au présent article, en le complétant, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4.

Ces mesures précisent en particulier:

- a) les conditions de prestation de GTA/SNA conformément aux exigences essentielles définies à l'annexe V ter;
 - b) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux systèmes, pièces et équipements de GTA/SNA;
 - c) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats visés aux paragraphes 2 et 4 et à l'article 8 quinquies, paragraphe 2;
 - d) les conditions dans lesquelles les organismes agréés visés à l'article 8 quinquies peuvent délivrer les certificats visés au paragraphe 5;
 - e) les responsabilités des titulaires de certificats;
 - f) les conditions et procédures relatives aux déclarations effectuées par les prestataires de services visés au paragraphe 3 et à la supervision de ceux-ci;
 - g) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.
7. Les mesures visées au paragraphe 6:
- a) reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans le domaine de la GTA/SNA;
 - b) sont proportionnées au type et à la complexité des services fournis;
 - c) tiennent compte de l'expérience acquise, au niveau mondial, en matière de GTA/SNA, ainsi que des progrès scientifiques et techniques;
 - d) sont élaborées sur la base des dispositions du règlement (CE) n° 549/2004 et des règlements (CE) n° 550/2004**, (CE) n° 551/2004*** et (CE) n° 552/2004**** du Parlement européen et du Conseil et prévoient des mécanismes transitoires concernant les agréments déjà accordés en vertu de ces règlements;
 - e) permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.
8. Lors de l'application du règlement (CE) n° 549/2004, les États membres et la Commission tiennent compte des éléments suivants:
- a) La gestion de tout volume d'espace aérien défini tient compte de la complexité de l'espace aérien et des caractéristiques de trafic prévues, comme la densité et la nature, ainsi que de toute autre condition d'exploitation pertinente. En particulier, elle implique:
 - i) de spécifier la conception de l'espace aérien, y compris son architecture fonctionnelle sous-jacente et les processus associés;

- ii) de spécifier les services GTA/SNA à fournir et utiliser, ainsi que leur disponibilité;
 - iii) de limiter le risque de séparation insuffisante entre aéronefs et entre les aéronefs et tout obstacle au sol;
 - iv) de limiter les risques d'interruption totale ou partielle des services essentiels à la sécurité d'exploitation de la GTA/SNA;
 - v) de définir la capacité maximale de l'espace aérien et le type d'exploitation autorisé, en fonction des critères ci-dessus, et de traiter tous les éléments nécessaires à la sécurité de gestion du trafic aérien;
 - vi) d'instaurer des mécanismes pour éviter que les volumes de trafic aérien ne dépassent la capacité maximale de l'espace aérien;
 - vii) de préciser le rôle et les responsabilités des différentes parties; et
 - viii) de régler les interactions avec les espaces aériens voisins régis par des concepts d'exploitation différents, ainsi qu'avec les aérodromes.
- b) Comme base du concept d'exploitation applicable, il est fait en sorte de garantir une quantité suffisante de radiofréquences correctement protégées pour les communications, la navigation et la surveillance aéronautiques.
 - c) La gestion tactique des courants de trafic aérien, au niveau communautaire ou national, utilise et fournit des informations suffisamment précises et à jour sur le volume et la nature du trafic aérien prévu influant sur la prestation de services, et permet de coordonner et négocier le détournement ou le retardement de courants de trafic aérien afin d'éviter les situations de surcharge en l'air ou dans les aérodromes.
 - d) La désignation de certains volumes d'espace aérien pour un usage déterminé, au niveau national, est contrôlée, coordonnée et promulguée en temps utile afin d'empêcher toute perte de séparation entre aéronefs quelles que soient les circonstances.
 - e) Il est instauré une coordination appropriée avec l'Agence pour faire en sorte que tous les aspects liés à la sécurité, visés aux points a) à d), soient correctement traités et validés avant la mise en œuvre.

Article 8 quater
Contrôleurs aériens

1. Les contrôleurs aériens ainsi que les personnes et organismes intervenant dans la formation et dans les examens, les contrôles et la surveillance médicale des contrôleurs aériens satisfont aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe V ter.
2. Les contrôleurs aériens doivent être titulaires d'une licence et d'un certificat médical correspondant au service fourni.
3. La licence visée au paragraphe 2 est délivrée lorsque le demandeur de la licence démontre qu'il satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives aux connaissances théoriques, aux

compétences pratiques et linguistiques et à l'expérience exposées à l'annexe V ter.

4. Le certificat médical visé au paragraphe 2 est délivré lorsque le contrôleur aérien satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale exposées à l'annexe V ter. Le certificat médical peut être délivré par un examinateur ou un centre aéromédical.
5. La licence et le certificat médical précisent les privilèges accordés au contrôleur aérien et la portée de ladite licence et dudit certificat.
6. La capacité des organismes de formation des contrôleurs aériens à assumer les responsabilités liées à leurs privilèges en matière de délivrance de licences est reconnue par un agrément.
7. L'agrément est accordé aux organismes de formation des contrôleurs aériens qui ont démontré satisfaire aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe V ter. L'agrément précise les privilèges qu'il confère.
8. Les personnes chargées de dispenser une formation pratique ou d'évaluer les compétences des contrôleurs aériens sont titulaires d'un certificat. Le certificat est délivré lorsque la personne concernée a démontré qu'elle satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe V ter. Le certificat précise les privilèges qu'il confère.
9. Les entraîneurs de vol synthétiques satisfont aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe V ter. Les mesures visées au paragraphe 10 peuvent définir une exigence de certification concernant les entraîneurs de vol synthétiques utilisés pour la formation des contrôleurs aériens. Le certificat est délivré lorsque le demandeur a démontré que le simulateur satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe V ter.
10. Les mesures qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent article, en le complétant, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4.

Ces mesures précisent en particulier:

- a) les différentes qualifications et mentions liées aux licences de contrôleur aérien;
 - b) les conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences, des qualifications et mentions liées aux licences, des certificats médicaux, des agréments et des certificats, et les conditions dans lesquelles ces certificats et agréments peuvent ne pas être exigés;
 - c) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, de qualifications et mentions liées aux licences, de certificats médicaux, d'agréments et de certificats.
11. Les mesures visées au paragraphe 10 reflètent l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et les progrès scientifiques et techniques, dans le domaine de la formation au contrôle de la circulation aérienne.

Article 8 quinquies
Organismes agréés

1. Les organismes qui offrent des services consistant à évaluer la conformité des systèmes ou pièces et équipements de GTA/SNA aux exigences applicables, et à délivrer les certificats correspondants (ci-après dénommés les "organismes agréés") satisfont aux exigences essentielles définies à l'annexe V.
2. Les organismes agréés doivent être titulaires d'un certificat d'agrément. Le certificat est délivré lorsque l'organisme démontre avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à ses privilèges. Le certificat précise les privilèges accordés à l'organisme agréé.

** JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

*** JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

**** JO L 96 du 31.3.2004, p. 26."

(8) L'article 9 est modifié comme suit:

- (a) Au paragraphe 1, la formule "annexes I, III et IV" est remplacée par "annexes I, III, IV et V ter".
- (b) Au paragraphe 5, le point e) suivant est ajouté:
"e) les aspects liés à la sécurité du concept d'exploitation GTA/SNA applicable soient pris en compte."

(9) À l'article 10, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les États membres, la Commission et l'Agence coopèrent pour garantir la conformité au présent règlement et à ses règles de mise en œuvre."

(10) L'article 11 est modifié comme suit:

(a) Les paragraphes 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant:

"4. Sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables et ce jusqu'à la date d'application des mesures visées à l'article 5, paragraphe 5, à l'article 7, paragraphe 6, et à l'article 9, paragraphe 4, mais pas après le 8 avril 2012.

5. Sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables ou, le cas échéant, sur la base des exigences applicables du règlement (CEE) n° 3922/91 et ce jusqu'à la date d'application des mesures visées à l'article 8, paragraphe 5, mais pas après le 8 avril 2012."

(b) Les paragraphes 5 bis et 5 ter suivants sont ajoutés:

"5 bis. Sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables et ce jusqu'à la date d'application des mesures visées à l'article 8 bis, paragraphe 3, et à l'article 8 quater, paragraphe 10, mais pas après le 31 décembre 2012.

5 ter. Sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables ou, le cas échéant, sur la base des exigences applicables du règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission***** et ce jusqu'à la date d'application des mesures visées à l'article 8 ter, paragraphe 6, mais pas après le 31 décembre 2012.

***** JO L 335 du 21.12.2005, p. 13."

- (11) À l'article 18, les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:
- "c) publier des spécifications de certification et des moyens acceptables de mise en conformité, ainsi que tout document d'orientation concernant l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre;
 - d) prendre les décisions appropriées concernant l'application des articles 20 à 23, 54 et 55."
- (12) À l'article 19, paragraphe 2, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- "a) des spécifications de certification et des moyens acceptables de mise en conformité, et"
- (13) Les articles 22 bis à 22 quinquies suivants sont ajoutés:

*"Article 22 bis
Certification des exploitants d'aérodrome*

En ce qui concerne les exploitants d'aérodrome visés à l'article 4, paragraphe 3 bis, l'Agence:

- a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie;
- b) délivre et renouvelle les certificats des organismes établis hors du territoire soumis aux dispositions du traité et responsables de l'exploitation d'un aérodrome situé sur le territoire soumis aux dispositions du traité;
- c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ou si le titulaire du certificat ne s'acquitte pas des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

*Article 22 ter
GTA/SNA*

En ce qui concerne la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne, l'Agence

- a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie;
- b) délivre et renouvelle les certificats des organismes fournissant des services GTA/SNA dans plus de trois États membres;

- c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ou si le titulaire du certificat ne s'acquitte pas des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

Article 22 quater
Certification des contrôleurs aériens

1. En ce qui concerne le personnel et les organismes visés à l'article 8 quater, paragraphe 1, l'Agence:
 - a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des enquêtes et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie et, le cas échéant, leur personnel;
 - b) délivre et renouvelle les certificats des organismes de formation des contrôleurs aériens établis hors du territoire des États membres et, le cas échéant, de leur personnel;
 - c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions sous lesquelles elle l'a délivré ne sont plus remplies, ou si la personne physique ou morale titulaire du certificat ne s'acquitte pas des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.
2. En ce qui concerne les entraîneurs de vol synthétiques visés à l'article 8 quater, paragraphe 9, l'Agence:
 - a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections techniques concernant les équipements qu'elle certifie;
 - b) délivre et renouvelle les certificats des entraîneurs de vol synthétiques:
 - i) utilisés par les organismes de formation certifiés par l'Agence;
 - ii) situés sur le territoire des États membres, si l'État membre concerné en fait la demande;
 - iii) situés hors du territoire des États membres;
 - c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ou si la personne physique ou morale titulaire du certificat ne s'acquitte pas des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

Article 22 quinquies
Organismes agréés

En ce qui concerne les organismes agréés, l'Agence:

- a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie;
- b) délivre et renouvelle les certificats des organismes agréés;
- c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ou si le titulaire du certificat ne s'acquitte pas

des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre."

- (14) À l'article 33, paragraphe 2, point c), la date du "30 septembre" est remplacée par celle du "30 novembre".
- (15) À l'article 44, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- "1. Les décisions de l'Agence prises en application des articles 20 à 23, 55 ou 64 sont susceptibles de recours."
- (16) À l'article 50, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- "2. Un recours en annulation des décisions de l'Agence prises en application des articles 20 à 23, 55 ou 64 ne peut être formé devant la Cour de justice des Communautés européennes qu'après épuisement des voies de recours internes de l'Agence."
- (17) L'article 52 est modifié comme suit:
- (a) Au paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
- "1. Dès que possible après l'entrée en vigueur du présent règlement, le conseil d'administration établit des procédures transparentes pour la délivrance des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation visés à l'article 18, points a) et c)."
- (b) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- "2. Aux fins de l'élaboration par l'Agence, en application de l'article 19, des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation qui doivent être appliqués par les États membres, celle-ci instaure une procédure pour la consultation des États membres. À cet effet, elle peut créer un groupe de travail dans lequel chaque État membre a la faculté de nommer un expert."
- (18) À l'article 55, paragraphe 1, la première phrase est remplacée par le texte suivant:
- "L'Agence peut effectuer elle-même ou charger les autorités aéronautiques nationales ou des entités qualifiées de toutes les enquêtes nécessaires dans les entreprises, en application des articles 7, 20 à 23, et de l'article 24, paragraphe 2."
- (19) L'article 65 bis suivant est ajouté:

*"Article 65 bis
Modifications*

La Commission modifie le règlement (CE) n° 549/2004, le règlement (CE) n° 550/2004, le règlement (CE) n° 551/2004 et le règlement (CE) n° 552/2004 afin de prendre en compte les exigences du présent règlement et les mesures spécifiées à l'article 8 ter, paragraphe 6. Ces mesures, qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels desdits règlements, sont arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 65, paragraphe 4."

- (20) Le titre de l'annexe V est remplacé par le texte suivant:
- "Critères applicables aux entités qualifiées et organismes agréés visés aux articles 8 quinquies et 13 (ci-après dénommés "entités qualifiées" ou "entités")"

(21) Les annexes V bis et V ter exposées à l'annexe du présent règlement sont ajoutées.

Article 2

La directive 2006/23/CE est abrogée à partir de la date d'application des mesures visées à l'article 8 quater, paragraphe 10, du règlement (CE) n° 216/2008 modifié par le présent règlement.

Article 3

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

Les articles 8 bis, 8 ter et 8 quater du règlement (CE) n° 216/2008 modifié par le présent règlement s'appliquent à partir de la date d'application de leurs mesures complémentaires respectives et à partir du 1^{er} janvier 2013 au plus tard.

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

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le président
[...]

Par le Conseil
Le président
[...]

ANNEXE

"ANNEXE V bis

Exigences essentielles relatives aux aérodromes

A – Caractéristiques physiques, infrastructures et équipements

Aire de manœuvre

- a) Les aérodromes doivent comporter une aire destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.
 - i) L'aire d'atterrissage et de décollage doit avoir des dimensions adaptées aux aéronefs destinés à l'utiliser.
 - ii) L'aire d'atterrissage et de décollage doit, le cas échéant, avoir une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus. Les aires non destinées à une utilisation répétée doivent seulement être aptes à supporter le poids des aéronefs.
 - iii) L'aire d'atterrissage et de décollage doit, le cas échéant, être conçue pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
 - iv) La déclivité et les changements de déclivité de l'aire d'atterrissage et de décollage ne doivent pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
 - v) Les caractéristiques de la surface doivent être adaptées à son utilisation par les aéronefs prévus.
 - vi) L'aire d'atterrissage et de décollage doit être libre de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
- b) Lorsqu'il y a plusieurs aires d'atterrissage et de décollage, celles-ci doivent être agencées de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
- c) L'aire d'atterrissage et de décollage doit être entourée par des aires délimitées. Ces aires sont destinées à protéger l'aéronef qui les survole pendant les opérations de décollage ou d'atterrissage ou à atténuer les conséquences d'un atterrissage court, d'une sortie latérale de piste ou d'un dépassement de piste imprévus.
 - i) Ces aires doivent avoir des dimensions adaptées à l'exploitation prévue des aéronefs.
 - ii) La déclivité et les changements de déclivité de ces aires ne doivent pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
 - iii) Ces aires doivent être libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs. Cela ne doit pas empêcher d'y installer des équipements fragibles si l'exploitation des aéronefs l'exige.
 - iv) Chacune de ces aires doit avoir une force portante suffisante pour remplir sa fonction.

- d) Les aires d'un aérodrome destinées à la circulation au sol ou au stationnement des aéronefs, ainsi que leurs abords immédiats, doivent être conçus pour permettre l'exploitation, en toute sécurité, des aéronefs destinés à utiliser l'une ou l'autre aire dans toutes les conditions prévues.
 - i) Ces aires doivent avoir une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus, sauf s'il s'agit d'aires uniquement destinées à une utilisation occasionnelle, lesquelles doivent seulement être aptes à supporter le poids des aéronefs.
 - ii) Ces aires doivent être conçues pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
 - iii) La déclivité et les changements de déclivité de ces aires ne doivent pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
 - iv) Les caractéristiques de la surface de ces aires doivent être adaptées à leur utilisation par les aéronefs prévus.
 - v) Ces aires doivent être libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour les aéronefs. Cela ne doit pas empêcher de placer, à des endroits ou dans des zones déterminés avec précision, les équipements nécessaires à l'aire en question.
- e) Toute autre infrastructure destinée à être utilisée par les aéronefs doit être conçue de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour les aéronefs qui l'utilisent.
- f) Les édifices, bâtiments, équipements ou zones de stockage doivent être situés et conçus de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
- g) Les moyens nécessaires doivent être fournis pour éviter que des personnes non autorisées, des véhicules non autorisés ou des animaux d'une taille susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ne pénètrent dans l'aire de manœuvre, à moins que le risque représenté puisse être limité par tout autre moyen garantissant un niveau de sécurité équivalent.

Franchissement d'obstacles

- a) Afin de protéger les aéronefs approchant d'un aérodrome pour y atterrir ou quittant un aérodrome, il faut définir des itinéraires ou zones d'arrivée et de départ. Ces itinéraires ou zones doivent assurer aux aéronefs le franchissement nécessaire des obstacles situés aux abords de l'aérodrome.
- b) Ce franchissement d'obstacles doit être approprié à la phase de vol et au type d'exploitation effectué. Il doit également tenir compte des équipements utilisés pour déterminer la position des aéronefs.

Aides visuelles et non visuelles et équipements d'aérodrome

- a) Les aides doivent être adaptées à leur usage, être reconnaissables et fournir des informations univoques aux utilisateurs dans toutes les conditions d'exploitation prévues.
- b) Les équipements d'aérodrome doivent fonctionner comme prévu dans les conditions d'exploitation prévues sans nécessiter de compétence ou de force

exceptionnelles. Dans des conditions d'exploitation normales ou en cas de panne, les équipements d'aérodrome ne doivent pas entraîner de risque pour la sécurité aérienne.

- c) Les aides et leur système d'alimentation électrique doivent être conçus de sorte que les pannes n'entraînent pas la transmission d'informations inappropriées, trompeuses ou insuffisantes aux utilisateurs, ni l'interruption d'un service essentiel.
- d) Les moyens de protection nécessaires doivent être fournis pour éviter à ces aides tout dommage ou perturbation.
- e) Les sources de rayonnement ou la présence d'objets mobiles ou fixes ne doivent pas influencer sur le fonctionnement ni nuire aux performances des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques.
- f) Il faut fournir au personnel concerné des informations sur l'exploitation et l'utilisation des équipements d'aérodrome ainsi que des indications claires sur les conditions qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité aérienne.

Données relatives aux aérodromes

- a) Il faut établir et tenir à jour des données relatives à l'aérodrome et aux services disponibles.
- b) Les données doivent être précises, lisibles, complètes et univoques. Un niveau d'intégrité approprié doit être maintenu.
- c) Les données doivent être mises à la disposition des utilisateurs, en temps utile, par une méthode de communication suffisamment sûre et rapide.

B – Exploitation et gestion

1. L'exploitant d'aérodrome est responsable de l'exploitation de l'aérodrome. Les responsabilités de l'exploitant d'aérodrome sont les suivantes:
 - a) L'exploitant d'aérodrome doit disposer, directement ou en sous-traitance, de tous les moyens nécessaires pour assurer, en toute sécurité, l'exploitation des aéronefs dans l'aérodrome. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipements et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage.
 - b) L'exploitant d'aérodrome doit vérifier que les exigences de la partie A sont satisfaites à tout moment ou, si ce n'est pas le cas, prendre les mesures appropriées pour limiter les risques encourus. Il faut instaurer et appliquer des procédures pour que tous les utilisateurs aient connaissance de ces mesures en temps utile.
 - c) L'exploitant d'aérodrome doit instituer et mettre en œuvre un programme approprié de gestion des risques fauniques.
 - d) L'exploitant d'aérodrome doit démontrer que la circulation des véhicules et personnes dans l'aire de manœuvre et d'autres aires d'exploitation est coordonnée avec les mouvements des aéronefs de façon à éviter les collisions et les dommages causés aux aéronefs.

- e) L'exploitant d'aérodrome doit démontrer que des procédures visant à limiter les risques liés à l'exploitation de l'aérodrome dans de mauvaises conditions météorologiques, avec une visibilité réduite ou la nuit, le cas échéant, sont instaurées et appliquées.
- f) L'exploitant d'aérodrome doit prendre des dispositions, avec d'autres organismes compétents, pour garantir la conformité constante aux présentes exigences essentielles relatives aux aérodromes. Parmi ces organismes figurent, entre autres, les exploitants d'aéronefs, les prestataires de services de navigation aérienne, les services d'assistance en escale et d'autres organismes dont les activités ou produits peuvent avoir une incidence sur la sécurité des aéronefs.
- g) L'exploitant d'aérodrome doit démontrer que des procédures existent et sont appliquées pour fournir aux aéronefs du carburant non pollué et de la catégorie correspondante.
- h) Des guides d'entretien des équipements d'aérodrome doivent être disponibles, utilisés dans la pratique et contenir les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien, les procédures de diagnostic et d'inspection.
- i) L'exploitant d'aérodrome doit instituer et mettre en œuvre un plan d'urgence d'aérodrome couvrant les situations d'urgence qui peuvent se produire dans l'aérodrome et ses environs. Ce plan doit être coordonné avec le plan d'urgence de la collectivité locale.
- j) L'exploitant d'aérodrome doit démontrer que l'aérodrome fournit des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie pour les aéronefs critiques prévoyant d'utiliser l'aérodrome comme point de départ ou d'arrivée. Ces services doivent réagir à un incident ou un accident avec la rapidité requise et doivent au moins disposer d'un équipement, d'agents d'extinction et du personnel suffisant.
- k) L'exploitant d'aérodrome ne doit employer que du personnel formé et qualifié pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome, et doit appliquer des programmes permanents de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence de tout le personnel concerné.
- l) L'exploitant d'aérodrome doit démontrer que toute personne autorisée à accéder sans escorte à l'aire de manœuvre ou d'autres aires d'exploitation est dûment formée et qualifiée pour le faire.
- m) Le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit être dûment formé et qualifié pour évoluer dans l'environnement de l'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome doit appliquer des programmes permanents de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence de ce personnel.
- n) Tout le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui peut être appelé à intervenir en cas d'urgence aérienne doit périodiquement démontrer son aptitude médicale à remplir ses fonctions de façon satisfaisante, compte tenu du type d'activité exercée. Dans ce contexte, on entend par aptitude médicale – qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale – le fait de ne souffrir d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible d'empêcher le personnel:
 - i) d'exécuter les tâches nécessaires à l'intervention en cas d'urgence aérienne;

- ii) de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées;
- iii) de percevoir correctement son environnement.

Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée, il peut être appliqué des mesures correctrices assurant un niveau de sécurité équivalent.

2. Systèmes de gestion

- a) L'exploitant d'aérodrome doit mettre en œuvre un système permanent de gestion pour garantir la conformité aux présentes exigences essentielles relatives aux aérodromes, et s'employer à améliorer continuellement la sécurité et la qualité avec prévoyance. Le système de gestion doit couvrir les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures.
- b) Le système de gestion doit comporter un programme de prévention des accidents et incidents comprenant un système de compte rendu et d'analyse des incidents. Cette analyse doit faire intervenir, le cas échéant, les parties énumérées au point 1, point f), ci-dessus.
- c) L'exploitant d'aérodrome doit élaborer un manuel concernant l'aérodrome et exercer ses activités conformément à ce manuel. Ces manuels doivent contenir toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation de l'aérodrome, au système de gestion et au personnel d'exploitation pour remplir ses fonctions.

C – Abords des aérodromes

- 1. L'espace aérien autour des aires de manœuvre de l'aérodrome doit être préservé de tout obstacle afin de permettre l'exploitation des aéronefs prévue dans les aérodromes, sans entraîner de risque inacceptable du fait de la formation d'obstacles aux abords. Il faut donc délimiter des surfaces de contrôle d'obstacle, les mettre en œuvre et les surveiller en permanence pour repérer toute intrusion.
 - a) Toute intrusion à l'intérieur de ces surfaces exigera une évaluation afin de déterminer si l'objet entraîne un risque inacceptable. Tout risque inacceptable doit être écarté ou limité.
 - b) Tout obstacle résiduel doit faire l'objet d'une publication et, en fonction des besoins, doit être marqué et, le cas échéant, être muni de signaux lumineux.
- 2. Les risques liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol telles que celles énumérées ci-après, entre autres, doivent être contrôlés et maîtrisés. Les risques ayant l'une des causes suivantes doivent être évalués et limités si nécessaire:
 - a) toute évolution ou changement de l'utilisation du sol dans la zone de l'aérodrome;
 - b) la possibilité de turbulences causées par les bâtiments;
 - c) l'utilisation de signaux lumineux dangereux et trompeurs;
 - d) l'éblouissement provoqué par de grandes surfaces très réfléchissantes;
 - e) la création de zones susceptibles de favoriser le développement de la vie sauvage aux abords de l'aire de manœuvre de l'aérodrome;

- f) les sources de rayonnement invisible ou la présence d'objets mobiles ou fixes pouvant influencer sur le fonctionnement ou nuire aux performances des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques.
3. Un plan d'urgence doit être institué au niveau de la collectivité locale pour les situations d'urgence aérienne se produisant à proximité de l'aérodrome.
 4. Sauf en cas d'urgence à bord d'un aéronef, de détournement vers un autre aérodrome, ou dans d'autres conditions précisées dans chaque cas, un aérodrome – ou l'une quelconque de ses parties – ne doit pas être utilisé, sans l'accord de l'exploitant d'aérodrome, par des aéronefs auxquels la conception et les procédures d'exploitation de l'aérodrome ne sont en principe pas destinées.

ANNEXE V ter

Exigences essentielles relatives à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne

1. Utilisation de l'espace aérien
 - a) Tous les aéronefs, durant toutes les phases de vol et sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, doivent être exploités conformément aux règles d'exploitation générales communes et à toute procédure prévue pour l'utilisation de l'espace aérien en question conformément au concept d'exploitation applicable.
 - b) Tous les aéronefs doivent être équipés des équipements nécessaires et être exploités en conséquence. Les équipements utilisés dans le système de GTA/SNA doivent également être conformes aux exigences du point 3.
2. Services
 - a) Information et données aéronautiques destinées aux usagers de l'espace aérien aux fins de la navigation aérienne
 - i) Les données utilisées comme sources d'information aéronautique doivent être de qualité suffisante, complètes, à jour et fournies en temps utile.
 - ii) L'information aéronautique qui en découle doit être exacte, complète, à jour, univoque et présentée sous une forme adaptée aux utilisateurs.
 - iii) La diffusion de cette information aéronautique aux usagers de l'espace aérien doit présenter un niveau d'intégrité approprié et se faire en temps utile par des moyens de communication suffisamment sûrs et rapides, protégés de toute interférence et de toute altération.
 - b) Informations météorologiques
 - i) Les données utilisées comme source d'informations météorologiques aéronautiques doivent être de qualité suffisante, complètes et à jour.
 - ii) Les informations météorologiques aéronautiques qui en découlent doivent être suffisamment précises, complètes, à jour et univoques pour répondre aux besoins des usagers de l'espace aérien.
 - iii) La diffusion de ces informations météorologiques aéronautiques aux usagers de l'espace aérien doit présenter un niveau d'intégrité approprié et se faire en temps utile par des moyens de communication suffisamment sûrs et rapides, protégés de toute interférence et de toute altération.
 - c) Services de la circulation aérienne
 - i) Les données utilisées comme source pour la prestation de services de la circulation aérienne doivent être correctes, complètes et à jour.

- ii) Les services de la circulation aérienne reposant sur ces données doivent être suffisamment précis, complets, à jour et univoques pour répondre aux besoins des usagers.
 - iii) Les outils automatiques fournissant des informations ou des conseils aux usagers doivent être conçus, fabriqués et entretenus de façon à être adaptés à leur usage prévu.
 - iv) Les services de contrôle de la circulation aérienne et les processus associés doivent prévoir une séparation suffisante entre les aéronefs, les obstacles et les autres risques aériens, et doivent assurer une coopération rapide et en temps utile avec tous les usagers concernés et avec les volumes d'espace aérien adjacents.
 - v) La communication entre les services de contrôle de la circulation aérienne et les aéronefs, ainsi qu'entre les unités de contrôle de la circulation aérienne concernées, doit se faire en temps utile, être claire, correcte, univoque, protégée contre les intrusions, comprise et admise par tous les acteurs concernés.
 - vi) Il faut mettre en place des moyens pour détecter les éventuelles urgences et, le cas échéant, prendre des mesures efficaces de recherche et de sauvetage. Ces moyens doivent comprendre, au minimum, les mécanismes d'alerte, les mesures et procédures de coordination, les moyens et le personnel nécessaires pour couvrir efficacement la zone de responsabilité.
- d) Services de communication
- Les communications doivent avoir, en permanence, un niveau de performance suffisant, y compris du point de vue des critères de disponibilité, d'intégrité, de continuité et de ponctualité du service. Elles doivent être sûres, rapides et protégées des altérations.
- e) Services de navigation
- Les services de navigation doivent avoir, en permanence, un niveau de performance suffisant en matière d'informations relatives à l'orientation, au positionnement et, le cas échéant, au temps. Les critères de performance sont notamment la précision, l'intégrité, la disponibilité et la continuité.
- f) Services de surveillance
- Les services de surveillance doivent déterminer la position respective des aéronefs en l'air, ainsi que des autres aéronefs et des véhicules terrestres dans les aérodromes, avec un niveau de performance suffisant. Les critères de performance sont notamment la précision, l'intégrité, la continuité et la probabilité de détection.
- g) Gestion des courants de trafic aérien
- La gestion tactique des courants de trafic aérien au niveau communautaire utilise et fournit des informations suffisamment précises et à jour sur le volume et la nature du trafic aérien prévu influant sur la prestation de services, et permet de coordonner et négocier le détournement ou le

retardement de courants de trafic aérien afin d'éviter les situations de surcharge en l'air ou dans les aéroports.

h) Gestion de l'espace aérien

La désignation de certains volumes d'espace aérien pour un usage déterminé est contrôlée, coordonnée et promulguée en temps utile afin d'empêcher toute perte de séparation entre aéronefs quelles que soient les circonstances.

3. Systèmes et composants

a) Généralités

Les systèmes et composants qui fournissent des informations en matière de GTA/SNA à partir des aéronefs et à destination de ceux-ci et au sol, doivent être conçus, fabriqués, installés, entretenus et exploités de façon à être adaptés à leur usage prévu.

b) Intégrité, performances et fiabilité des systèmes et composants

Il doit être démontré que les performances en matière de sécurité et d'intégrité des systèmes et composants, pris collectivement, séparément ou en liaison les uns avec les autres, qu'ils se trouvent à bord d'un aéronef, au sol ou dans l'espace, sont adaptées à l'usage prévu de ces systèmes et composants. Elles doivent atteindre le niveau prévu par les concepts d'exploitation pour toutes les conditions d'exploitation prévisibles et pour toute la durée d'exploitation des systèmes et composants.

c) Conception des systèmes et composants

i) Les systèmes et composants ne doivent pas présenter de caractéristiques ou de détails de conception dont l'expérience a montré qu'ils étaient dangereux.

ii) Les systèmes et composants, pris collectivement, séparément ou en liaison les uns avec les autres, doivent être conçus de telle manière qu'une relation inverse existe entre la probabilité qu'une panne ne puisse pas entraîner de panne totale du système ou d'interruption totale de service et la gravité de ses incidences sur le service.

iii) Les systèmes et composants, pris individuellement ou en combinaison les uns avec les autres, doivent être conçus en fonction des limites liées aux capacités et performances humaines.

iv) Les systèmes et composants doivent être conçus d'une manière qui les protège des interactions nuisibles indésirables avec des éléments extérieurs.

v) Les informations nécessaires à la fabrication, l'installation, l'exploitation et l'entretien des systèmes et composants, ainsi que les informations relatives aux conditions pouvant compromettre la sécurité, doivent être fournies au personnel d'une manière claire, cohérente et univoque.

d) Niveau de service constant

Il faut prévoir des moyens pour le contrôle de l'intégrité et des performances de sécurité, ainsi que pour la reconfiguration des systèmes et composants si nécessaire, afin de maintenir le niveau de service.

e) Modification des systèmes et composants

Lorsque des systèmes et composants sont modifiés, ils doivent continuer à satisfaire aux exigences essentielles décrites dans la présente section. Lorsque des modifications sont effectuées pendant l'exploitation, il faut mettre au point un processus de basculement afin d'assurer le maintien d'un niveau de service minimal.

4. Qualifications des contrôleurs aériens

a) Généralités

Toute personne qui entreprend une formation en vue de devenir contrôleur aérien doit avoir un niveau d'enseignement et d'aptitude physique et mentale suffisant pour acquérir, mémoriser et démontrer qu'elle possède les connaissances théoriques et compétences pratiques nécessaires.

b) Connaissances théoriques

i) Un contrôleur aérien doit acquérir et maintenir un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées et proportionnel aux risques liés au type de service.

ii) L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques doivent être démontrées par une évaluation continue pendant la formation ou par des examens appropriés.

iii) Un niveau approprié de connaissances théoriques doit être maintenu. Le respect de cette exigence doit être démontré par des évaluations ou des examens réguliers. La fréquence des examens doit être proportionnée au niveau de risque lié au type de service.

c) Compétences pratiques

i) Un contrôleur aérien doit acquérir et conserver les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Ces compétences doivent être en rapport avec les risques liés au type de service et couvrir au moins, si cela est nécessaire aux fonctions exercées, les éléments suivants:

i Procédures opérationnelles

ii Aspects propres aux tâches

iii Situations anormales et situations d'urgence

iv Facteurs humains

v Gestion des menaces et des erreurs

ii) Un contrôleur aérien doit démontrer son aptitude à exécuter les procédures et tâches qui lui incombent avec un degré de compétence correspondant aux fonctions exercées.

iii) Un niveau satisfaisant de compétences pratiques doit être maintenu. Le respect de cette exigence doit être démontré par des évaluations

ou des examens réguliers. La fréquence de ces évaluations doit être proportionnée au niveau de risque et de complexité lié au type de service et aux tâches exécutées.

d) Aptitudes linguistiques

- i) Un contrôleur aérien doit démontrer son aptitude à parler et comprendre suffisamment l'anglais pour pouvoir communiquer efficacement en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face avec les membres d'équipage et les autres membres du personnel sur des sujets concrets et professionnels, y compris en situation d'urgence.
- ii) Lorsque c'est nécessaire aux fins de la prestation de services de contrôle de la circulation aérienne dans un volume d'espace aérien défini, une personne qui fournit un service de contrôle de la circulation aérienne doit également être apte à parler et comprendre la ou les langues locales dans la mesure décrite ci-dessus.

e) Entraîneurs de vol synthétiques

Lorsqu'un entraîneur de vol synthétique est utilisé pour la formation pratique à la prise de conscience des différentes situations et des facteurs humains, ou pour démontrer que des compétences ont été acquises ou sont conservées, cet appareil doit avoir un niveau de performance permettant de reproduire fidèlement l'environnement de travail et les situations opérationnelles adaptés à la formation dispensée.

f) Cours de formation

- i) La formation doit être dispensée dans le cadre d'un cours de formation qui peut comprendre une instruction théorique et pratique, y compris une formation sur entraîneur synthétique, le cas échéant.
- ii) Un cours doit être défini et approuvé pour chaque type de formation.

g) Instructeurs

- i) L'instruction théorique doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés. Ils doivent:
 - i) avoir les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée; et
 - ii) avoir démontré leur aptitude à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées.
- ii) L'instruction pratique doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés qui ont les qualifications suivantes:
 - i) satisfaire aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience requises pour l'instruction dispensée;
 - ii) avoir démontré leur aptitude à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées;

- iii) avoir utilisé les méthodes pédagogiques relatives aux procédures faisant l'objet de l'instruction;
 - iv) avoir démontré leur aptitude à enseigner dans les domaines où l'instruction doit être dispensée; et
 - v) suivre régulièrement des cours de recyclage pour maintenir le niveau de leurs compétences pédagogiques.
- iii) Les instructeurs responsables des compétences pratiques doivent également être, ou avoir été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur aérien.
- h) Évaluateurs
 - i) Les responsables de l'évaluation de l'aptitude des contrôleurs aériens doivent:
 - i) avoir démontré leur aptitude à évaluer les performances des contrôleurs aériens et à leur faire passer des tests et des contrôles;
 - ii) avoir démontré leur aptitude à évaluer dans les domaines où l'évaluation doit être réalisée; et
 - iii) suivre régulièrement des cours de recyclage pour maintenir les critères d'évaluation à jour.
 - ii) Les évaluateurs responsables des compétences pratiques doivent également être, ou avoir été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur aérien.
- i) Aptitude médicale des contrôleurs aériens
 - i) Critères médicaux
 - i) Tout contrôleur aérien doit périodiquement démontrer son aptitude médicale à remplir ses fonctions de façon satisfaisante. Cette aptitude doit être établie par une évaluation appropriée tenant compte de l'éventuelle dégradation physique et mentale due à l'âge.
 - ii) La démonstration de l'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale, implique de démontrer que la personne fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne ne souffre d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible de l'empêcher:
 - d'exécuter correctement les tâches nécessaires à la prestation du service de contrôle de la circulation aérienne; ou
 - de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées; ou
 - de percevoir correctement son environnement.

- ii) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée, il peut être appliqué des mesures correctrices assurant un niveau de sécurité équivalent.

5. Prestataires de services et organismes de formation

- a) La prestation d'un service ne doit avoir lieu que si les conditions suivantes sont remplies:
 - i) le prestataire de services doit disposer, directement ou indirectement en vertu de contrats, des moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet du service. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: systèmes, installations (y compris alimentation électrique), structure d'encadrement, personnel, équipements (et leur entretien), documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;
 - ii) le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour des manuels de gestion et d'exploitation relatifs à la prestation de ses services, et exercer ses activités conformément à ces manuels. Ces manuels doivent contenir toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation, au système de gestion et au personnel d'exploitation pour remplir ses fonctions;
 - iii) le prestataire de services doit mettre en œuvre un système permanent de gestion fondé sur les risques pour garantir la conformité aux exigences essentielles de la présente annexe, et s'employer à améliorer continuellement ce système avec prévoyance;
 - iv) le prestataire de services ne doit employer que du personnel dûment qualifié et formé, et doit appliquer des programmes permanents de formation et de contrôle pour ce personnel;
 - v) le prestataire de services doit mettre en place des interfaces formelles avec tous les autres acteurs de la prestation de services afin de garantir le respect des présentes exigences essentielles;
 - vi) le prestataire de services doit instituer et mettre en œuvre un plan d'urgence couvrant les situations d'urgence et les situations anormales qui peuvent se produire en rapport avec ses services;
 - vii) le prestataire de services doit instituer un programme permanent de sécurité et de prévention des accidents, comprenant un programme de compte rendu et d'analyse des incidents, qui doit servir au système de gestion afin de contribuer à améliorer continuellement la sécurité; et
 - viii) le prestataire de services doit prendre des dispositions afin de vérifier que les exigences de sécurité sont respectées à tout moment pour tous les systèmes et composants qu'il exploite.
- b) La prestation d'un service de contrôle de la circulation aérienne ne doit avoir lieu que si les conditions suivantes sont remplies:
 - i) pour prévenir la fatigue du personnel fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne, un système de tableau de service doit être utilisé. Ce système de tableau de service doit prévoir les périodes de service, les temps de service et des périodes de repos adaptées. Les

limitations prévues par le système de tableau de service doivent tenir compte de tous les facteurs contribuant à la fatigue tels que, en particulier, le manque de sommeil, les perturbations des rythmes circadiens, le travail de nuit, l'accumulation de temps de service pendant une période donnée et le partage des tâches assignées entre les membres du personnel;

- ii) pour prévenir le stress du personnel fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne, des programmes d'éducation et de prévention doivent être utilisés;
- iii) le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne doit disposer de procédures pour vérifier que le jugement cognitif du personnel fournissant des services de contrôle de la circulation aérienne n'est pas altéré et que son aptitude médicale n'est pas insuffisante;
- iv) lors de la planification et de l'exploitation, le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne doit prendre en compte les contraintes techniques et d'exploitation ainsi que les principes liés aux facteurs humains. Le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne limite le trafic entrant dans l'espace aérien chaque fois que le respect de ces contraintes et principes n'est pas assuré.

- c) La prestation de services de communication (C), de navigation (N) ou de surveillance (S) ne peut avoir lieu que si les conditions suivantes sont remplies:

Le prestataire de services doit fournir aux usagers de l'espace aérien et aux unités de services de la circulation aérienne concernés, en temps utile, des informations sur l'état opérationnel (et son évolution) des services fournis aux fins de la circulation aérienne.

- d) Organismes de formation

Un organisme de formation dispensant une formation destinée au personnel qui fournit un service de contrôle de la circulation aérienne doit satisfaire aux exigences suivantes:

- i) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à son activité. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipements, méthodes, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;
- ii) mettre en œuvre un système permanent de gestion relatif à la sécurité et au niveau de formation, et s'employer à améliorer continuellement ce système; et
- iii) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, le cas échéant, pour garantir la conformité constante aux présentes exigences essentielles."

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

2. CADRE GPA / EBA

0602 – Transports intérieur, aérien et maritime

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés

06 02 01 (AESA)

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière

Durée illimitée (contribution annuelle)

3.3. Caractéristiques budgétaires

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation de pays candidats	Rubrique PF
060201	DNO	CD ¹⁵	NON	OUI ¹⁶	NON	N° 1A

¹⁵ Crédits dissociés.

¹⁶ Participation de pays tiers européens associés à l'Agence (Suisse, Norvège et Islande).

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année n ¹⁷	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.	Total
----------------------	------------	--	-----------------------	-----	-----	-----	-----	--------------	-------

Dépenses opérationnelles¹⁸

Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a	2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728
Crédits de paiement (CP)		b	2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence¹⁹

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4.	c	0						
--	--------	---	---	--	--	--	--	--	--

MONTANT DE RÉFÉRENCE TOTAL

Crédits d'engagement		a+c	2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728
Crédits de paiement		b+c	2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence²⁰

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d	0,117	0,119	0,121	0,124	0,126	0,129	0,736
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e	0,026	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,301

Total indicatif du coût de l'action

TOTAL des CE y compris coût des ressources humaines		a+c +d+ e	2,383	4,455	4,835	4,932	5,03	5,13	26,765
TOTAL des CP y compris coût des ressources humaines		b+c +d+ e	2,383	4,455	4,835	4,932	5,03	5,13	26,765

¹⁷ L'année n est censée être 2010, année d'adoption éventuelle.

¹⁸ Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

¹⁹ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

²⁰ Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement de la part des États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.	Total
Pays tiers européens ²¹	f	0,054	0,103	0,112	0,114	0,116	0,118	0,617
TOTAL des CE avec cofinancement	a+c +d+ e+f	2,437	4,558	4,947	5,046	5,146	5,248	27,382

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

- Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel²² (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- Proposition sans incidence financière sur les recettes
- Incidence financière – L'effet sur les recettes est le suivant:

en millions d'euros (à la 1^{ère} décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant l'action [année n-1]	Situation après l'action					
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²³
	a) Recettes en termes absolus							
	b) Modification des recettes	Δ						

²¹ Contribution de pays tiers européens associés à l'AESA en application de l'article 66 du règlement (CE) n° 216/2008. Cette contribution est estimée à 2,4% du budget de l'Agence, hors recettes provenant des redevances.

²² Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

²³ Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées si la durée de l'action dépasse 6 ans.

4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) – Voir détails au point 8.2.1.

Besoins annuels	Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.
Total des effectifs	1	1	1	1	1	1

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

5.1. Réalisation nécessaire à court ou long terme

Instauration de règles contraignantes harmonisées pour relever le niveau de sécurité de l'aviation civile.

5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles

L'application uniforme de règles communautaires permettra d'assurer l'harmonisation et l'amélioration nécessaires de la sécurité.

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)

La mesure contribuera à renforcer le système réglementaire européen en matière de sécurité aérienne et, donc, à améliorer la sécurité aérienne elle-même. La mesure offre aussi d'autres avantages comme des effets économiques positifs sur l'industrie aéronautique européenne et les charges sociales.

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

X Gestion centralisée

directement par la Commission

indirectement par délégation à:

des agences exécutives,

des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,

des organismes publics nationaux ou des organismes avec mission de service public.

Gestion partagée ou décentralisée

avec des États membres

avec des pays tiers

Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)

Remarques:

La Commission et l'AESA participeront conjointement à la mise en œuvre des mesures instaurées par le présent règlement.

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

6.1. Système de contrôle

Chaque année, le travail de l'AESA fait l'objet d'un contrôle et d'une évaluation dans le cadre du rapport annuel général (pour l'année précédente) et du programme de travail (pour l'année suivante). Ces deux documents sont adoptés par le conseil d'administration de l'Agence et envoyés au Parlement européen, au Conseil, à la Commission, à la Cour des comptes et aux États membres.

6.2. Évaluation

6.2.1. Évaluation ex ante

Conformément au règlement (CE) n° 216/2008, la Commission a demandé à l'AESA son avis concernant l'extension du champ d'application dudit règlement en vue de couvrir les aspects liés à la sécurité des aéroports et de la GTA/SNA.

Au terme d'un processus de consultation approfondie conformément à son règlement intérieur et aux pratiques internationales en la matière, l'Agence a publié son avis le 6 décembre 2007 (aéroports) et le 15 avril 2008 (GTA/SNA) en faveur d'une extension du champ d'application dans les domaines concernés sur la base du soutien massif des parties intéressées.

La Commission a procédé à une analyse d'impact de la mesure qui a fait apparaître un soutien sans réserve en faveur d'une extension du champ d'application du règlement (CE) n° 216/2008 en vue de couvrir ces domaines.

6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire ou ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)

6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

Tous les cinq ans, une évaluation extérieure indépendante permet d'examiner dans quelle mesure l'AESA a rempli ses fonctions, et d'évaluer l'impact des règles communes et du travail de l'Agence sur le niveau général de sécurité aérienne.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Le directeur exécutif met en œuvre le budget de l'Agence. Chaque année, il présente les comptes détaillés de l'année précédente, avec indication des recettes et dépenses, à la Commission, à la Cour des comptes et au conseil d'administration de l'Agence. En outre, l'auditeur interne de la Commission exerce vis-à-vis de l'AESA les mêmes compétences que celles qu'il exerce vis-à-vis des services de la Commission, et l'Agence dispose d'un système d'audit interne similaire à celui de la Commission.

Le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF), ainsi que l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes internes effectuées par l'OLAF s'imposent sans restriction à l'AESA.

8. DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3^e décimale)

(Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations)	Type de réalisation	Coût moyen	Année n		Année n+1		Année n+2		Année n+3		Année n+4		Années n+5 et suiv.		TOTAL	
			Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 1 ²⁴	Élaboration de règles communes contraignantes en ce qui concerne la sécurité des aérodromes et de la GTA/SNA															
Action 1 ²⁵	Réglementation		1,68	1,713	1,747	1,782	1,818	1,854	10,594							
Action 2	Normalisation		0,56	2,57	2,913	2,971	3,03	3,09	15,134							
Sous-total de l'objectif 1			2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728							
COÛT TOTAL			2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728							

²⁴ Tel que décrit à la partie 5.3.

²⁵ Le coût moyen d'un employé de l'AESA pour couvrir les frais généraux, d'infrastructure et de déplacement, est de 140 000 euros par an. Pour la réglementation, il est prévu de recruter 12 personnes à partir de l'année n; pour la normalisation, le recrutement variera dans le temps: 4 en année n, + 14 en année n+1, + 2 en année n+2.

8.2. Dépenses administratives

Ces dépenses sont couvertes par les crédits alloués annuellement au service ordonnateur de la Commission.

8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes ou supplémentaires (nombre de postes ETP)					
		Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires ²⁶ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Personnel financé ²⁷ au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs financés ²⁸ au titre de l'art. XX 01 04/05							
TOTAL							

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

Élaboration de règles et de règlements, et application de cette réglementation, y compris travail de normalisation.

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

- Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

²⁶ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²⁷ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²⁸ Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4. *Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)*

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.	TOTAL
1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents)	0						
Agences exécutives							
Autre assistance technique et administrative							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Total de l'assistance technique et administrative							

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence*

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Type de ressources humaines	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (XX 01 01)	0,117	0,119	0,121	0,124	0,126	0,129
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)						
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)						

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Un fonctionnaire au taux de 117 000 euros (2008) indexé de 2% l'an

Calcul – *Personnel financé au titre de l'article XX 01 02*

8.2.6. *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences							
XX 01 02 11 03 – Comités ²⁹	0,026	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,301
XX 01 02 11 04 – Études et consultations							
XX 01 02 11 05 – Systèmes d'information							
2 Total des autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)							
3 Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)							
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON incluses dans le montant de référence)							

Calcul – *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

Réunion du comité institué en vertu de l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008, sur la base de 1 réunion de 40 experts la première année et de 2 réunions de 40 experts les années suivantes, au taux de 650 euros par réunion et par expert (2008) indexé de 2% l'an.

²⁹ En fonction du sujet à l'ordre du jour et de l'article correspondant dans le règlement AESA, le comité peut être consultatif, de réglementation ou de réglementation avec contrôle. Référence C 10000.