



Bruxelles, le 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen

(refonte)

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

{SWD(2020) 187 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

L'initiative «ciel unique européen» (SES) vise à rationaliser la façon dont l'espace aérien européen est organisé et géré, en réformant le secteur des services de navigation aérienne (SNA). Son élaboration a débouché sur deux paquets législatifs globaux: «SES I» et «SES II» se composant de quatre règlements¹.

Au vu de l'expérience acquise dans le cadre des paquets SES I depuis 2004 et SES II depuis 2009, les principes et l'orientation générale retenus sont pertinents et devraient être maintenus. Malgré ce corpus législatif, les coûts de la gestion du trafic aérien (ci-après «GTA») restent cependant élevés et les retards, préjudiciables à l'environnement, persistent. Cette situation est due à une capacité limitée, ainsi qu'à des inefficacités dans la GTA entraînant une congestion, même dans des conditions normales. Il est clair que les objectifs fixés lors de la création du ciel unique européen n'ont pas été pleinement atteints dans les délais prévus.

La présente proposition modifiée vise donc non seulement à éliminer les inefficacités actuelles de la GTA qui nuisent à l'environnement, mais aussi à renforcer d'autres aspects utiles de la GTA, tels que la fourniture de services de données plus agiles et des incitations qui peuvent apporter des améliorations et contribuer à réduire encore l'empreinte environnementale du transport aérien.

La proposition initiale de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte) (aussi appelé SES2+) a été adoptée par la Commission le 11 juin 2013. Elle visait à accélérer la mise en œuvre de la réforme des services de navigation aérienne sans s'écarter de ses objectifs et principes initiaux.

Depuis l'adoption de la proposition, mais plus généralement au cours de la dernière décennie, le secteur aérien a continué à évoluer, avec des avancées technologiques et une croissance globalement soutenue du trafic jusqu'au début de 2020. La pandémie de COVID-19 a entraîné une forte baisse du trafic qui a montré que, structurellement, le ciel unique européen manque de résilience, étant donné que la fourniture de services n'est guère adaptable à l'évolution du trafic. Le contexte politique a également évolué. Notamment, l'accord de Paris a été adopté et implique l'obligation pour l'aviation de contribuer à la réduction des émissions de CO₂ (dans le contexte d'une augmentation continue et rapide des émissions jusqu'à présent). En

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

Le paquet composé de ces règlements dans leur version initiale est connu sous le nom de «SES I». Les quatre règlements ont été modifiés par le règlement (CE) n° 1070/2009, connu sous le nom de «SES II».

Depuis, le règlement (CE) n° 552/2004 a été abrogé, sous réserve d'une période transitoire pour certaines dispositions, par le règlement (UE) 2018/1139 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

décembre 2019, la Commission a adopté sa communication sur le pacte vert pour l'Europe, dont l'objectif est d'atteindre la neutralité carbone et de réduire de 90 % les émissions dues aux transports d'ici à 2050. La proposition législative SES2+ devrait être mise à jour pour tenir compte de ces changements.

Afin de permettre au secteur de mieux exploiter son potentiel économique tout en fonctionnant de manière plus durable, il est nécessaire de prévoir une révision garantissant une offre plus souple de services de navigation aérienne, adaptée à l'environnement d'exploitation d'aujourd'hui et de demain. Les règles proposées devraient permettre d'adapter rapidement et efficacement la capacité à l'augmentation ou à la baisse de la demande ou aux variations des besoins géographiques. Cela contribuerait également à la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe et, plus concrètement, à la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation, ce qui revêt une importance capitale. La nécessaire réduction de ces émissions implique un ensemble de mesures différentes, dont beaucoup ne déploieront leurs effets qu'à plus long terme. Toutefois, la révision en temps utile du système du ciel unique européen et l'application des nouvelles règles qui en découlent peuvent déjà entraîner des réductions tangibles des émissions de CO₂ dès le début de 2025.

Outre la nécessité d'une révision globale, les raisons spécifiques de modifier la proposition SES2+ sont notamment les suivantes:

- Le texte doit être simplifié et aligné sur la législation pertinente de l'Union entrée en vigueur depuis l'arrêt des négociations sur la proposition initiale de SES2+ de 2013².
- Certaines définitions et règles doivent être adaptées afin de tenir compte des contributions des parties prenantes et de l'expérience acquise, ainsi que des conclusions pertinentes tirées de rapports et d'études récents³.
- Il semble approprié de tenir compte des recommandations formulées dans le rapport du groupe de sages sur l'avenir du ciel unique européen⁴.
- Il en va de même pour les recommandations résultant du projet pilote du Parlement européen sur l'architecture future de l'espace aérien européen et des rapports de la Cour des comptes européenne.
- Il importe également de tenir compte des évolutions technologiques récentes dans le secteur de l'aviation et des engagements pris dans le pacte vert pour l'Europe en vue de décarboner le secteur des transports.

Malgré un certain nombre de modifications, la présente proposition modifiée poursuit les mêmes objectifs que la proposition SES2+ de 2013, même si, dans certains cas, les moyens utilisés sont différents. Dans certains cas, les solutions correspondant aux options privilégiées recensées dans l'analyse d'impact de 2013 ont été maintenues, mais certaines ont été mises à jour pour tenir compte des changements intervenus dans le secteur. La section 4 du document de travail des services de la Commission qui l'accompagne décrit en détail les modifications et présente des éléments probants à l'appui de ces modifications.

² Principalement le règlement (UE) 2018/1139 de la Commission.

³ Voir l'annexe III du document de travail des services de la Commission qui accompagne la présente proposition.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

Étant donné que les principaux objectifs et les options privilégiées énoncés dans l'analyse d'impact ont été conservés en substance, il est peu probable que les règles proposées aujourd'hui aient des incidences économiques, environnementales ou sociales sensiblement différentes de celles de la proposition initiale SES2+. Il est donc inutile de procéder à une nouvelle analyse d'impact pour la présente proposition modifiée, au-delà de l'analyse contenue dans le document de travail des services de la Commission susmentionné.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La «stratégie de l'aviation pour l'Europe» de la Commission européenne de 2015⁵ demandait l'adoption rapide, par les colégislateurs, du règlement présenté dans la proposition SES2+. La modification de cette proposition est pleinement conforme à la stratégie globale de la Commission pour ce domaine d'action et devrait notamment faciliter les progrès en ce qui concerne ce dossier législatif.

La législation sur le ciel unique européen est étroitement liée au corps législatif de l'Union en matière de sécurité aérienne et aux tâches confiées à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence»)⁶. La présente proposition vise, entre autres, à simplifier la législation en supprimant certains chevauchements entre les règles existantes et à aligner la législation relative au ciel unique européen sur le règlement de base de l'AESA.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

L'amélioration des règles du ciel unique européen est considérée dans la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe comme une mesure susceptible de contribuer à la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur aérien. Cette amélioration permettrait notamment de réduire la congestion et, partant, d'utiliser plus fréquemment des routes directes. La proposition contient également des éléments importants visant à renforcer la numérisation et le marché intérieur, deux autres priorités de la Commission.

2. **BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

- **Base juridique**

La base juridique de la modification proposée est l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

L'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne confère à l'Union le droit d'agir dans ce domaine, qui relève de la compétence partagée.

La gestion du trafic aérien est plus précisément couverte depuis 2004 par des dispositions du droit de l'Union qui ne peuvent être modifiées par les États membres agissant en leur nom propre. Sur le fond et par nature, la gestion du trafic aérien affecte l'espace aérien de

⁵ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_fr

⁶ Règlement (UE) 2018/1139.

l'ensemble de l'Union européenne, or les mouvements transfrontaliers de personnes, de biens, de services et de capitaux sont inhérents à l'aviation et sont donc traités plus efficacement au niveau de l'Union.

Une action au niveau de l'Union est nécessaire pour défragmenter l'espace aérien européen et permettre ainsi une gestion plus efficace capable de remédier au manque de capacités dans une perspective globale et, partant, de lutter contre les retards et les émissions supplémentaires qui en résultent.

- **Proportionnalité**

La proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ses objectifs. Elle se concentre sur les éléments étayés par les différentes contributions énumérées à l'annexe III du document de travail des services de la Commission qui l'accompagne.

- **Choix de l'instrument**

La proposition initiale consistait à modifier les règlements existants tout en les refondant en un seul règlement, dans un souci de clarté. Cette approche reste justifiée et il convient d'utiliser le même instrument (refonte d'un règlement), moyennant les modifications de fond nécessaires.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Une nouvelle analyse d'impact allant au-delà de celle qui sous-tendait la proposition initiale en 2013 [SWD (2013) 206 final] est jugée superflue parce que les principaux objectifs et les options privilégiées n'ont pas changé de manière significative et parce que les incidences économiques, environnementales ou sociales du texte proposé ne devraient pas différer sensiblement des incidences attendues des termes de la proposition initiale SES2+.

Toutefois, le document de travail des services de la Commission accompagnant la présente proposition modifiée [ajouter référence] présente des éléments de preuve et des analyses supplémentaires, notamment en ce qui concerne les mises à jour par rapport aux solutions permettant de concrétiser les options privilégiées de 2013. Ces mises à jour reflètent les changements intervenus dans le secteur et d'autres moyens nouveaux ou modifiés pour atteindre les objectifs fixés. Des éléments supplémentaires procèdent de diverses contributions collectées au cours des dernières années. En 2017, la Cour des comptes européenne (CCE) a publié un rapport spécial sur le ciel unique européen, contenant des recommandations à l'attention de la Commission. En 2019, dans le prolongement de son analyse précédente, la CCE a établi un autre rapport spécial sur la réglementation de la modernisation de la GTA dans l'UE. Le rapport adresse à la Commission des recommandations qui sont directement prises en compte dans la présente proposition modifiée ou qui peuvent l'être au moyen d'actes de la Commission fondés sur des habilitations existantes ou proposées.

En 2019, un groupe de sages, composé de quinze experts éminents dans ce domaine, a été créé pour évaluer la situation actuelle et les besoins futurs en matière de GTA dans l'UE.

Après plusieurs mois de consultations sous la forme d'auditions avec toutes les parties prenantes opérationnelles, le groupe de sages a publié en avril 2019 son rapport sur l'avenir du ciel unique européen, qui reflète la position commune du groupe et contient dix recommandations⁷. Parallèlement, un projet pilote a été commandé par le Parlement européen sur l'architecture future de l'espace aérien européen, qui a également donné lieu à un rapport en mars 2019. Sous la présidence finlandaise du Conseil de l'Union européenne, une conférence de haut niveau sur l'avenir du ciel unique européen s'est tenue en septembre 2019. Elle a débouché sur une déclaration commune, signée par les parties prenantes, invitant instamment les institutions européennes à prendre des mesures pour simplifier le cadre réglementaire et institutionnel afin de répondre aux besoins actuels et futurs de la GTA européenne, en la rendant adaptée à son objectif.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Explication détaillée des dispositions spécifiques de la proposition modifiée

Comme précédemment, il est proposé de fusionner les règlements existants relatifs au ciel unique européen en un seul règlement, ce qui a nécessité un certain nombre de modifications. Le nouvel instrument est structuré en six chapitres:

- Chapitre I: Dispositions générales
- Chapitre II: Autorités nationales de surveillance
- Chapitre III: Fourniture de services
- Chapitre IV: Gestion de réseau
- Chapitre V: Espace aérien, interopérabilité et innovation technologique
- Chapitre VI: Dispositions finales

Dans ce contexte, il est proposé de supprimer les éléments qui font double emploi avec le règlement (UE) 2018/1139. De même, certains détails sont modifiés en parallèle dans le règlement (UE) 2018/1139, afin d'assurer un alignement correct des deux règlements. Le règlement (CE) n° 552/2004 a été abrogé par le règlement (UE) 2018/1139 et n'est donc plus pris en compte dans la présente proposition modifiée. Toutefois, l'objectif d'interopérabilité du ciel unique européen a été maintenu.

Autorités nationales de surveillance [articles 3, 4 et 5, à lire en combinaison avec le nouvel article 114 decies du règlement (UE) 2018/1139, exposé dans une proposition distincte présentée en même temps⁸]

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

⁸ COM(2020) 577 final.

Selon l'analyse d'impact, l'une des principales mesures à prendre consiste à renforcer l'indépendance et l'expertise des autorités nationales de surveillance, mais également leurs ressources. À cette fin, l'article 3 décrit le degré d'indépendance que les autorités doivent présenter vis-à-vis des prestataires de services qu'elles sont censées surveiller et de toute autre entité publique ou privée. L'application du régime proposé nécessite une réorganisation administrative préalable dans certains États membres, raison pour laquelle il est également suggéré de prévoir une période transitoire de 48 mois à cet égard (projet d'article 46, paragraphe 2). En outre, des exigences plus explicites sont définies en ce qui concerne les compétences et l'indépendance du personnel engagé, notamment en ce qui concerne les personnes chargées des décisions stratégiques. Dans le même sens, le projet d'article 20, relatif à l'«assiette des coûts pour le calcul des redevances», fait explicitement référence, en tant qu'élément admissible, aux coûts supportés par les prestataires de services de la circulation aérienne dans le cadre de leur supervision et de leur certification par les autorités nationales de surveillance. Cette règle permet aux autorités nationales compétentes de bénéficier d'un financement approprié au moyen de redevances correspondantes.

Dans le but, entre autres, d'améliorer la coopération entre les autorités, il est proposé, afin d'encourager le recours à l'expertise et aux bonnes pratiques, de créer un forum approprié pour les autorités nationales de surveillance, sous la forme du comité consultatif pour l'examen des performances [voir les projets de nouveaux articles 114 *bis* et 114 *decies* du règlement (UE) 2018/1139].

Il est proposé de distinguer clairement, d'une part, les tâches des autorités nationales de surveillance, compétentes pour les questions relatives au ciel unique européen, et, d'autre part, les tâches des autorités nationales compétentes dans le domaine de la sécurité aérienne relevant du règlement (UE) 2018/1139. Les anciennes autorités devraient être responsables de la certification économique relative aux conditions financières nécessaires à la fourniture de services de navigation aérienne, de la surveillance de l'acquisition de services de navigation aérienne ainsi que de l'application des systèmes de performance et de tarification. Ces autorités restent chargées de la certification et de la supervision en matière de sécurité et d'autres tâches décrites dans le règlement (UE) 2018/1139.

Certification économique des prestataires de services de navigation aérienne et désignation des prestataires de services de la circulation aérienne (articles 6 et 7)

La certification et la supervision en matière de sécurité des prestataires de services de navigation aérienne sont couvertes par le règlement (UE) 2018/1139. Outre les certificats requis en vertu dudit règlement, la fourniture de services de navigation aérienne devrait être subordonnée au respect de certaines exigences en matière de solidité financière, de responsabilité et de couverture d'assurance. Pour ce faire, il est proposé de prévoir un certificat économique délivré par les autorités nationales de surveillance.

La proposition modifiée prévoit également que la désignation des prestataires de services de la circulation aérienne doit être effectuée pour une période maximale de 10 ans. L'objectif est de faire en sorte que la désignation soit réexaminée périodiquement.

CNS, AIS, ADS, MET et services de la circulation aérienne terminaux (article 8)

Les services fournis à l'appui des services de la circulation aérienne peuvent offrir des gains d'efficacité économique et devraient permettre une plus grande flexibilité et promouvoir l'innovation. Ces améliorations potentielles pourraient être obtenues par une fourniture aux conditions du marché, à laquelle ces services se prêtent compte tenu de leur nature. Il est donc proposé de remplacer l'article 9 du règlement (CE) n° 550/2004 par une règle concernant la fourniture de services CNS, AIS, ADS, MET et de services de la circulation aérienne terminaux aux conditions du marché.

Les services de la circulation aérienne, qui sont considérés comme des monopoles naturels, restent en principe soumis à une obligation de désignation d'un prestataire particulier par les autorités compétentes. Toutefois, les prestataires de services de la circulation aérienne devraient pouvoir décider d'acquérir ou non des services CNS, AIS, ADS ou MET. En ce qui concerne les services de la circulation aérienne terminaux, les exploitants d'aéroports devraient pouvoir décider s'il convient d'acquérir des services de contrôle d'aérodrome, lorsque cela permettrait de réaliser des gains d'efficacité économique au profit des usagers de l'espace aérien. Pour autant que la même condition soit remplie, les États membres devraient être en mesure d'autoriser l'acquisition de services pour le contrôle d'approche.

Afin de garantir des conditions de concurrence équitables et d'éviter les discriminations, les subventions croisées et les distorsions de concurrence, les services en route devraient être séparés sur le plan organisationnel des autres services de navigation aérienne.

Services d'information communs (article 9)

L'article 9 de la présente proposition modifiée contient des dispositions relatives aux services d'information communs nécessaires pour permettre une gestion sûre du trafic aérien sans pilote (circulation de drones). Cet article est aligné sur les évolutions réglementaires récentes concernant l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Il est proposé de réglementer la tarification de ces services de manière à contenir le coût de la gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord.

Systèmes de performance et de tarification et organe d'évaluation des performances (articles 10 à 25)

La réglementation économique devrait être renforcée et son efficacité améliorée. À cette fin, il est proposé de confier aux prestataires de services de la circulation aérienne désignés la tâche d'élaborer leurs plans de performance et de les soumettre à l'approbation de l'autorité compétente. Selon le cas, cette autorité peut être l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances («OEP») ou une autorité nationale de surveillance.

Le mode de fonctionnement de l'organe d'évaluation des performances, pour lequel des règles de gouvernance spécifiques sont énoncées dans la proposition modifiant le règlement (UE) 2018/1139, est conçu de manière à permettre que les décisions pertinentes puissent être prises avec l'expertise et l'indépendance nécessaires. Les règles de financement proposées devraient garantir que l'Agence dispose des ressources nécessaires. Pour des raisons d'économie de procédure, il est proposé que les décisions prises par l'Agence agissant en tant qu'OEP puissent faire l'objet d'une procédure de recours par les parties concernées.

La présente proposition modifiée définit les responsabilités respectives de l'Agence agissant en tant qu'OEP et des autorités nationales de surveillance en ce qui concerne la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification. En particulier, l'Agence agissant en tant qu'OEP est chargée d'évaluer et d'approuver la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux et d'évaluer et d'approuver les plans de performance pour les services de navigation aérienne en route. Les autorités nationales de surveillance sont chargées d'évaluer et d'approuver les plans de performance pour les services de navigation aérienne terminaux. À cette fin, des plans distincts pour les services de navigation aérienne en route et pour les services de navigation aérienne terminaux doivent être soumis par les prestataires de services de la circulation aérienne désignés qui fournissent les deux types de services.

Les modalités du système de tarification proposé sont alignées sur cette nouvelle approche. En outre, il est proposé d'établir des mécanismes de modulation des redevances au niveau de l'Union, afin de soutenir en particulier l'amélioration des performances environnementales ou de la qualité du service.

Enfin, il est proposé d'ajouter certaines exigences aux règles relatives à la transparence des comptes des prestataires de services de navigation aérienne (article 25). L'objectif est de contribuer à prévenir les subventions croisées et les distorsions qui en résultent. La règle devrait notamment faciliter l'application des articles 8 et 9.

Blocs d'espace aérien fonctionnels

La proposition modifiée ne contient plus de dispositions relatives aux blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB). L'absence de telles règles n'empêcherait pas les États membres de maintenir ou de créer des FAB, s'ils le jugent utile. L'absence de telles règles n'empêcherait pas non plus les formes souples de coopération entre les prestataires de services de navigation aérienne.

Gestion du réseau (articles 26, 27 et 28)

L'article 26 énumère les fonctions de réseau et fixe leurs objectifs. L'article 27 définit le rôle du gestionnaire de réseau, qui est de contribuer à l'exécution des fonctions de réseau, et régit la désignation du gestionnaire de réseau, ses tâches et les processus décisionnels qu'il doit appliquer.

Il est proposé que les fonctions de réseau soient soumises à des règles spécifiques du système de performance (article 16).

Conformément à l'article 28, le gestionnaire de réseau doit publier ses comptes financiers et faire l'objet d'un audit indépendant.

Disponibilité et accès aux données (article 31)

Il est proposé de modifier les règles relatives à cette question (également par rapport à la proposition initiale) afin de faciliter la fourniture de services de données sur le trafic aérien dans un marché transfrontalier couvrant toute l'Union. En outre, les termes du projet d'article 31 sont de nature à garantir que les nouveaux arrivants sur le marché des données aient accès aux données opérationnelles pertinentes avant même la certification. Afin d'éviter

les subventions croisées ou les doubles redevances, il est proposé d'établir des principes de tarification adéquats.

Utilisation souple de l'espace aérien (article 33)

L'article 33 correspond en grande partie à l'article 7 du règlement (CE) n° 551/2004 et confie toujours aux États membres la responsabilité d'assurer l'application de la notion de gestion souple de l'espace aérien. Toutefois, il exige également que cette notion soit appliquée en cohérence avec le plan directeur de gestion du trafic aérien. L'article 33 complète l'exigence essentielle établie par le règlement (UE) 2018/1139, en exigeant que la gestion de l'espace aérien favorise l'application uniforme de la gestion souple de l'espace aérien.

Coordination SESAR (article 34)

L'article 34 impose aux entités concernées de coopérer en vue d'assurer une coordination efficace entre les différentes phases du projet SESAR.

Modifications par rapport à la proposition initiale visée au point 1

Les modifications apportées dans la proposition modifiée, par rapport à la proposition initiale visée au point 1, sont les suivantes:

Considéran

1) Le considérant 1 est simplifié comme suit:

«Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil⁹, le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil¹⁰ et le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil¹¹ ont été modifiés de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte desdits règlements.»

2) Le considérant 2 est supprimé.

3) Le considérant 3 devient le considérant 2 et les modifications suivantes sont introduites:

(a) après le renvoi au «règlement (CE) n° 552/2004», les termes «du Parlement européen et du Conseil¹²» sont ajoutés;

(b) Le considérant non numéroté qui suit le considérant 3 devient la deuxième phrase du considérant 2 et est reformulé comme suit:

«L'adoption du deuxième paquet, à savoir le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil¹³, a encore renforcé l'initiative «Ciel unique européen» en

⁹ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

¹⁰ Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10)

¹¹ Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20)

¹² Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 26)

introduisant les concepts de système de performance et de fonction de gestion du réseau afin d'améliorer encore les performances du réseau européen de GTA.»

(c) La nouvelle troisième phrase suivante est insérée:

«Le règlement (CE) n° 552/2004 a été abrogé par le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil, étant donné que les règles nécessaires à l'interopérabilité des systèmes, composants et procédures GTA ont été intégrées dans ce règlement.»

4) Le nouveau considérant 3 suivant est inséré:

«Afin de tenir compte des modifications introduites dans le règlement (UE) 2018/1139, il est nécessaire d'aligner le contenu du présent règlement sur celui du règlement (UE) 2018/1139.»

5) Le considérant 6 est reformulé comme suit:

«Aux fins de la réalisation simultanée des objectifs de renforcement des normes de sécurité de la circulation aérienne et d'amélioration des performances globales de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne (ANS) pour la circulation aérienne générale en Europe, il convient de tenir compte du facteur humain. Dès lors, les États membres devraient veiller au respect des principes de la "culture d'équité". Les avis et recommandations du groupe d'experts sur la dimension humaine¹⁴ du ciel unique européen devraient être examinés et pris en compte.»

6) Le nouveau considérant 7 suivant est inséré:

«L'amélioration des performances environnementales de la GTA contribue aussi directement à la réalisation des objectifs énoncés dans l'accord de Paris et dans le pacte vert pour l'Europe de la Commission, notamment par la réduction des émissions du secteur de l'aviation.»

7) Le considérant 7 devient le considérant 8 et est reformulé comme suit:

«En 2004, les États membres ont adopté une déclaration générale sur les questions militaires liées au ciel unique européen. Selon cette déclaration, les États membres devraient en particulier renforcer la coopération entre civils et militaires et, si et dans la mesure où tous les États membres concernés le jugent nécessaire, faciliter la coopération entre leurs forces armées sur toutes les questions ayant trait à la gestion du trafic aérien.»

8) Le considérant 8 devient le considérant 9 et le considérant 9 est supprimé.

9) Au considérant 10, la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:

«Cela ne devrait pas empêcher une autorité nationale de surveillance de faire partie d'une autorité réglementaire compétente pour plusieurs secteurs réglementés si cette autorité réglementaire satisfait aux exigences d'indépendance, ou d'être rattachée, du point de vue organisationnel, à l'autorité nationale de la concurrence.»

10) Le nouveau considérant 11 suivant est inséré:

«Le financement des autorités nationales de surveillance devrait garantir leur indépendance et leur permettre de fonctionner conformément aux principes d'équité, de transparence, de

¹³ Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 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 (JO L 300 du 14.11.2009, p.34).

¹⁴ C(2017) 7518 final

non-discrimination et de proportionnalité. Des procédures appropriées de nomination du personnel devraient contribuer à garantir l'indépendance des autorités nationales de surveillance, en garantissant notamment que les personnes chargées des décisions stratégiques sont nommées par une autorité publique qui n'exerce pas directement de droits de propriété sur les prestataires de services de navigation aérienne.»

11) Le considérant 11 devient le considérant 12 et la première phrase est reformulée comme suit:

«Les autorités nationales de surveillance ont un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre du ciel unique européen, aussi devraient-elles coopérer entre elles afin de leur permettre d'échanger des informations sur leurs activités et leurs principes en matière de prise de décision, leurs meilleures pratiques et procédures ainsi qu'en ce qui concerne l'application du présent règlement et d'élaborer une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale.»

12) Le considérant 12 devient le considérant 43.

13) Le considérant 13 est supprimé.

14) Les nouveaux considérants 13 et 14 suivants sont insérés:

«(13) (13) La coopération entre les prestataires de services de la circulation aérienne est un outil important pour améliorer les performances du système européen de gestion du trafic aérien et devrait être encouragée. Les États membres devraient pouvoir mettre en place des mécanismes de coopération qui ne se limitent pas à des formes de coopération ni à des zones géographiques prédéfinies.

(14) La certification en matière de sécurité et la supervision de la sécurité des prestataires de services de navigation aérienne sont assurées par les autorités nationales compétentes ou par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'“Agence”), conformément aux exigences et procédures définies dans le règlement (UE) 2018/1139. Le respect d'exigences supplémentaires relatives à la solidité financière, à la responsabilité et à la couverture des risques est requis pour la fourniture de services de navigation aérienne et devrait faire l'objet d'un certificat économique. Un prestataire de services de navigation aérienne ne devrait pouvoir offrir des services dans l'Union que s'il est titulaire à la fois d'un certificat de sécurité et du certificat économique.»

15) Le considérant 14 devient le considérant 15.

16) Les nouveaux considérants 16 à 33 suivants sont insérés:

«(16) Les services de la circulation aérienne, fournis sur une base exclusive, devraient faire l'objet d'une désignation et être soumis à des exigences minimales en matière d'intérêt public.

(17) Les prestataires de services de la circulation aérienne ou les exploitants d'aéroports devraient avoir le choix d'acquérir des services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), des services d'information aéronautique (AIS), des services de données pour la circulation aérienne (SDA), des services météorologiques (MET) ou des services de la circulation aérienne terminaux selon les conditions du marché, sans préjudice des exigences de sécurité, lorsqu'ils constatent qu'une telle acquisition permet de réaliser des gains d'efficacité économique. La possibilité de recourir à ces acquisitions devrait permettre une plus grande flexibilité et promouvoir l'innovation dans les services, sans affecter les besoins

spécifiques des militaires du point de vue de la confidentialité, de l'interopérabilité, de la résilience des systèmes, de l'accès aux données et de la sécurité de la gestion du trafic aérien.

(18) Lorsque des services de la circulation aérienne terminaux sont acquis, ils ne devraient pas être soumis au système de tarification établi dans le présent règlement, ni à l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵, qui a trait à l'applicabilité de ce système.

(19) La fourniture de services de circulation aérienne en route devrait être séparée, sur le plan organisationnel, de la fourniture de services CNS, AIS, ADS, MET et terminaux de la circulation aérienne, y compris au moyen de la séparation des comptes, afin de garantir la transparence et d'éviter les discriminations, les subventions croisées et les distorsions de concurrence.

(20) Le cas échéant, l'acquisition de services de navigation aérienne devrait être effectuée conformément à la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁶ et à la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁷. Les autorités nationales de surveillance devraient veiller au respect des exigences en matière d'acquisition en ce qui concerne les services de navigation aérienne.

(21) La gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord requiert de disposer de services d'information communs. Afin de limiter les coûts de gestion de ce trafic, les prix des services d'information communs devraient être fondés sur le coût et permettre une marge bénéficiaire raisonnable, et devraient être soumis à l'approbation des autorités nationales de surveillance. Pour permettre la fourniture du service, il y a lieu que les prestataires de services de navigation aérienne communiquent les données requises.

(22) Les systèmes de performance et de tarification visent à accroître la rentabilité des services de navigation aérienne fournis selon des conditions autres que celles du marché et à promouvoir une meilleure qualité des services. À cette fin, ils devraient prévoir des incitations adéquates. Compte tenu de cet objectif, les systèmes de performance et de tarification ne devraient pas couvrir les services fournis selon les conditions du marché.

(23) Pour être plus efficace, le contrôle nécessaire des systèmes de performance et de tarification devrait viser les prestataires de services de la circulation aérienne désignés en tant que tels.

(24) Les responsabilités en matière de contrôle des systèmes de performance et de tarification devraient être réparties de manière appropriée.

(25) Compte tenu des éléments transfrontaliers et de réseau inhérents à la fourniture de services de navigation aérienne en route et du fait que, par conséquent, les performances doivent notamment être évaluées au regard des objectifs de performance à l'échelle de l'Union, un organe de l'Union devrait être chargé de l'évaluation et de l'approbation des

¹⁵ Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11).

¹⁶ Directive 2014/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur les redevances aéroportuaires (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

¹⁷ Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

plans de performance et des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route, sous réserve d'un contrôle juridictionnel par un organe de recours et, en fin de compte, par la Cour de justice. Afin de garantir que les tâches sont exécutées avec un haut niveau d'expertise et l'indépendance nécessaire, cet organe de l'Union devrait être l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances ("OEP"), fonctionnant conformément aux règles de gouvernance spécifiques énoncées dans le règlement (UE) 2018/1139. Compte tenu de leur connaissance des spécificités locales, nécessaire pour évaluer les services de navigation aérienne terminaux, les autorités nationales de surveillance devraient être chargées de l'évaluation et de l'approbation des plans de performance et des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux. La répartition des coûts entre les services de navigation aérienne en route et terminaux constitue une opération unique, pertinente pour les deux types de services, et devrait donc être soumise au contrôle de l'Agence agissant en tant qu'OEP.

(26) Les projets de plans de performance dans le domaine des services de navigation en route et terminaux devraient être cohérents avec les objectifs de performance respectifs à l'échelle de l'Union et conformes à certains critères qualitatifs, de manière à garantir autant que possible que les objectifs fixés sont effectivement atteints.

(27) Les performances des fonctions de réseau devraient être soumises à des critères qui leur sont propres, eu égard à la nature particulière de ces fonctions. Les fonctions de réseau devraient être soumises à des objectifs de performance dans les domaines clés de performance que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique.

(28) Le système de tarification devrait reposer sur le principe selon lequel les usagers de l'espace aérien devraient payer les coûts supportés pour la fourniture des services reçus, mais seuls les coûts imputables à ces services et non couverts par d'autres moyens devraient être pris en compte. Les coûts liés au gestionnaire de réseau devraient être inclus dans les coûts fixés pouvant être imputés aux usagers de l'espace aérien. Les redevances devraient favoriser la fourniture sûre, efficace, effective et durable des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau élevé de sécurité et d'efficacité économique, ainsi que les objectifs de performance, et encourager la fourniture de services intégrés tout en réduisant l'impact de l'aviation sur l'environnement.

(29) Des mécanismes de modulation des redevances visant à améliorer les performances environnementales et la qualité du service, notamment grâce à l'utilisation accrue de carburants de substitution durables, à l'augmentation des capacités et à la réduction des retards, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal, devraient être mis en place à l'échelle de l'Union, compte tenu du caractère transfrontalier de l'aviation. Les autorités nationales de surveillance devraient également avoir la possibilité de mettre en place des mécanismes au niveau local en ce qui concerne les services terminaux.

(30) Afin d'inciter les usagers de l'espace aérien à emprunter la route la plus courte, en particulier en cas de congestion, il devrait être possible d'établir un taux unitaire commun pour les services en route dans l'ensemble de l'espace aérien du ciel unique européen. L'établissement d'un tel taux unitaire commun devrait être neutre sur le plan des recettes pour les prestataires de services de la circulation aérienne.

(31) Il convient de prendre des dispositions pour garantir la transparence des comptes des prestataires de services de navigation aérienne, afin d'éviter les subventions croisées et les distorsions qui en résultent.

(32) *Les fonctions de réseau GTA devraient contribuer au développement durable du système de transport aérien et soutenir la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Elles devraient garantir une utilisation durable, efficace et écologiquement optimale de l'espace aérien et des ressources limitées, tenir compte des besoins opérationnels dans le déploiement de l'infrastructure du réseau européen de gestion du trafic aérien et fournir un soutien en cas de crise du réseau. Plusieurs tâches contribuant à l'exécution de ces fonctions devraient être exécutées par un gestionnaire de réseau, dont l'action devrait associer toutes les parties prenantes opérationnelles concernées.*

(33) *Dans le processus décisionnel coopératif concernant les décisions que doit prendre le gestionnaire de réseau, l'intérêt du réseau devrait prévaloir. Les parties au processus décisionnel coopératif devraient donc agir dans toute la mesure du possible dans le sens d'une amélioration du fonctionnement et des performances du réseau. Les procédures relatives au processus décisionnel coopératif devraient promouvoir l'intérêt du réseau et être définies de manière à permettre de résoudre les problèmes et de trouver un consensus dans la mesure du possible.»*

17) Le considérant 15 devient le considérant 39 et est reformulé comme suit:

«Le concept de projets communs devrait viser à mettre en œuvre, en temps utile, de manière coordonnée et synchronisée, les changements opérationnels essentiels recensés dans le plan directeur GTA européen qui ont une incidence sur l'ensemble du réseau. La Commission devrait être chargée d'effectuer une analyse coûts-avantages du financement en vue d'accélérer le déploiement du projet SESAR.»

18) Le considérant 16 est supprimé.

19) Le considérant 17 devient le considérant 37 et est reformulé comme suit:

«L'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien ne peut être réalisée que par une coopération étroite entre les utilisateurs civils et militaires de cet espace qui, dans la pratique, repose principalement sur la gestion souple de l'espace aérien et sur une coordination efficace entre les autorités civiles et militaires telle qu'elle est prévue par l'OACI. Il convient d'établir des règles en vue de garantir l'application de ce concept et d'habiliter la Commission à prévoir des mesures assurant une plus grande harmonisation.»

20) Le considérant 18 devient le considérant 35 et est reformulé comme suit:

«La disponibilité de données opérationnelles pertinentes est essentielle pour permettre la fourniture souple de services de données pour la circulation aérienne, à l'échelle transfrontière et à l'échelle de l'Union. Par conséquent, ces données devraient être mises à la disposition des parties prenantes concernées, y compris de nouveaux prestataires potentiels de services de données pour la circulation aérienne. La précision des informations sur l'état de l'espace aérien et sur des situations de trafic spécifiques, ainsi que la communication de ces informations en temps voulu aux contrôleurs civils et militaires, ont une incidence directe sur la sécurité et l'efficacité des opérations. L'accès en temps voulu aux informations actualisées sur l'état de l'espace aérien est essentiel pour toutes les parties concernées souhaitant tirer profit des structures d'espace aérien disponibles lorsqu'elles remplissent ou modifient leurs plans de vol.»

21) Le considérant 19 devient le considérant 36 et est reformulé comme suit:

«La fourniture d'informations aéronautiques modernes, complètes, de haute qualité et disponibles en temps utile a une incidence significative sur la sécurité et sur la facilitation de l'accès à l'espace aérien de l'Union et sur les possibilités de déplacement à l'intérieur de

celui-ci. L'accès à ces données devrait être facilité grâce à une infrastructure d'information appropriée.»

22) Les considérants 20 et 25 sont supprimés.

23) Le considérant 26 devient le considérant 34 et est reformulé comme suit:

«Afin de prendre davantage en considération les clients que sont les prestataires de services de la circulation aérienne et de donner davantage la possibilité aux usagers de l'espace aérien d'influencer les décisions qui les concernent, il convient de renforcer l'efficacité de la consultation et de la participation des parties prenantes aux principales décisions opérationnelles des prestataires de services de la circulation aérienne.»

24) Le nouveau considérant 38 suivant est inséré:

«Le projet SESAR vise à permettre le développement sûr, efficace et durable sur le plan environnemental du transport aérien en modernisant le système européen et mondial de GTA. Pour qu'il soit pleinement efficace, il y a lieu de veiller à une bonne coordination entre les phases du projet. Le plan directeur européen de gestion du trafic aérien devrait résulter de la phase de définition de SESAR et contribuer à la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union.»

25) Le nouveau considérant 40 suivant est inséré:

«Le respect des exigences applicables aux systèmes et composants de GTA établis par le règlement (UE) 2018/1139 devrait garantir l'interopérabilité de ces systèmes et composants, dans l'intérêt du ciel unique européen.»

26) Le considérant 27 est supprimé.

27) Le considérant 28 devient le considérant 41 et est modifié comme suit:

(d) dans la première phrase, les termes *«et système de performance»* sont supprimés;

(e) les troisième et quatrième phrases sont remplacées par le texte suivant:

«Lorsqu'elle adopte des actes délégués en vertu du présent règlement, il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer". En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.»

28) Le considérant 29 est supprimé.

29) Le considérant 30 devient le considérant 42 et est reformulé comme suit:

«Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre du présent règlement, notamment en ce qui concerne les modalités de recrutement et les procédures de sélection applicables aux autorités nationales de surveillance, les règles en matière de certification économique des prestataires de services de navigation aérienne, les règles de mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification, en particulier la fixation d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la classification des services de navigation aérienne en route et terminaux, les critères et les procédures d'évaluation des projets de plans de performance et d'objectifs de performance des prestataires de services de la circulation

aérienne et du gestionnaire de réseau, le contrôle des performances, les règles relatives à la fourniture des informations sur les coûts et les redevances, le contenu et l'établissement de l'assiette des coûts pour le calcul des redevances et la fixation des taux unitaires pour les services de navigation aérienne, les mécanismes d'incitation et de partage des risques, la nomination du gestionnaire de réseau et les conditions de cette nomination, les tâches du gestionnaire de réseau et les mécanismes de gouvernance qu'il doit appliquer, les règles d'exécution des fonctions de réseau, les modalités de la consultation des parties prenantes concernant les décisions opérationnelles essentielles des prestataires de services de la circulation aérienne, les exigences relatives à la disponibilité des données opérationnelles, les conditions d'accès et la fixation des prix d'accès, l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien, l'établissement de projets communs et des mécanismes de gouvernance y afférents, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁸.»

30) Les considérants 31 et 32 sont supprimés;

31) Le considérant 33 devient le considérant 44.

32) Le considérant 34 est supprimé.

33) Les considérants 35 et 36 sont remplacés par le nouveau considérant 45 suivant:

«Compte tenu de la position juridique du Royaume d'Espagne en ce qui concerne la souveraineté et la juridiction sur le territoire où l'aéroport est situé, le présent règlement ne devrait pas s'appliquer à l'aéroport de Gibraltar.»

34) Le considérant 37 devient le considérant 46. La première phrase est reformulée comme suit:

«Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la mise en œuvre du ciel unique européen, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de la dimension transnationale de l'action, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne.»

Chapitre I: Dispositions générales

35) À l'article 1^{er} (Objet et champ d'application), les modifications suivantes sont introduites:

(f) le paragraphe 1 est reformulé comme suit:

«Le présent règlement fixe des règles pour la création et le bon fonctionnement du ciel unique européen en vue de renforcer les normes de sécurité actuelles de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales du système de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale en Europe afin de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien. Le ciel unique européen comporte un réseau paneuropéen cohérent, un espace aérien progressivement plus intégré, des systèmes de gestion du réseau et

¹⁸ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement Européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

du trafic aérien, fondés sur la sécurité, l'efficacité et l'interopérabilité et la modernisation technologique, au profit de tous les usagers de l'espace aérien, des citoyens et de l'environnement.»

(g) au paragraphe 2, la référence à l'article 38 est remplacée par une référence à l'article 44;

(h) au paragraphe 3, la deuxième phrase est reformulée comme suit:

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

(i) le paragraphe 4 est reformulé comme suit:

«Le présent règlement s'applique à l'espace aérien situé à l'intérieur de la région EUR de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour lequel les États membres assurent la prestation de services de circulation aérienne. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à l'espace aérien situé à l'intérieur d'autres régions de l'OACI et placé sous leur responsabilité, à condition qu'ils en informent la Commission et les autres États membres.»

(j) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«[Si le règlement est adopté avant la fin de la période de transition: Le présent règlement ne s'applique pas à l'aéroport de Gibraltar.]»

(k) le paragraphe 6 suivant est ajouté:

«Sauf disposition contraire, lorsqu'il est fait référence à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'“Agence”), cette référence s'entend comme visant l'Agence en sa qualité d'autorité de sécurité et non d'autorité chargée de l'évaluation des performances.»

36) À l'article 2 (Définitions), en ce qui concerne les points 1 à 22, les modifications et insertions suivantes sont apportées:

(l) le point 1 devient le point 5 et son point a) est reformulé comme suit:

«a) d'empêcher:

i) les abordages entre aéronefs;

ii) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles;»

(m) le point 2 devient le point 1 et est reformulé comme suit:

«“service de contrôle d'aérodrome”: un service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome;»

(n) le point 3 devient le point 2 et est reformulé comme suit:

«“service d'information aéronautique”: un service établi pour fournir, dans une zone de couverture définie, les informations et les données aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne;»

(o) le point 4 est reformulé comme suit:

«*“services de navigation aérienne”*: les services de la circulation aérienne, les services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), les services météorologiques (MET), les services d’information aéronautique (AIS) et les services de données pour la circulation aérienne (ADS);»

(p) le point 5 devient le point 3 et est reformulé comme suit:

«*“prestataire de services de navigation aérienne”*: toute entité publique ou privée fournissant un ou plusieurs services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;»

(q) les points 6 et 7 deviennent respectivement les points 11 et 12; le point 12 est reformulé comme suit:

«*“gestion de l’espace aérien”*: une fonction de planification dont l’objectif principal est de maximiser l’utilisation de l’espace aérien disponible grâce à un partage horaire dynamique de ce dernier et, par moments, à la ségrégation entre diverses catégories d’usagers de l’espace aérien en fonction de leurs besoins à court terme;»

(r) les points 6 et 7 suivants sont insérés:

«6. *“services de données pour la circulation aérienne”*: les services consistant à collecter, agréger et intégrer des données opérationnelles provenant de prestataires de services de surveillance, de prestataires de services météorologiques et de services d’information aéronautique ainsi que de fonctions de réseau et d’autres entités pertinentes, ou à fournir des données traitées à des fins de contrôle de la circulation aérienne et de gestion du trafic aérien;

7. *“gestion des courants de trafic aérien et de la capacité”*: un service visant à protéger le contrôle de la circulation aérienne contre un taux d’utilisation excédentaire et à optimiser l’utilisation de la capacité disponible;»

(s) le point 8 devient le point 14 et est reformulé comme suit:

«*“usagers de l’espace aérien”*: les exploitants d’aéronefs exploités conformément aux règles de la circulation aérienne générale;»

(t) le point 9 devient le point 8 et est reformulé comme suit:

«*“gestion des courants de trafic aérien”*: une fonction ou un service mis en place dans le but de contribuer à un écoulement en toute sécurité, ordonné et rapide du trafic aérien couvrant la totalité du trajet en veillant à ce que la capacité de contrôle du trafic aérien soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par les prestataires de services de la circulation aérienne appropriés;»

(u) le point 10 devient le point 9 et est reformulé comme suit:

«*“gestion du trafic aérien”*: le regroupement des fonctions ou des services embarqués et au sol (services de circulation aérienne, gestion de l’espace aérien et gestion des courants de trafic aérien) requis pour assurer le mouvement sûr et efficace des aéronefs durant toutes les phases d’exploitation;»

(v) le point 11 devient le point 10;

(w) le point 12 devient le point 17 et est reformulé comme suit:

«*“contrôle régional”*: un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l’intérieur de régions de contrôle;»

(x) le point 13 devient le point 16;

(y) le point 13 suivant est inséré:

«*“structure de l’espace aérien”*: un volume spécifique d’espace aérien défini en vue d’assurer l’exploitation sûre et optimale des aéronefs;»

(z) le point 14 devient le point 33 et est reformulé comme suit:

«*“plan directeur européen de gestion du trafic aérien”*: le plan approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil¹⁹, conformément à l’article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil²⁰, et ses modifications ultérieures;»

(aa) les points 15 et 16 sont supprimés;

(bb) le point 17 devient le point 21 et est reformulé comme suit:

«*“certificat”*: un document délivré par l’Agence, par une autorité nationale compétente ou par une autorité nationale de surveillance, sous quelque forme que ce soit, conformément au droit national, qui confirme qu’un gestionnaire du trafic aérien et prestataire de services de navigation aérienne répond aux conditions requises pour la fourniture d’un service spécifique;»

(cc) le point 18 devient le point 23;

(dd) le point 18 suivant est inséré:

«*“valeur de référence”*: une valeur définie par estimation aux fins de la fixation d’objectifs de performance et concernant des coûts fixés ou des coûts unitaires fixés au cours de l’année précédant le début de la période de référence concernée;»

(ee) le point 19 devient le point 24;

(ff) le point 19 suivant est inséré:

«*“groupe de référence”*: un groupe de prestataires de services de la circulation aérienne ayant un environnement opérationnel et économique similaire;»

(gg) le point 20 devient le point 28 et est reformulé comme suit:

«*“déclaration”*: aux fins de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, une déclaration au sens de l’article 3, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/1139;»

(hh) le point 20 suivant est inséré:

«*“valeur de ventilation”*: la valeur obtenue, pour un prestataire de services de la circulation aérienne donné, en ventilant un objectif de performance à l’échelle de l’Union au niveau de chaque prestataire de services de la circulation aérienne et utilisée comme référence pour évaluer la cohérence de l’objectif de performance fixé dans le projet de plan de performance avec l’objectif de performance à l’échelle de l’Union;»

(ii) le point 21 devient le point 34 et est reformulé comme suit:

¹⁹ Décision 2009/320/CE du Conseil du 30 mars 2009 approuvant le plan directeur européen de gestion du trafic aérien du projet de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR) (JO L 95 du 9.4.2009, p. 41).

²⁰ 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) (JO L 64 du 2.3.2007, p. 1).

«“gestion souple de l'espace aérien” : un concept de gestion de l'espace aérien fondé sur le principe fondamental selon lequel l'espace aérien n'est pas désigné comme un espace aérien purement civil ou militaire, mais est plutôt considéré comme un ensemble dans lequel tous les besoins des utilisateurs doivent être pris en compte dans la mesure du possible;»

(jj) le point 22 devient le point 35;

(kk) le point 22 suivant est inséré:

«“service commun d'information” : un service consistant à collecter des données statiques et dynamiques et à les diffuser afin de permettre la fourniture de services pour la gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord;»

37) À l'article 2 (Définitions), les modifications suivantes sont apportées aux points 23 à 38 ainsi que les ajouts suivants:

(ll) le point 23 devient le point 15;

(mm) le point 24 est supprimé;

(nn) le point 25 devient le point 36 et est reformulé comme suit:

«“circulation aérienne générale” : tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que tous les mouvements d'aéronefs d'État (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane et de police) lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), établie par la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale;»

(oo) le point 26 devient le point 37. La deuxième phrase est supprimée;

(pp) les points 25 et 26 suivants sont insérés:

«25) “région de contrôle” : un espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface;»

26) “processus décisionnel coopératif”, un processus dans lequel les décisions se prennent en interaction et concertation avec les États membres, les parties prenantes opérationnelles et les autres acteurs éventuels;»

(qq) le point 27 devient le point 38 et est reformulé comme suit:

«“services météorologiques” : les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des prévisions, des alertes, des bulletins et des observations météorologiques aux fins de la navigation aérienne ainsi que toute autre information ou donnée météorologique fournie par les États à des fins aéronautiques;»

(rr) le point 28 devient le point 41 et est reformulé comme suit:

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

(ss) le point 29 devient le point 44 et est reformulé comme suit:

«“données opérationnelles” : les informations relatives à toutes les phases d'un vol et qui sont nécessaires à des fins opérationnelles pour les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports et les autres acteurs concernés;»

(tt) le point 30 devient le point 46 et est reformulé comme suit:

«*“mise en service”*: la première mise en exploitation après l’installation initiale ou amélioration d’un système;»

(uu) le point 31 devient le point 47;

(vv) le point 32 devient le point 53 et est reformulé comme suit:

«*“services de surveillance”*: les installations et les services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre;»

(ww) les points 29 à 32 suivants sont insérés:

«29) *“services de navigation aérienne en route”*: les services de la circulation aérienne liés au contrôle d’un aéronef depuis la fin de la phase de décollage et de montée initiale jusqu’au début de la phase d’approche et d’atterrissage, ainsi que les services de navigation aérienne sous-jacents nécessaires pour fournir des services de la circulation aérienne en route;

30) *“zone tarifaire en route”*: le volume d’espace aérien s’étendant du sol jusques et y compris l’espace aérien supérieur, dans lequel des services de navigation aérienne en route sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique est établie;

31) *“Eurocontrol”*: l’organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne établie par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960;

32) *“réseau européen de gestion du trafic aérien”*: l’ensemble des systèmes, énumérés au point 3.1 de l’annexe VIII du règlement (UE) 2018/1139, permettant la fourniture de services de navigation aérienne dans l’Union, y compris les interfaces aux frontières avec des pays tiers;»

(xx) le point 33 devient le point 54;

(yy) le point 34 devient le point 57;

(zz) le point 35 devient le point 27 et est reformulé comme suit:

«*“services transfrontaliers”*: des services de navigation aérienne fournis dans un État membre par un prestataire de services ayant son principal établissement dans un autre État membre;»

(aaa) le point 36 devient le point 40 et est reformulé comme suit:

«*“autorité nationale de surveillance”*: l’organisme ou les organismes nationaux chargés par un État membre des tâches prévues par le présent règlement autres que les tâches relevant de l’autorité nationale compétente;»

(bbb) les points 37 et 38 sont supprimés;

(ccc) le point 39 suivant est inséré:

«*“autorité nationale compétente”*: les entités au sens de l’article 3, point 34), du règlement (UE) 2018/1139;»

(ddd) les points 42 et 43 suivants sont insérés:

«42) *“crise de réseau”*: une incapacité d’assurer la prestation de services de gestion du trafic aérien et de navigation aérienne au niveau requis en raison d’une perte importante de capacité du réseau, ou d’un déséquilibre important entre la capacité du réseau et la demande,

ou d'une défaillance importante des flux d'information dans une ou plusieurs parties du réseau à la suite d'une situation inhabituelle ou imprévue;

43) *“gestionnaire de réseau”: l'entité chargée des tâches nécessaires pour contribuer à l'exécution des fonctions de réseau visées à l'article 26, conformément à l'article 27»;*

(eee) le point 45 suivant est inséré:

«“plan de performance”: un plan élaboré ou adopté, selon le cas, par les prestataires de services de la circulation aérienne et par le gestionnaire de réseau et visant à améliorer la performance des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau;»

38) À l'article 2 (Définitions), les insertions supplémentaires suivantes sont apportées:

(fff) les points 48 à 52 suivants sont insérés:

«48) “Phase de définition de SESAR”, la phase qui comprend l'établissement et la mise à jour de la vision à long terme du projet SESAR, du concept connexe d'exploitation permettant des améliorations à chaque étape du vol, des changements opérationnels essentiels requis au sein du réseau européen de gestion du trafic aérien (EATMN) et des priorités de développement et de déploiement requises;

49) «phase de déploiement de SESAR», les phases successives d'industrialisation et de mise en œuvre au cours desquelles les activités suivantes sont menées: normalisation, production et certification des équipements et processus au sol et embarqués nécessaires à la mise en œuvre des solutions SESAR (industrialisation); et l'acquisition, l'installation et la mise en service d'équipements et de systèmes fondés sur des solutions SESAR, y compris les procédures opérationnelles associées (mise en œuvre);

50) “phase de développement de SESAR”: la phase au cours de laquelle sont menées des activités de recherche, de développement et de validation visant à fournir des solutions SESAR parvenues à maturité;

51) “projet SESAR”: le projet destiné à moderniser la gestion du trafic aérien en Europe, qui vise à doter l'Union d'une infrastructure de gestion du trafic aérien performante, normalisée et interopérable, et qui consiste en un cycle d'innovation comprenant la phase de définition de SESAR, la phase de développement de SESAR et la phase de déploiement de SESAR;

52) “solution SESAR”: un résultat déployable de la phase de développement de SESAR introduisant des procédures ou des technologies opérationnelles normalisées et interopérables qui sont nouvelles ou améliorées;»

(ggg) les points 55 et 56 suivants sont insérés:

«55) “services de navigation aérienne terminaux”: les services de contrôle d'aérodrome ou les services d'information de vol d'aérodrome qui comprennent les services consultatifs de la circulation aérienne et les services d'alerte, les services de la circulation aérienne liés à l'approche et au départ des aéronefs à une distance de l'aéroport concerné nécessaire pour satisfaire aux exigences opérationnelles ainsi que les services de navigation aérienne sous-jacents nécessaires;

56) “zone tarifaire terminale”: un aéroport ou un groupe d'aéroports se trouvant sur les territoires d'un État membre, dans lequel des services de navigation aérienne terminaux sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique est établie;»

Chapitre II: Autorités nationales

39) Le titre du chapitre II est remplacé par le texte suivant: «*Autorités de surveillance nationales*»

40) Le titre de l'article 3 est remplacé par le texte suivant: «*Nomination, établissement et exigences concernant les autorités nationales de surveillance*»

41) Le texte de l'article 3 est modifié comme suit:

(hhh) le paragraphe 1 est reformulé comme suit:

«*Les États membres désignent ou instituent, conjointement ou individuellement, un ou plusieurs organismes faisant fonction d'autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées par le présent règlement.*»

(iii) le paragraphe 2 devient le paragraphe 3 et est reformulé comme suit:

«*Sans préjudice du paragraphe 1, les autorités nationales de surveillance sont juridiquement distinctes et indépendantes de toute autre entité publique ou privée en ce qui concerne leur organisation, leur fonctionnement, leur structure juridique et leur prise de décision.*

Les autorités nationales de surveillance sont également indépendantes de tout prestataire de services de navigation aérienne en ce qui concerne leur organisation, leurs décisions de financement, leur structure juridique et leur prise de décision, de tout prestataire de services de navigation aérienne.»

(jjj) Le paragraphe 3 devient le paragraphe 4 et est reformulé comme suit:

«*Les États membres peuvent instituer des autorités nationales de surveillance qui sont compétentes pour plusieurs secteurs réglementés, si ces autorités réglementaires intégrées satisfont aux exigences d'indépendance énoncées dans le présent article. L'autorité nationale de surveillance peut également être liée, en ce qui concerne sa structure organisationnelle, à l'autorité nationale de concurrence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil, si l'organisme conjoint satisfait aux exigences d'indépendance énoncées dans le présent article.*»

(kkk) Le paragraphe 4 est supprimé.

(lll) Le paragraphe 5 devient le paragraphe 2 et est reformulé comme suit:

«*Les autorités nationales de surveillance exercent leurs pouvoirs de manière impartiale, indépendante et transparente et sont organisées, dotées d'effectifs, gérées et financées en conséquence.*»

(mmm) Le paragraphe 6 devient les paragraphes 5 et 6, libellés comme suit:

«*5. Le personnel des autorités nationales de surveillance satisfait aux exigences suivantes:*

a) il est recruté selon des procédures claires et transparentes qui garantissent son indépendance;

b) il est sélectionné sur la base de ses qualifications spécifiques, y compris les compétences appropriées et l'expérience pertinente, ou fait l'objet d'une formation appropriée.

Le personnel des autorités nationales de surveillance agit en toute indépendance, notamment en évitant les conflits d'intérêts entre la fourniture de services de navigation aérienne et l'exécution de ses tâches.

6) Outre les exigences énoncées au paragraphe 5, les personnes chargées des décisions stratégiques sont nommées par une entité de l'État membre concerné qui n'exerce pas directement de droits de propriété sur les prestataires de services de navigation aérienne. Les États membres décident si ces personnes sont nommées pour un mandat d'une durée déterminée et renouvelable, ou sur une base permanente, qui ne permet le licenciement que pour des motifs non liés aux décisions qu'elles prennent. Les personnes chargées des décisions stratégiques ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exercice de leurs fonctions pour l'autorité nationale de surveillance et ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion de son personnel.

Elles s'abstiennent de tout intérêt direct ou indirect qui pourrait être considéré comme préjudiciable à leur indépendance et qui pourrait influencer sur l'exercice de leurs fonctions. À cet effet, elles effectuent une déclaration annuelle d'engagement et une déclaration d'intérêts indiquant tout intérêt direct ou indirect.

Les personnes chargées des décisions stratégiques, des audits ou d'autres fonctions directement liées aux objectifs de performance ou à la supervision des prestataires de services de navigation aérienne n'occupent de poste ou n'exercent de responsabilités professionnelles auprès d'aucun prestataire de services de navigation aérienne après la cessation de leurs fonctions au sein de l'autorité nationale de surveillance, pendant une période d'au moins deux ans.»

(nnn) Le paragraphe 7 est reformulé comme suit:

«Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance disposent des ressources financières et des capacités nécessaires pour effectuer les tâches qui leur sont assignées au titre du présent règlement de manière efficace et dans les délais prévus. Les autorités nationales de surveillance gèrent leur personnel sur la base de leurs crédits propres, à fixer proportionnellement aux tâches à exécuter par l'autorité conformément à l'article 4.»

(ooo) Le paragraphe 8 devient le paragraphe 9.

(ppp) Le paragraphe 8 suivant est inséré:

«Un État membre peut demander à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances d'accomplir les tâches qui sont liées à la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification prévus aux articles 14, 17, 19, 20, 21, 22 et 25, ainsi que dans les actes d'exécution visés aux articles 18 et 23 et dont l'autorité de surveillance nationale de cet État membre est responsable en vertu du présent règlement et des actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

Dès que l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances accepte une telle demande, elle devient l'autorité de surveillance responsable des tâches faisant l'objet de cette demande et l'autorité nationale de surveillance l'État membre demandeur est déchargée de la responsabilité de ces tâches. Les règles énoncées dans le règlement (UE) 2018/1139 et relatives à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances s'appliquent à l'exécution de ces tâches, y compris en ce qui concerne la perception de redevances et de droits.»

(qqq) Le paragraphe 9 devient le paragraphe 10 et est modifié comme suit:

- les termes «paragraphe 6, points a) et b)» sont remplacés par les termes «paragraphe 5, points a) et b)»
- les termes «article 27, paragraphe 3» sont remplacés par les termes «article 37, paragraphe 3».

42) L'article 4 est modifié comme suit:

(rrr) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«Les autorités nationales de surveillance visées à l'article 3:

a) exercent les activités nécessaires à la délivrance des certificats économiques visés à l'article 6, y compris la supervision des titulaires de ces certificats économiques;

b) supervisent la bonne application des exigences en matière de passation de marchés conformément à l'article 8, paragraphe 6;

c) appliquent les systèmes de performance et de tarification définis aux articles 10 à 17 et aux articles 19 à 22 et dans les actes d'exécution visés aux articles 18 et 23, dans les limites de leurs tâches définies dans lesdits articles et actes, et supervisent l'application du règlement en ce qui concerne la transparence des comptes des prestataires désignés de services de la circulation aérienne conformément à l'article 25.»

(sss) le paragraphe 2 devient le paragraphe 3 et est reformulé comme suit:

«Chaque autorité de surveillance nationale mène les inspections, audits et autres activités de suivi nécessaires pour déceler d'éventuelles infractions, par des entités faisant l'objet de leur surveillance au titre du présent règlement, aux exigences énoncées dans le présent règlement ainsi que dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

Elle prend toutes les mesures d'exécution nécessaires qui peuvent, le cas échéant, comprendre la modification, la limitation, la suspension ou le retrait des certificats économiques qu'elle a délivrés conformément à l'article 6.

Les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroports et les prestataires de services communs d'information concernés se conforment aux mesures prises à cet effet par les autorités nationales de surveillance.»

(ttt) Le paragraphe 2 suivant est inséré:

«Les autorités nationales de surveillance sont responsables d'évaluer et d'approuver la fixation des prix pour la fourniture du service commun d'information, conformément à l'article 9.»

43) L'article 5 est modifié comme suit:

(uuu) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«Les autorités nationales de surveillance échangent des informations et collaborent au sein d'un réseau dans le cadre du comité consultatif pour l'examen des performances visé à l'article 114 bis du règlement (UE) 2018/1139.»

(vvv) le paragraphe 2 est reformulé comme suit:

«Les autorités nationales de surveillance coopèrent étroitement, s'il y a lieu, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans leurs tâches de suivi et de surveillance et dans le traitement des inspections et des enquêtes.»

(www) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«Les autorités nationales de surveillance facilitent la fourniture de services transfrontaliers par les prestataires de services de navigation aérienne aux fins d'améliorer la performance du réseau. Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne dans un espace aérien relevant de la responsabilité d'un ou de plusieurs États membres, les États membres concernés concluent un accord sur la surveillance qu'ils doivent exercer en vertu du présent règlement à l'égard des prestataires de services de navigation aérienne concernés. Les

autorités nationales de surveillance concernées peuvent établir un plan détaillant la mise en œuvre de leur coopération afin de donner effet à cet accord.»

(xxx) le paragraphe 4 est supprimé;

(yyy) Le paragraphe 5 devient le paragraphe 4 et est reformulé comme suit:

«Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne dans un espace aérien relevant de la responsabilité d'un autre État membre, les accords visés au paragraphe 3 prévoient la reconnaissance mutuelle de la décharge, par chacune des autorités, des tâches de surveillance énoncées dans le présent règlement et des résultats de la décharge de ces tâches. Ils précisent également quelle autorité nationale de surveillance est chargée de la certification économique visée à l'article 6.»

(zzz) le paragraphe 6 devient le paragraphe 5 et est reformulé comme suit:

«Lorsque le droit national le permet et afin de nouer une coopération régionale, les autorités de surveillance nationales peuvent également conclure des accords sur le partage des responsabilités touchant aux tâches de contrôle. Elles notifient ces accords à la Commission.»

44) L'article 6 est supprimé.

Chapitre III: Fourniture de services

45) L'article 7, en même temps que l'article 28, est remplacé par l'article 38 intitulé *«Consultation des parties prenantes»* et libellé comme suit:

«1. Les États membres, les autorités nationales de surveillance, l'Agence, qu'elle agisse ou non en tant qu'organe d'évaluation des performances, et le gestionnaire de réseau mettent en place des mécanismes de consultation pour une consultation appropriée des parties intéressées aux fins de l'exécution de leurs tâches dans le cadre de la mise en œuvre du présent règlement.

2. La Commission met ce mécanisme en place au niveau de l'Union en vue de procéder à des consultations sur les questions concernant la mise en œuvre du présent règlement, le cas échéant. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission est associé à la consultation.

3. Les parties intéressées peuvent comprendre:

a) les prestataires de services de navigation aérienne ou les groupes pertinents qui les représentent;

b) le gestionnaire de réseau;

c) les exploitants d'aéroport ou les groupes pertinents qui les représentent;

d) les usagers de l'espace aérien ou les groupes pertinents qui les représentent;

e) les militaires;

f) l'industrie aéronautique;

g) les organisations professionnelles représentant les personnels;

h) les organisations non gouvernementales pertinentes.»

46) L'article 8 devient l'article 6. Le titre de l'article est remplacé par «*Certification économique des prestataires de services de navigation aérienne*» et son texte est remplacé par le texte suivant:

«1. Outre les certificats dont ils doivent être titulaires en vertu de l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139, les prestataires de services de navigation aérienne sont titulaires d'un certificat économique. Ce certificat économique est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré une solidité financière suffisante et a obtenu la responsabilité et la couverture des risques appropriées.

Le certificat économique visé au présent paragraphe peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux exigences relatives à sa délivrance et à son maintien.

2. Une entité qui détient un certificat économique visé au paragraphe 1 et un certificat visé à l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 est autorisée à fournir, dans l'Union, des services de navigation aérienne pour les usagers de l'espace aérien, dans des conditions non discriminatoires, sans préjudice de l'article 7, paragraphe 2.

3. Le certificat économique visé au paragraphe 1 et le certificat visé à l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 peuvent être soumis à une ou plusieurs conditions énoncées à l'annexe I. Ces conditions sont objectivement justifiées, non discriminatoires, proportionnées et transparentes. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 36 afin de modifier la liste figurant à l'annexe I en vue de garantir des conditions de concurrence équitables sur le plan économique et la résilience de la fourniture des services.

4. Les autorités nationales de surveillance de l'État membre dans lequel la personne physique ou morale qui demande le certificat économique a son principal établissement ou, si elle n'a pas de principal établissement, dans lequel cette personne réside ou est établie, sont responsables des tâches énoncées dans le présent article en ce qui concerne les certificats économiques. Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne dans un espace aérien relevant de la responsabilité de deux États membres ou plus, les autorités nationales de surveillance responsables sont celles spécifiées conformément à l'article 5, paragraphe 4.

5. Aux fins du paragraphe 1, les autorités nationales de surveillance:

a) reçoivent et évaluent les demandes qui leur sont adressées et, le cas échéant, délivrent ou renouvellent les certificats économiques;

b) assurent la supervision des titulaires de certificats économiques.

6) La Commission adopte, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, des modalités d'exécution concernant les exigences détaillées relatives à la robustesse financière, en particulier la solidité financière et la résilience financière, ainsi qu'en ce qui concerne la responsabilité et la couverture d'assurance. Afin d'assurer la mise en œuvre uniforme et le respect des paragraphes 1, 4 et 5 du présent article, la Commission adopte, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant les règles et procédures relatives à la certification et à la conduite des enquêtes, inspections, audits et autres activités

de suivi nécessaires pour assurer une surveillance efficace par l'autorité nationale de surveillance des entités soumises au présent règlement.»

47) L'article 9 devient l'article 7 et comprend les modifications suivantes:

(aaaa) les paragraphes 1, 2 et 3 sont modifiés comme suit:

«1. Les États membres garantissent la fourniture des services de la circulation aérienne en exclusivité dans des blocs d'espace aérien spécifiques appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité. À cet effet, les États membres désignent, individuellement ou collectivement, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne. Les prestataires de services de la circulation aérienne respectent les conditions suivantes:

a) ils sont détenteurs d'un certificat valable ou d'une déclaration valable visés à l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 et d'un certificat économique conformément à l'article 6, paragraphe 1;

b) ils respectent les exigences nationales en matière de sécurité et de défense.

Chaque décision de désigner un prestataire de services de la circulation aérienne est valable pour une durée maximale de dix ans. Les États membres peuvent décider de renouveler la désignation d'un prestataire de services de la circulation aérienne.

2. La désignation des prestataires de services de la circulation aérienne n'est soumise à aucune condition imposant que ces prestataires:

a) soient détenus, directement ou par participation majoritaire, par l'État membre qui procède à la désignation ou par ses ressortissants;

b) aient leur lieu d'exploitation principal ou leur siège social sur le territoire de l'État membre qui procède à la désignation;

c) utilisent uniquement des installations dans l'État membre qui procède à la désignation.

3. Les États membres précisent les droits et obligations des prestataires de services de circulation aérienne, désignés individuellement ou conjointement. Les obligations incluent des conditions relatives à la mise à disposition de données pertinentes permettant d'identifier tous les mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité.»

(bbbb) les paragraphes 4 et 5 sont supprimés;

(ccc) le paragraphe 6 devient le paragraphe 4.

48) L'article 10 est supprimé.

49) Un nouvel article 8 est inséré, portant le titre *«Conditions relatives à la fourniture de services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), de services d'information aéronautique (AIS), de services de données pour la circulation aérienne (ADS), de services météorologiques (MET) et de services de la circulation aérienne terminaux»* et libellé comme suit :

«1. Lorsque cela permet de réaliser des gains d'efficacité économique au bénéfice des usagers de l'espace aérien, les prestataires de services de la circulation aérienne peuvent décider d'acquérir des services CNS, AIS, ADS ou MET aux conditions du marché.

Lorsque cela permet de réaliser des gains d'efficacité économique au bénéfice des usagers de l'espace aérien, les États membres autorisent les exploitants d'aéroports à acquérir des services de la circulation aérienne terminaux pour le contrôle d'aérodrome aux conditions du marché.

En outre, lorsque cela permet de réaliser des gains d'efficacité économique au bénéfice des usagers de l'espace aérien, les États membres peuvent autoriser les exploitants d'aéroports ou l'autorité nationale de surveillance concernée à acquérir des services de la circulation aérienne terminaux pour le contrôle d'approche aux conditions du marché.

2. La passation de marchés de services aux conditions du marché se fait sur la base de conditions égales, non discriminatoires et transparentes, conformément au droit de l'Union, y compris aux règles des traités en matière de concurrence. Les procédures d'appel d'offres pour la passation des marchés de services concernés sont conçues de manière à permettre la participation effective de prestataires concurrents à ces procédures, y compris par une remise en concurrence régulière.

3. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que la fourniture de services de la circulation aérienne en route soit séparée, du point de vue organisationnel, de la fourniture de services CNS, AIS, ADS, MET et de services de la circulation aérienne terminaux, et que l'exigence relative à la séparation des comptes visée à l'article 25, paragraphe 3, soit respectée.

4. Un prestataire de services CNS, AIS, ADS, MET ou de services de la circulation aérienne terminaux ne peut être sélectionné pour fournir des services dans un État membre que si:

a) il est certifié conformément à l'article 6, paragraphes 1 et 2;

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

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

d) il satisfait aux exigences en matière de sécurité et de défense nationales.

5. Les articles 14, 17 et 19 à 22 ne s'appliquent pas aux prestataires de services de la circulation aérienne terminaux désignés à la suite d'une procédure de passation de marché conformément au paragraphe 1, deuxième et troisième alinéas. Ces prestataires de services de la circulation aérienne terminaux fournissent des données sur la performance des services de navigation aérienne dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique à l'autorité de surveillance nationale et à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances à des fins de suivi.

6) Les autorités nationales de surveillance veillent à ce que les marchés passés par les prestataires de services de la circulation aérienne et les exploitants d'aéroports visés au paragraphe 1 soient conformes au paragraphe 2 et, le cas échéant, appliquent des mesures correctrices. Dans le cas des services de la circulation aérienne terminaux, elles sont responsables d'approuver les cahiers des charges pour les services de la circulation aérienne terminaux, qui comprennent des exigences relatives à la qualité du service. Les autorités nationales de surveillance saisissent l'autorité nationale de concurrence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil des questions relatives à l'application des règles de concurrence.»

50) Un nouvel article 9 est inséré, intitulé «Fourniture de services communs d'information» et libellé comme suit:

«1. Lorsque des services communs d'information sont fournis, les données diffusées présentent l'intégrité et la qualité nécessaires à la fourniture en toute sécurité de services pour la gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord.

2. Le prix des services communs d'information est basé sur les coûts fixes et variables de la fourniture du service concerné et peut, en outre, inclure une majoration reflétant un arbitrage approprié entre risque et rendement.

Les coûts visés au premier alinéa sont inscrits dans un compte distinct des comptes pour toute autre activité de l'exploitant concerné et sont rendus publics.

3. Le prestataire de services communs d'information fixe le prix conformément au paragraphe 2, sous réserve de l'évaluation et de l'approbation de l'autorité nationale de surveillance concernée.

4. En ce qui concerne les opérations sur des volumes spécifiques d'espace aérien désignés par les États membres pour l'exploitation d'aéronefs sans équipage, les données opérationnelles pertinentes sont mises à disposition en temps réel par les prestataires de services de navigation aérienne. Les prestataires de services communs d'information n'utilisent ces données qu'aux fins opérationnelles des services qu'ils fournissent. L'accès aux données opérationnelles pertinentes est accordé aux prestataires de services communs d'information, sur une base non discriminatoire, sans préjudice des intérêts relevant de la politique de sécurité ou de défense.

Les tarifs d'accès à ces données sont basés sur le coût marginal de la mise à disposition des données.»

51) L'article 11 devient l'article 10 et est modifié comme suit:

(dddd) le paragraphe 1 est reformulé comme suit:

«Pour accroître les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau dans le ciel unique européen, un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau s'applique conformément au présent article et aux articles 11 à 18.»

(eeee)le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«Le système de performance est mis en œuvre sur des périodes de référence, qui sont de deux ans au minimum et de cinq ans au maximum. Le système de performance comprend:

- a) des objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans les domaines essentiels de performance que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique pour chaque période de référence;*
- b) des plans de performance comportant des objectifs de performance contraignants dans les domaines de performance clés énoncés au point a) pour chaque période de référence;*
- c) l'examen périodique, le contrôle et l'analyse comparative des performances dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique.*

La Commission peut ajouter des domaines de performance clés supplémentaires à des fins de fixation d'objectifs de performance ou de suivi, si cela s'avère nécessaire pour améliorer la performance.»

(ffff) les paragraphes 3, 6 et 8 sont supprimés;

(gggg) le paragraphe 7 devient le paragraphe 3 et est reformulé comme suit:

«Les points a), b) et c) du paragraphe 2 sont fondés sur :

- a) la collecte, la validation, l'examen, l'évaluation et la diffusion des données pertinentes relatives aux performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau fournies par toutes les parties intéressées, parmi lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, les autorités nationales de surveillance, les autorités nationales compétentes, les États membres, l'Agence, le gestionnaire de réseau et Eurocontrol;
- b) des indicateurs de performance clés pour la fixation d'objectifs dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique;
- c) des indicateurs pour le contrôle des performances dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique;
- d) une méthode d'élaboration de plans de performance et d'objectifs de performance pour les services de navigation aérienne et une méthode d'élaboration de plans de performance et d'objectifs de performance pour les fonctions de réseau;
- e) l'évaluation des projets de plans de performance et d'objectifs de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau;
- f) le suivi des plans de performance, y compris des mécanismes d'alerte appropriés pour la révision des plans et objectifs de performance et pour la révision des objectifs de performance à l'échelle de l'Union durant une période de référence;
- g) l'évaluation comparative des prestataires de services de navigation aérienne;
- h) les mécanismes incitatifs, y compris les mesures financières de dissuasion applicables lorsqu'un prestataire de services de la circulation aérienne ne respecte pas les objectifs de performance contraignants requis au cours de la période de référence ou lorsqu'il n'a pas mis en œuvre les projets communs requis visés à l'article 35. Ces mesures financières dissuasives tiennent compte notamment de la détérioration du niveau de qualité du service fourni par ce prestataire, imputable au non-respect des objectifs de performance ou à l'absence de mise en œuvre des projets communs, et de son incidence sur le réseau;
- i) les mécanismes de partage des risques en ce qui concerne le trafic et les coûts;
- j) le calendrier des activités de fixation des objectifs, d'évaluation des plans et objectifs de performance, de suivi et d'évaluation comparative;
- k) une méthode de répartition des coûts communs aux services de navigation aérienne en route et terminaux entre les deux catégories de services;
- l) des mécanismes destinés à faire face aux événements imprévisibles et importants qui ont une incidence significative sur la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification.»

52) Un nouvel article 11 est inséré, intitulé «Définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union» et libellé comme suit:

«1. La Commission adopte les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route et pour les services de navigation aérienne terminaux dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique pour chaque période de référence, conformément à la procédure

consultative visée à l'article 37, paragraphe 2, et aux paragraphes 2 à 3 du présent article. En liaison avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la Commission peut définir à titre complémentaire des valeurs de référence, des valeurs de ventilation ou des groupes de référence, aux fins de permettre l'évaluation et l'approbation des projets de plans de performance conformément aux critères visés à l'article 13, paragraphe 3.

2. Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union visés au paragraphe 1 sont définis sur la base des critères essentiels suivants:

a) ils conduisent à des améliorations progressives et continues des performances opérationnelles et économiques des services de navigation aérienne;

b) ils sont réalistes et réalisables au cours de la période de référence concernée, tout en favorisant des évolutions structurelles et technologiques à plus long terme permettant la prestation efficiente, durable et résiliente des services de navigation aérienne.

3. Aux fins de l'élaboration de ses décisions sur les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la Commission recueille toutes les contributions nécessaires des parties intéressées. À la demande de la Commission, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances lui prête assistance, par voie d'avis, pour l'analyse et l'élaboration de ces décisions.»

53) L'article 12 est supprimé.

54) L'article 13 devient l'article 19 et est reformulé comme suit:

«1. Sans préjudice de la possibilité qu'ont les États membres de financer la fourniture des services de la circulation aérienne couverts par le présent article au moyen de fonds publics, des redevances pour les services de navigation aérienne sont déterminées, imposées et appliquées aux usagers de l'espace aérien.

2. Les redevances sont fondées sur les coûts supportés par les prestataires de services de la circulation aérienne pour les services et fonctions assurés aux usagers de l'espace aérien au cours de périodes de référence fixes définies à l'article 10, paragraphe 2. Ces coûts peuvent inclure un rendement raisonnable des actifs afin de contribuer au financement des améliorations des immobilisations nécessaires.

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

4. Les recettes provenant des redevances imposées aux usagers de l'espace aérien peuvent donner lieu à des pertes ou excédents financiers pour les prestataires de services de la circulation aérienne en raison de l'application des mécanismes incitatifs visés à l'article 10, paragraphe 3, point h), et des mécanismes de partage des risques visés à l'article 10, paragraphe 3, point i).

5. Les recettes provenant des redevances imposées aux usagers de l'espace aérien en application du présent article ne sont pas utilisées pour financer des services fournis aux conditions du marché conformément à l'article 8.

6) *Les données financières relatives aux coûts fixés, aux coûts réels et aux recettes des prestataires de services de la circulation aérienne désignés sont communiquées aux autorités nationales de surveillance et à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et sont rendues publiques.»*

55) L'article 14 devient l'article 24. Son titre est remplacé par «*Contrôle du respect des systèmes de performance et de tarification*» et son texte est reformulé comme suit:

«1. La Commission contrôle régulièrement le respect, par les prestataires de services de la circulation aérienne et les États membres, selon le cas, des articles 10 à 17 et des articles 19 à 22 et des actes d'exécution visés aux articles 18 et 23. La Commission agit en concertation avec l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et avec les autorités nationales de surveillance.

2. À la demande d'un ou de plusieurs États membres, d'une autorité nationale de surveillance ou de la Commission, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances mène une enquête sur toute allégation de non-respect au sens du paragraphe 1. Si elle dispose d'indices quant à ce non-respect, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances peut ouvrir une enquête de sa propre initiative. Elle conclut l'enquête dans un délai de quatre mois à compter de la réception de la demande, après avoir entendu l'État membre, l'autorité nationale de surveillance concernée et le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné. Sans préjudice de l'article 41, paragraphe 1, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances communique les résultats de l'enquête aux États membres concernés, aux prestataires de services de la circulation aérienne concernés et à la Commission.

3. La Commission peut émettre un avis sur la question de savoir si les États membres et/ou les prestataires de services de la circulation aérienne ont respecté les articles 10 à 17 et les articles 19 à 22 ainsi que les actes d'exécution visés aux articles 18 et 23 et notifie cet avis à l'État membre ou aux États membres et au prestataire de services de la circulation aérienne concernés.»

56) L'article 15 devient l'article 35 (au chapitre V de la proposition modifiée) et est reformulé comme suit:

«1. La Commission peut mettre en place des projets communs pour mettre en œuvre les changements opérationnels essentiels déterminés dans le plan directeur européen de gestion du trafic aérien ayant un effet à l'échelle du réseau.

2. La Commission peut également établir des mécanismes de gouvernance pour les projets communs et leur mise en œuvre.

3. Les projets communs peuvent être admissibles à un financement de l'Union. À cet effet, et sans préjudice de la compétence des États membres pour décider de l'utilisation de leurs ressources financières, la Commission procède à une analyse coûts/bénéfices indépendante ainsi qu'aux consultations appropriées avec les États membres et avec les parties intéressées, conformément à l'article 10, en explorant tout moyen approprié de financer leur mise en œuvre.

4. La Commission établit les projets communs et les mécanismes de gouvernance visés aux paragraphes 1 et 2 par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.»

57) L'article 16 est supprimé.

58) L'article 17 est remplacé par les articles 26 et 27 (au chapitre IV de la proposition modifiée), libellés comme suit:

«Article 26

Fonctions de réseau

1. Les fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien assurent une utilisation durable et efficace de l'espace aérien et des ressources limitées. Elles donnent aussi aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'emprunter le trajet optimal sur le plan de l'environnement, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne. Ces fonctions de réseau, énumérées aux paragraphes 2 et 3, soutiennent la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et sont fondées sur des besoins opérationnels.

2. Les fonctions de réseau visées au paragraphe 1 comprennent les fonctions suivantes:

- a) conception et gestion du réseau de structures de l'espace aérien européen;
- b) gestion des courants de trafic aérien;
- c) coordination des ressources limitées dans les bandes de fréquence aéronautiques utilisées pour la circulation aérienne générale, en particulier des radiofréquences, et coordination des codes de transpondeur radar.

3. Les fonctions de réseau visées au paragraphe 1 comprennent également les fonctions suivantes:

- a) optimisation de la conception de l'espace aérien pour le réseau et modalités facilitées pour déléguer la fourniture de services de la circulation aérienne grâce à la coopération avec les prestataires de services de la circulation aérienne et les autorités des États membres;
- b) gestion de la fourniture de capacités de contrôle du trafic aérien dans le réseau comme prévu dans le plan de réseau opérationnel, à caractère contraignant;
- c) fonction de coordination et de soutien en cas de crise de réseau;
- d) gestion des courants de trafic aérien et des capacités;
- e) gestion de la planification, du suivi et de la coordination des activités de mise en œuvre du déploiement des infrastructures dans le réseau européen de gestion du trafic aérien, conformément au plan directeur européen de gestion du trafic aérien, compte tenu des besoins opérationnels et des procédures opérationnelles associées;
- f) suivi du fonctionnement des infrastructures du réseau européen de gestion du trafic aérien.

4. Les fonctions énumérées aux paragraphes 2 et 3 n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. Elles sont exercées en coordination avec les autorités militaires conformément aux procédures convenues concernant la gestion souple de l'espace aérien.

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 36 pour modifier le présent règlement afin d'ajouter des fonctions à celles énumérées aux paragraphes 2 et 3, lorsque cela est nécessaire au fonctionnement et à la performance du réseau.

Article 27

Le gestionnaire de réseau

1. Afin d'atteindre les objectifs visés à l'article 26, la Commission, avec le soutien de l'Agence le cas échéant, veille à ce que le gestionnaire de réseau contribue à l'exécution des fonctions de réseau visées à l'article 26, en exécutant les tâches visées au paragraphe 4.

2. La Commission peut nommer un organisme impartial et compétent pour exécuter les tâches du gestionnaire de réseau. À cette fin, la Commission adopte un acte d'exécution conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3. Cette décision de nomination précise les conditions de la nomination, y compris en ce qui concerne le financement du gestionnaire de réseau.

3. Les tâches du gestionnaire de réseau sont effectuées de manière indépendante, impartiale et économiquement efficiente. Elles sont soumises à une gouvernance appropriée, qui distingue les responsabilités liées à la fourniture de services et à la réglementation lorsque l'organisme compétent désigné comme gestionnaire de réseau assume également des fonctions réglementaires. Dans l'exécution de ses tâches, le gestionnaire de réseau tient compte des besoins de l'ensemble du réseau de gestion du trafic aérien et associe pleinement les usagers de l'espace aérien, et les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodrome et les militaires.

4. Le gestionnaire de réseau contribue à l'exécution des fonctions de réseau par des mesures de soutien visant à assurer une planification et une exploitation sûres et efficaces du réseau dans des conditions normales et des conditions de crise et par des mesures visant à améliorer en permanence le fonctionnement du réseau dans le ciel unique européen et les performances globales du réseau, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre du système de performance. Les mesures prises par le gestionnaire de réseau tiennent compte de la nécessité d'intégrer pleinement les aéroports dans le réseau.

5. Le gestionnaire de réseau coopère étroitement avec l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances afin que les objectifs de performance visés à l'article 10 soient dûment pris en compte dans les capacités à fournir par chaque prestataire de services de navigation aérienne comme convenu entre le gestionnaire de réseau et ces prestataires de services de navigation aérienne dans le plan de réseau opérationnel.

6) Le gestionnaire de réseau:

a) arrête les diverses mesures destinées à mettre en œuvre les fonctions de réseau et à soutenir la mise en œuvre effective du plan de réseau opérationnel, à caractère contraignant, et la réalisation des objectifs de performance contraignants;

b) conseille la Commission et fournit les informations utiles à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances sur le déploiement des infrastructures du réseau de gestion du trafic aérien conformément au plan directeur européen de gestion du trafic aérien, en particulier pour déterminer les investissements nécessaires pour le réseau.

7. Le gestionnaire de réseau prend les décisions dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif. Les parties au processus décisionnel coopératif agissent dans toute la mesure du possible dans le sens d'une amélioration du fonctionnement et des performances du réseau. Le processus décisionnel coopératif promeut l'intérêt du réseau.

8. Par voie d'actes d'exécution adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, la Commission établit des règles détaillées pour l'exécution des fonctions de réseau, les tâches du gestionnaire de réseau, les mécanismes de gouvernance, y compris les processus décisionnels et la gestion des crises.

9. Les aspects de la conception des structures d'espace aérien autres que ceux visés à l'article 26, paragraphes 2 et 3, sont traités par les États membres. À cet égard, les États membres tiennent compte des exigences du trafic aérien, des variations saisonnières et de la complexité du trafic aérien et des plans de performance. Avant de se prononcer sur ces aspects, ils consultent les usagers de l'espace aérien concernés ou les groupes représentant ces usagers de l'espace aérien et les autorités militaires, selon le cas.»

59) L'article 18 est supprimé.

60) L'article 19 devient l'article 29 (au chapitre IV de la proposition modifiée). La première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Les prestataires de services de la circulation aérienne établissent des mécanismes de consultation en vue de consulter les usagers de l'espace aérien et exploitants d'aérodrome intéressés sur tous les problèmes importants liés aux services fournis, notamment les modifications pertinentes apportées aux configurations d'espace aérien, ou sur les investissements stratégiques ayant une incidence utile sur la gestion du trafic aérien et la fourniture de services de navigation aérienne et/ou les redevances y afférentes.»

Dans la quatrième phrase, la référence à «l'article 27, paragraphe 3» est remplacée par celle à «l'article 37, paragraphe 3».

61) L'article 20 devient l'article 30 (au chapitre IV de la proposition modifiée) et est reformulé comme suit:

«Dans le cadre de la politique commune des transports, les États membres veillent à ce que des accords écrits entre les autorités civiles et militaires compétentes, ou des dispositifs juridiques équivalents, soient conclus ou prorogés concernant la gestion de blocs d'espace aérien spécifiques et les notifient à la Commission.»

62) L'article 21 devient l'article 25, son titre est remplacé par «Transparence comptable des prestataires de services de navigation aérienne» et son texte est reformulé comme suit:

«1. Les prestataires de services de navigation aérienne, indépendamment de leur régime de propriété ou de leurs structures juridiques, établissent et publient chaque année leurs comptes financiers. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales adoptées par l'Union. Lorsque, en raison de son statut juridique, le prestataire de services de navigation aérienne ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il s'efforce s'y conforme dans toute la mesure du possible. En tout état de cause, les prestataires de services de navigation aérienne publient un rapport annuel et sont régulièrement soumis à un audit indépendant pour les comptes visés au présent paragraphe.

2. Les autorités nationales de surveillance et l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances ont le droit d'accéder aux comptes des prestataires de services de navigation aérienne sous leur supervision. Les États membres peuvent décider d'accorder l'accès à ces comptes à d'autres autorités de surveillance.

3. Les prestataires de services de navigation aérienne, dans leur comptabilité interne, tiennent des comptes séparés pour chacun des services de navigation aérienne, comme ils

seraient tenus de le faire si ces services étaient exécutés par des entreprises distinctes, en vue d'éviter les discriminations, les subventions croisées et les distorsions de concurrence. Un prestataire de services de navigation aérienne tient également une comptabilité séparée pour chaque activité lorsque:

a) il fournit des services de navigation aérienne acquis conformément à l'article 8, paragraphe 1, et des services de navigation aérienne non couverts par cette disposition;

b) il fournit des services de navigation aérienne et exerce d'autres activités, de quelque nature que ce soit, notamment des services d'information communs;

c) il fournit des services de navigation aérienne dans l'Union et dans des pays tiers.

Les coûts fixés, les coûts réels et les recettes provenant des services de navigation aérienne sont ventilés en coûts de personnel, coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel, coûts d'amortissement, coût du capital, coûts supportés pour les droits et redevances versés à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et coûts exceptionnels, et ils sont rendus publics, sous réserve que la protection des renseignements confidentiels soit garantie.

4. Les données financières relatives aux coûts et aux recettes communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 6, et les autres informations pertinentes pour le calcul des taux unitaires font l'objet d'un audit ou d'une vérification par l'autorité nationale de surveillance ou une entité indépendante du prestataire de services de navigation aérienne concerné et sont approuvées par l'autorité nationale de surveillance. Les conclusions de l'audit sont rendues publiques.»

63) L'article 22 devient l'article 31 (au chapitre IV de la proposition modifiée). Son titre est remplacé par «Disponibilité des données opérationnelles pour la circulation aérienne générale et accès à ces données» et son texte est reformulé comme suit:

«1. En ce qui concerne la circulation aérienne générale, les données opérationnelles pertinentes sont mises à disposition en temps réel, sur une base non discriminatoire et sans préjudice des intérêts relevant de la politique de sécurité ou de défense, par tous les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les aéroports et le gestionnaire de réseau, y compris sur une base transfrontière et à l'échelle de l'Union. Cette disponibilité bénéficie aux prestataires de services de la circulation aérienne certifiés ou déclarés, aux entités dont l'intérêt à envisager la fourniture de services de navigation aérienne est démontré, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports, ainsi qu'au gestionnaire de réseau. Ces données sont utilisées uniquement à des fins opérationnelles.

2. Les tarifs du service visé au paragraphe 1 sont basés sur le coût marginal de la mise à disposition des données.

3. L'accès aux données opérationnelles pertinentes visées au paragraphe 1 est accordé aux autorités chargées de la supervision de la sécurité, de la supervision des performances et de la supervision du réseau, y compris l'Agence.

4. La Commission peut fixer les modalités de mise à disposition des données et d'accès aux données en application des paragraphes 1 et 3, ainsi que la méthode de fixation des tarifs visés au paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

64) Un nouvel article 12 est inséré, intitulé «*Classification des services de navigation aérienne en route et terminaux*» et libellé comme suit:

«1. Avant le début de chaque période de référence, chaque État membre notifie à la Commission, parmi les services de navigation aérienne à fournir au cours de cette période dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité, lesquels il entend classer respectivement en tant que services de navigation aérienne en route et en tant que services de navigation aérienne terminaux. Dans le même temps, chaque État membre notifie à la Commission les prestataires de services de la circulation aérienne désignés pour ces services respectifs.

2. En temps utile avant le début de la période de référence concernée, la Commission adopte des décisions d'exécution adressées à chaque État membre quant à la conformité de la classification envisagée des services concernés avec les critères énoncés aux points 28) et 55) de l'article 2. À la demande de la Commission, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances lui prête assistance, par voie d'avis, pour l'analyse et l'élaboration de ces décisions.

3. Lorsqu'il ressort d'une décision adoptée en vertu du paragraphe 2 que la classification envisagée n'est pas conforme aux critères énoncés aux points 28) et 55) de l'article 2, l'État membre concerné soumet, eu égard à cette décision, une nouvelle notification dont les modalités sont conformes à ces critères. La Commission prend une décision sur cette notification conformément au paragraphe 2.

4. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés concernés fondent leurs projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne en route et terminaux sur les classifications que la Commission a jugées conformes aux critères énoncés aux points 28) et 55) de l'article 2. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances se fonde sur ces mêmes classifications lorsqu'elle évalue la répartition des coûts entre les services de navigation aérienne en route et terminaux en vertu de l'article 13, paragraphe 3.»

65) Un nouvel article 13 est inséré, intitulé «*Plans de performance et objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route des prestataires de services de la circulation aérienne désignés*» et libellé comme suit:

«1. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés pour les services de la circulation aérienne en route adoptent, pour chaque période de référence, des projets de plans de performance pour tous les services de navigation aérienne en route qu'ils fournissent et, le cas échéant, qu'ils acquièrent auprès d'autres prestataires.

Les projets de plans de performance sont adoptés après la définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et avant le début de la période de référence concernée. Ils contiennent des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, compatibles avec les objectifs de performance de l'Union. Ces projets de plans de performance tiennent compte du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. Les projets de plans de performance sont rendus publics.

2. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne en route visés au paragraphe 1 comprennent les informations pertinentes fournies par le gestionnaire de réseau. Avant d'adopter ces projets de plans, les prestataires de services de la circulation aérienne désignés consultent les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas

échéant, les autorités militaires, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés soumettent également ces plans à l'autorité nationale compétente responsable de leur certification, qui vérifie la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

3. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne en route contiennent des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route qui sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union correspondants dans tous les domaines de performance clés et remplissent les conditions supplémentaires énoncées au troisième alinéa.

La compatibilité des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union est établie selon les critères suivants:

a) lorsque des valeurs de ventilation ont été établies en liaison avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la comparaison des objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance avec ces valeurs de ventilation;

b) l'évaluation de l'amélioration des performances dans le temps, pour la période de référence couverte par le plan de performance et, en outre, pour l'ensemble de la période comprenant à la fois la période de référence précédente et la période de référence couverte par le plan de performance;

c) la comparaison du niveau de performance prévu du prestataire de services de la circulation aérienne concerné avec les autres prestataires de services de la circulation aérienne faisant partie du même groupe de référence.

En outre, le projet de plan de performance doit remplir les conditions suivantes:

a) les hypothèses de base utilisées pour la définition des objectifs et les mesures destinées à atteindre les objectifs au cours de la période de référence, y compris les valeurs de référence, les prévisions de trafic et les hypothèses économiques utilisées, doivent être précises, adéquates et cohérentes;

b) le projet de plan de performance doit être complet en ce qui concerne les données et les documents justificatifs;

c) l'assiette des coûts pour le calcul des redevances doit être conforme à l'article 20.

4. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances évalue la répartition des coûts entre les services de navigation aérienne en route et terminaux sur la base de la méthode visée à l'article 10, paragraphe 3, point k), et de la classification des différents services évaluée par la Commission conformément à l'article 12.

5. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne en route visés au paragraphe 1, y compris, le cas échéant, la répartition des coûts entre les services de navigation aérienne en route et terminaux, sont soumis pour évaluation et approbation à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances.

6. Dans le cas d'un prestataire de services de la circulation aérienne désigné fournissant à la fois des services de navigation aérienne en route et des services de navigation aérienne terminaux, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances évalue en premier lieu la répartition des coûts entre les différents services conformément au paragraphe 4.

Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances constate que la répartition des coûts n'est pas conforme à la méthode ou à la classification visée au paragraphe 4, le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné présente un nouveau projet de plan de performance conforme à cette méthode et à cette classification.

Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances constate que la répartition des coûts est conforme à cette méthode et à cette classification, elle prend une décision en ce sens, en informant le prestataire de services de la circulation aérienne désigné et l'autorité nationale de surveillance concernée. L'autorité nationale de surveillance est liée par les conclusions de cette décision en ce qui concerne la répartition des coûts aux fins de l'évaluation du projet de plan de performance pour les services de navigation aérienne terminaux visé à l'article 14.

7. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances évalue les objectifs de performance des services de navigation aérienne en route et les plans de performance conformément aux critères et aux conditions énoncés au paragraphe 3. Si le paragraphe 6 s'applique, cette évaluation a lieu après qu'une décision sur la répartition des coûts a été prise conformément au paragraphe 6, quatrième alinéa.

Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances constate que le projet de plan de performance satisfait à ces critères et à ces conditions, elle l'approuve.

Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances constate qu'un ou plusieurs objectifs de performance des services de navigation aérienne en route ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ou que le plan de performance ne remplit pas les conditions supplémentaires énoncées au paragraphe 3, elle refuse l'approbation.

8. Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances refuse d'approuver un projet de plan de performance conformément au paragraphe 7, le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné présente un projet de plan de performance révisé, y compris, le cas échéant, des objectifs révisés.

9. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances évalue le projet de plan de performance révisé visé au paragraphe 8 conformément aux critères et aux conditions énoncés au paragraphe 3. Si un projet de plan de performance révisé satisfait à ces critères et à ces conditions, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances l'approuve.

Si un projet de plan de performance révisé ne satisfait pas à ces critères et à ces conditions, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances refuse son approbation et demande au prestataire de services de la circulation aérienne désigné de présenter un projet de plan de performance définitif.

Si le projet de plan de performance révisé soumis conformément au paragraphe 8 est refusé parce qu'il contient des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en

route qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance de l'Union, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances fixe des objectifs de performance compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné, en tenant compte des observations formulées dans la décision visée au paragraphe 7. Le projet de plan de performance définitif que doit présenter le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance ainsi établis par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances, ainsi que les mesures qui doivent permettre d'atteindre ces objectifs.

Si l'approbation du projet de plan de performance révisé soumis conformément au paragraphe 8 n'est refusée que parce qu'il ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 3, troisième alinéa, le projet de plan de performance final que doit présenter le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance et jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et contient les modifications nécessaires eu égard aux conditions dont ladite Agence a estimé qu'elles n'étaient pas remplies.

Si l'approbation du projet de plan de performance révisé présenté conformément au paragraphe 8 est refusée parce qu'il contient des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et parce qu'en outre il ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 3, troisième alinéa, le projet de plan de performance définitif à présenter par le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance établis par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances conformément au troisième alinéa et les mesures nécessaires pour atteindre ces objectifs, ainsi que les modifications nécessaires eu égard aux conditions dont ladite Agence a estimé qu'elles n'étaient pas remplies.

10. Les prestataires de services de la circulation aérienne concernés adoptent à titre définitif et rendent publics les projets de plans de performance approuvés par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation.

11. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances publie des rapports réguliers, dans les délais visés dans les actes d'exécution à adopter conformément à l'article 18, sur le suivi des performances des services de navigation aérienne en route et des fonctions de réseau, y compris des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance en route à l'échelle de l'Union et des objectifs de performance des prestataires de services de navigation aérienne en route pour les prestataires de services de navigation aérienne, dont elle rend publics les résultats.

Le prestataire de services de la circulation aérienne désigné fournit les informations et données nécessaires au suivi des performances des services de navigation aérienne. Cela comprend les informations et les données relatives aux coûts réels et aux recettes. Si les objectifs de performance ne sont pas atteints ou que le plan de performance n'est pas correctement mis en œuvre, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances prend des décisions exigeant la mise en œuvre de mesures correctives par les prestataires de services de la circulation aérienne. Ces mesures correctives peuvent comprendre, lorsque cela est objectivement nécessaire, l'obligation pour un prestataire de services de la circulation aérienne de déléguer la fourniture des services concernés à un

autre prestataire de services de la circulation aérienne. Si le non-respect des objectifs de performance persiste, que le plan de performance continue d'être mis en œuvre de manière incorrecte ou que les mesures correctrices imposées ne sont pas appliquées ou ne le sont pas correctement, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances mène une enquête et émet un avis à l'intention de la Commission conformément à l'article 24, paragraphe 2. La Commission peut prendre des mesures conformément à l'article 24, paragraphe 3.»

66) Un nouvel article 14 est inséré, intitulé «Plans de performance et objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux des prestataires de services de la circulation aérienne désignés» et libellé comme suit:

«1. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés pour les services de la circulation aérienne terminaux adoptent, pour chaque période de référence, des projets de plans de performance pour tous les services de navigation aérienne terminaux qu'ils fournissent et, le cas échéant, qu'ils acquièrent auprès d'autres prestataires.

Les projets de plans de performance sont adoptés après la définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et avant le début de la période de référence concernée. Ils contiennent des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, compatibles avec les objectifs de performance de l'Union. Ces projets de plans de performance tiennent compte du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. Les projets de plans de performance sont rendus publics.

2. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne terminaux visés au paragraphe 1 comprennent les informations pertinentes fournies par le gestionnaire de réseau. Avant d'adopter ces projets de plans, les prestataires de services de la circulation aérienne désignés consultent les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les autorités militaires, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés soumettent également ces plans à l'autorité nationale compétente responsable de leur certification, qui vérifie la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

3. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne terminaux contiennent des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux qui sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union correspondants dans tous les domaines de performance clés et remplissent les conditions supplémentaires énoncées au troisième alinéa.

La compatibilité des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union est établie selon les critères suivants:

a) lorsque des valeurs de ventilation ont été établies en liaison avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la comparaison des objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance avec ces valeurs de ventilation;

b) l'évaluation de l'amélioration des performances dans le temps, pour la période de référence couverte par le plan de performance et, en outre, pour l'ensemble de la période

comprenant à la fois la période de référence précédente et la période de référence couverte par le plan de performance;

c) la comparaison du niveau de performance prévu du prestataire de services de la circulation aérienne concerné avec les autres prestataires de services de la circulation aérienne faisant partie du même groupe de référence.

En outre, le projet de plan de performance doit remplir les conditions suivantes:

a) les hypothèses de base utilisées pour la définition des objectifs et les mesures destinées à atteindre les objectifs au cours de la période de référence, y compris les valeurs de référence, les prévisions de trafic et les hypothèses économiques utilisées, doivent être précises, adéquates et cohérentes;

b) le projet de plan de performance doit être complet en ce qui concerne les données et les documents justificatifs;

c) l'assiette des coûts pour le calcul des redevances doit être conforme à l'article 20.

4. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne terminaux visés au paragraphe 1 sont soumis pour évaluation et approbation à l'autorité nationale de surveillance.

5. Dans le cas d'un prestataire de services de la circulation aérienne désigné fournissant à la fois des services de navigation aérienne en route et des services de navigation aérienne terminaux, le projet de plan de performance pour les services de navigation aérienne terminaux à soumettre à l'autorité nationale de surveillance est le plan devant faire l'objet d'une décision positive sur la répartition des coûts prise par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances conformément à l'article 13, paragraphe 6, troisième alinéa.

6. L'autorité nationale de surveillance évalue les objectifs de performance des services de navigation aérienne terminaux et les plans de performance conformément aux critères et aux conditions énoncés au paragraphe 3. Si le paragraphe 5 s'applique, l'autorité nationale de surveillance fonde son évaluation sur les conclusions de la décision prise par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances en ce qui concerne la répartition des coûts.

Si l'autorité nationale de surveillance constate que le projet de plan de performance satisfait à ces critères et à ces conditions, elle l'approuve.

Si l'autorité nationale de surveillance constate qu'un ou plusieurs objectifs de performance des services de navigation aérienne terminaux ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ou que le plan de performance ne remplit pas les conditions supplémentaires énoncées au paragraphe 3, elle refuse l'approbation.

7. Si l'autorité nationale de surveillance refuse d'approuver un projet de plan de performance conformément au paragraphe 6, le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné présente un projet de plan de performance révisé, y compris, le cas échéant, des objectifs révisés.

8. *L'autorité nationale de surveillance évalue le projet de plan de performance révisé visé au paragraphe 7 conformément aux critères et aux conditions énoncés au paragraphe 3. Si un projet de plan de performance révisé satisfait à ces critères et à ces conditions, l'autorité nationale de surveillance l'approuve.*

Si un projet de plan de performance révisé ne satisfait pas à ces critères et à ces conditions, l'autorité nationale de surveillance refuse son approbation et demande au prestataire de services de la circulation aérienne désigné de présenter un projet de plan de performance définitif.

Si le projet de plan de performance révisé soumis conformément au paragraphe 7 est refusé parce qu'il contient des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance de l'Union, l'autorité nationale de surveillance fixe des objectifs de performance compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné, en tenant compte des observations formulées dans la décision visée au paragraphe 6. Le projet de plan de performance définitif que doit présenter le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance ainsi établis par l'autorité nationale de surveillance, ainsi que les mesures qui doivent permettre d'atteindre ces objectifs.

Si l'approbation du projet de plan de performance révisé soumis conformément au paragraphe 7 n'est refusée que parce qu'il ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 3, troisième alinéa, le projet de plan de performance final que doit présenter le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance et jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union par l'autorité nationale de surveillance et contient les modifications nécessaires eu égard aux conditions dont l'autorité nationale de surveillance a estimé qu'elles n'étaient pas remplies.

Si l'approbation du projet de plan de performance révisé présenté conformément au paragraphe 7 est refusée parce qu'il contient des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et parce qu'en outre il ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 3, troisième alinéa, le projet de plan de performance définitif à présenter par le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance établis par l'autorité nationale de surveillance conformément au troisième alinéa et les mesures nécessaires pour atteindre ces objectifs, ainsi que les modifications nécessaires eu égard aux conditions dont l'autorité nationale de surveillance a estimé qu'elles n'étaient pas remplies.

9. *Les prestataires de services de la circulation aérienne concernés adoptent à titre définitif et rendent publics les projets de plans de performance approuvés par l'autorité nationale de surveillance.*

10. *L'autorité nationale de surveillance concernée publie des rapports réguliers sur le suivi des performances des services de navigation aérienne terminaux, y compris des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance des prestataires de services de navigation aérienne terminaux pour les prestataires de services de navigation aérienne, dont elle publie les résultats.*

Le prestataire de services de la circulation aérienne désigné fournit les informations et données nécessaires au suivi des performances des services de navigation aérienne. Cela comprend les informations et les données relatives aux coûts réels et aux recettes.

Si les objectifs de performance ne sont pas atteints ou que le plan de performance n'est pas correctement mis en œuvre, l'autorité nationale de surveillance prend des décisions exigeant la mise en œuvre de mesures correctives par les prestataires de services de la circulation aérienne. Ces mesures correctives peuvent comprendre, lorsque cela est objectivement nécessaire, l'obligation pour un prestataire de services de la circulation aérienne de déléguer la fourniture des services concernés à un autre prestataire de services de la circulation aérienne. Si le non-respect des objectifs de performance persiste, que le plan de performance continue d'être mis en œuvre de manière incorrecte ou que les mesures correctrices imposées ne sont pas appliquées ou ne le sont pas correctement, l'autorité nationale de surveillance demande à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances de mener une enquête conformément à l'article 24, paragraphe 2, et la Commission peut prendre des mesures conformément à l'article 24, paragraphe 3.

11. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'autorité nationale de surveillance en vertu du présent article soient soumises à un contrôle juridictionnel.

12. Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances exécute les fonctions d'une autorité nationale de surveillance en application de l'article 3, paragraphe 8, les projets de plans de performance des services de navigation aérienne terminaux sont soumis à ladite Agence en même temps que les projets de plans de performance des services de navigation aérienne en route. Si l'Agence a pris une décision concernant la répartition des coûts au sens de l'article 13, paragraphe 6, troisième alinéa, cette décision est contraignante à son égard aux fins de l'évaluation des projets de plans de performance des services de navigation aérienne terminaux.»

67) Un nouvel article 15 est inséré, intitulé «*Rôle de l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances en ce qui concerne la surveillance des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne terminaux*» et libellé comme suit:

«1. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances établit régulièrement une évaluation des performances des services de navigation aérienne terminaux à l'échelle de l'Union et de leur corrélation avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

2. Aux fins de l'élaboration de l'évaluation visée au point 1, les autorités nationales de surveillance notifient à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances leurs rapports visés à l'article 14, paragraphe 10, et fournissent toute autre information que ladite Agence peut demander à cet effet.»

68) Un nouvel article 16 est inséré, intitulé «*Plan de performance du réseau*» et libellé comme suit:

«1. Le gestionnaire de réseau élabore, pour chaque période de référence, un projet de plan de performance du réseau pour toutes les fonctions de réseau qu'il assure.

Le projet de plan de performance du réseau est établi après la définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et avant le début de la période de référence concernée. Il contient des objectifs de performance dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique.

2. Le projet de plan de performance du réseau est soumis à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et à la Commission.

À la demande de la Commission, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances émet un avis à son intention sur le projet de plan de performance du réseau en se fondant sur les critères essentiels suivants:

a) la prise en compte de l'amélioration des performances dans le temps, pour la période de référence couverte par le plan de performance et, en outre, pour la période comprenant à la fois la période de référence précédente et la période de référence couverte par le plan de performance;

b) l'exhaustivité du projet de plan de performance du réseau en ce qui concerne les données et les documents justificatifs.

Si la Commission constate que le projet de plan de performance du réseau est complet et indique une amélioration satisfaisante des performances, elle adopte le projet de plan de performance du réseau à titre définitif. Dans le cas contraire, la Commission peut demander au gestionnaire de réseau de soumettre un projet de plan de performance du réseau révisé.»

69) Un nouvel article 17 est inséré, intitulé «Révision des objectifs de performance et des plans de performance durant une période de référence» et libellé comme suit:

«1. Si, au cours d'une période de référence, les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ne sont plus satisfaisants en raison d'une évolution sensible de la situation et si la révision des objectifs est nécessaire et proportionnée, la Commission révisé ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union. L'article 11 s'applique à cette décision. À la suite de cette révision, les prestataires de services de la circulation aérienne désignés adoptent de nouveaux projets de plans de performance auxquels s'appliquent les articles 13 et 14. Le gestionnaire de réseau élabore un nouveau projet de plan de performance du réseau auquel s'applique l'article 16.

2. La décision relative aux objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union visée au paragraphe 1 comprend des dispositions transitoires pour la période allant jusqu'à l'entrée en vigueur des plans de performance définitifs adoptés en application de l'article 13, paragraphe 6, et de l'article 14, paragraphe 6.

3. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés peuvent demander à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances, dans le cas des services de navigation aérienne en route, ou à l'autorité nationale de surveillance concernée, dans le cas des services de navigation aérienne terminaux, l'autorisation de réviser un ou plusieurs objectifs de performance au cours d'une période de référence. Une telle demande peut être présentée lorsque les seuils d'alerte sont franchis ou lorsque les prestataires de services de la circulation aérienne désignés démontrent que les données, les hypothèses et les motifs initiaux sur lesquels s'appuient les objectifs de performance ne sont plus exacts, de manière significative et durable, en raison de circonstances qu'il était impossible de prévoir au moment de l'adoption du plan de performance.

4. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances, dans le cas des services de navigation aérienne en route, ou l'autorité nationale de surveillance concernée, dans le cas des services de navigation aérienne terminaux, n'autorise le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné à procéder à la révision prévue que si

elle est nécessaire et proportionnée et si les objectifs de performance révisés garantissent le maintien de la compatibilité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Si la révision est autorisée, les prestataires de services de la circulation aérienne désignés adoptent de nouveaux projets de plans de performance, conformément aux procédures prévues aux articles 13 et 14.»

70) Un nouvel article 18 est inséré, intitulé «*Mise en œuvre du système de performance*» et libellé comme suit:

«Aux fins de la mise en œuvre du système de performance, la Commission adopte des exigences et procédures détaillées en ce qui concerne l'article 10, paragraphe 3, et les articles 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17, notamment pour l'élaboration des projets de plans de performance, la définition des objectifs de performance, les critères et conditions de leur évaluation, la méthode de répartition des coûts entre les services de navigation aérienne en route et terminaux, le suivi des performances et l'adoption de mesures correctrices, ainsi que les calendriers relatifs à toutes les procédures. Ces exigences et procédures font l'objet d'un acte d'exécution adopté en application de la procédure consultative visée à l'article 37, paragraphe 2.»

71) Un nouvel article 20 est inséré, intitulé «*Assiettes des coûts pour le calcul des redevances*» et libellé comme suit:

«1. Les assiettes des coûts pour le calcul des redevances liées aux services de navigation aérienne en route et aux services de navigation aérienne terminaux sont constituées des coûts fixés de la fourniture de ces services dans la zone tarifaire de route et la zone tarifaire terminale concernées, tels qu'ils sont établis dans les plans de performance adoptés conformément aux articles 13 et 14.

2. Les coûts fixés visés au paragraphe 1 comprennent les coûts des installations et des services concernés, 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.

3. Les coûts fixés visés au paragraphe 1 comprennent également les coûts suivants:

a) les coûts supportés par les prestataires de services de la circulation aérienne pour les droits et redevances versés à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances;

b) les coûts ou une partie des coûts supportés par les prestataires de services de la circulation aérienne dans le cadre de leur surveillance et de leur certification par les autorités nationales de surveillance, sauf si les États membres font appel à d'autres ressources financières pour couvrir ces coûts;

c) les coûts supportés par les prestataires de services de la circulation aérienne pour la fourniture de services de navigation aérienne et de fonctions de réseau, y compris les tâches confiées au gestionnaire de réseau, sauf si les États membres font appel à d'autres ressources financières pour couvrir ces coûts.

4. Les coûts fixés ne comprennent pas le coût des sanctions imposées par les États membres visées à l'article 42 ni le coût des éventuelles mesures correctrices visées à l'article 13, paragraphe 11, et à l'article 14, paragraphe 10.

5. Les subventions croisées ne sont pas autorisées entre services de navigation aérienne en route et services de navigation aérienne terminaux. Les coûts relatifs à la fois aux services de navigation aérienne en route et aux services de navigation aérienne terminaux sont répartis de manière proportionnelle entre services de navigation aérienne en route et services de navigation aérienne terminaux sur la base d'une méthode transparente. Les subventions croisées 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 identifiées de manière transparente conformément à l'article 25, paragraphe 3.

6. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés fournissent des informations détaillées sur leur assiette de coûts à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances, aux autorités nationales de surveillance et à la Commission. À cette fin, les coûts sont ventilés selon la séparation des comptes visée à l'article 25, paragraphe 3, et en distinguant les coûts de personnel, les coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel, les coûts d'amortissement, le coût du capital, les coûts supportés pour les droits et redevances versés à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et les coûts exceptionnels.»

72) Un nouvel article 21 est inséré, intitulé «Fixation des taux unitaires» et libellé comme suit:

«1. Les taux unitaires sont fixés par année civile et pour chaque zone tarifaire sur la base des coûts fixés et des prévisions de trafic établies dans les plans de performance, ainsi que des ajustements applicables en fonction des années précédentes et d'autres recettes.

2. Les taux unitaires sont fixés par les autorités nationales de surveillance, après que l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances a vérifié qu'ils sont conformes à l'article 19, à l'article 20 et au présent article. Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances constate qu'un taux unitaire ne satisfait pas à ces exigences, le taux unitaire est réexaminé en conséquence par l'autorité nationale de surveillance concernée. Si un taux unitaire demeure en défaut de remplir ces exigences, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances mène une enquête et émet un avis à l'intention de la Commission conformément à l'article 24, paragraphe 2, et la Commission peut prendre des mesures conformément à l'article 24, paragraphe 3.

À des fins de tarification, et lorsque la congestion cause d'importants problèmes de réseau, notamment une détérioration des performances environnementales, la Commission peut définir, par la voie d'un règlement d'exécution adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, un taux unitaire commun pour les services de navigation aérienne en route dans l'ensemble de l'espace aérien du ciel unique européen, ainsi que des procédures et des règles détaillées pour son application. Le taux unitaire commun visé au premier alinéa est calculé sur la base d'une moyenne pondérée des différents taux unitaires des prestataires de services de navigation aérienne concernés. Le produit du taux unitaire commun est réaffecté de manière à garantir la neutralité des recettes pour les prestataires de services de la circulation aérienne concernés.»

73) Un nouvel article 22 est inséré, intitulé «Établissement des redevances» et libellé comme suit:

«1. Des redevances sont imposées aux usagers de l'espace aérien pour la fourniture de services de navigation aérienne, dans des conditions non discriminatoires, en tenant compte des capacités contributives relatives des différents types d'aéronefs concernés. Lors de la

fixation des redevances demandées aux différents usagers de l'espace aérien pour l'utilisation d'un même service, aucune distinction n'est faite selon la nationalité des usagers ou la catégorie à laquelle ils appartiennent.

2. La redevance liée aux services de navigation aérienne en route pour un vol donné dans une zone tarifaire de route donnée est calculée sur la base du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire de route et des unités de services en route pour ledit vol. La redevance est constituée d'une ou de plusieurs composantes variables, dont chacune est fondée sur des facteurs objectifs.

3. La redevance liée aux services de navigation aérienne terminaux pour un vol donné dans une zone tarifaire terminale donnée est calculée sur la base du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire terminale et des unités de services terminaux pour ledit vol. Aux fins du calcul de la redevance pour services de navigation aérienne terminaux, l'approche et le départ d'un vol comptent comme un vol unique. La redevance est constituée d'une ou de plusieurs composantes variables, dont chacune est fondée sur des facteurs objectifs.

4. L'exonération des redevances de navigation aérienne pour certains usagers de l'espace aérien, notamment les exploitants d'aéronefs légers et d'aéronefs d'État, peut être autorisée, à condition que le coût d'une telle exonération soit couvert par d'autres ressources et ne soit pas répercuté sur les autres usagers de l'espace aérien.

5. Les redevances sont modulées de manière à encourager les prestataires de services de navigation aérienne, les aéroports et les usagers de l'espace aérien à favoriser l'amélioration des performances environnementales ou de la qualité du service, notamment l'utilisation accrue de carburants de substitution durables, l'augmentation des capacités, la réduction des retards et le développement durable, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal, en particulier pour la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. La modulation consiste en avantages ou désavantages financiers et est neutre sur le plan des recettes pour les prestataires de services de la circulation aérienne.»

74) Un nouvel article 23 est inséré, intitulé «*Mise en œuvre du système de tarification*» et libellé comme suit:

«Aux fins de la mise en œuvre du système de tarification, la Commission adopte des exigences et procédures détaillées en ce qui concerne les articles 19, 20, 21 et 22, notamment pour les assiettes de coûts et les coûts fixés, la fixation des taux unitaires, les mécanismes incitatifs et les mécanismes de partage des risques, ainsi que la modulation des redevances. Ces exigences et procédures font l'objet d'un acte d'exécution adopté en application de la procédure consultative visée à l'article 37, paragraphe 2.»

Nouveau chapitre IV: Gestion de réseau

75) Un nouveau chapitre IV est ajouté, intitulé «*Gestion de réseau*».

76) Le chapitre se compose des articles 26 à 31.

77) Pour les articles 26, 27 et 29 à 31, il est fait référence aux points 58), 60), 61) et 63) ci-dessus.

78) Le nouvel article 28 est intitulé «*Transparence comptable du gestionnaire de réseau*» et libellé comme suit:

«1. Le gestionnaire de réseau établit, soumet et publie ses comptes financiers. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales adoptées par l'Union. Si, en raison de son statut juridique, le gestionnaire de réseau ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il s'y conforme dans toute la mesure du possible.

2. Le gestionnaire de réseau publie un rapport annuel et est régulièrement soumis à un audit indépendant.»

CHAPITRE V: Espace aérien, interopérabilité et innovation technologique

79) Le chapitre IV devient le chapitre V et son titre est reformulé comme suit: «Espace aérien, interopérabilité et innovation technologique».

80) L'article 23 devient l'article 32 et est reformulé comme suit:

«Sans préjudice de la publication par les États membres de l'information aéronautique et en concordance avec ladite publication, le gestionnaire de réseau, en collaboration avec la Commission, établit une infrastructure d'information aéronautique à l'échelle de l'Union afin de favoriser 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. L'information aéronautique ainsi mise à disposition est uniquement une information conforme aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII, point 2.1, du règlement (UE) 2018/1139.

81) L'article 24 est supprimé.

82) Un nouvel article 33 est inséré, intitulé «Gestion souple de l'espace aérien» et libellé comme suit:

«1. Les États membres assurent, en tenant compte de l'organisation des aspects militaires relevant de leur compétence, l'application dans le ciel unique européen du concept de gestion souple de l'espace aérien tel qu'il a été défini par l'OACI et développé par Eurocontrol, afin de faciliter la gestion de l'espace et du trafic aériens dans le cadre de la politique commune des transports et en cohérence avec le plan directeur européen de gestion du trafic aérien.

2. Les États membres font rapport tous les ans à la Commission sur l'application, dans le cadre de la politique commune des transports, du concept de gestion souple de l'espace aérien pour ce qui concerne l'espace aérien dont ils sont responsables.

3. Lorsque, notamment afin de donner suite aux rapports soumis par les États membres, il devient nécessaire de renforcer et d'harmoniser l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien dans le ciel unique européen, la Commission adopte des mesures dans le cadre de la politique commune des transports. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.»

83) Un nouvel article 34 est inséré, intitulé «Coordination de SESAR» et libellé comme suit:

«Les entités chargées des tâches prévues par le droit de l'Union dans les domaines de la coordination de la phase de définition de SESAR, de la phase de développement de SESAR et de la phase de déploiement de SESAR, selon le cas, coopèrent pour assurer une coordination efficace entre ces trois phases de manière à garantir une transition sans heurts et en temps utile entre elles.

Toutes les parties intéressées civiles et militaires concernées y sont associées dans toute la mesure du possible.»

CHAPITRE VI: Dispositions finales

84) Le chapitre V devient le chapitre VI.

85) L'article 25 est supprimé.

86) L'article 26 devient l'article 36 et est modifié comme suit:

(hhhh) le paragraphe 2 est reformulé comme suit:

«La délégation de pouvoir visée aux articles 6 et 26 est conférée à la Commission pour une durée de sept ans à partir de [la date de publication du présent règlement]. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.»

(iiii) au paragraphe 3, les références à «l'article 11, paragraphe 7, l'article 17, paragraphe 3, et l'article 25» sont remplacées par des références aux «articles 6 et 26»;

(jjjj) au début du paragraphe 4, la nouvelle phrase suivante est ajoutée:

«Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".»

(kkkk) au paragraphe 5, les références à «l'article 11, paragraphe 7, l'article 17, paragraphe 3, et l'article 25» sont remplacées par des références aux «articles 6 et 26»;

87) L'article 27 devient l'article 37. Au paragraphe 1, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«La Commission est assistée par le comité du ciel unique, ci-après dénommé "comité", composé de deux représentants de chaque État membre et présidé par la Commission. Le comité veille à un examen approprié des intérêts de toutes les catégories d'utilisateurs.»

88) En ce qui concerne l'article 28, il est fait référence au point 45 ci-dessus.

89) L'article 29 est supprimé.

90) L'article 30 devient l'article 39 et est reformulé comme suit:

«L'Union et ses États membres visent et concourent à étendre le ciel unique européen à des pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne. À cette fin, ils s'efforcent, dans le cadre des accords conclus avec les pays tiers voisins, d'étendre le ciel unique européen à ces pays. En outre, ils s'efforcent de coopérer avec ces pays, soit dans le cadre d'accords sur les fonctions de réseau, soit dans le cadre de l'accord entre l'Union et Eurocontrol établissant un cadre général pour une coopération renforcée, renforçant ainsi la "dimension paneuropéenne" de la gestion du trafic aérien.»

91) L'article 31 devient l'article 40. Son titre est remplacé par le texte suivant: «Soutien d'autres organismes» et son texte est reformulé comme suit:

«La Commission peut solliciter le soutien d'autres organismes pour l'exécution des tâches qui lui incombent en vertu du présent règlement.»

92) L'article 32 devient l'article 41 et est reformulé comme suit:

«1. Ni les autorités nationales de surveillance, agissant conformément à leur législation nationale, ni la Commission, ni l'Agence, qu'elle agisse ou non en tant qu'organe d'évaluation des performances, ni le gestionnaire de réseau ne divulguent d'informations de nature confidentielle, en particulier au sujet des prestataires de services de navigation aérienne, de leurs relations d'affaires ou de la composition de leurs coûts.

2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des autorités nationales de surveillance, de la Commission ou de l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances 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 informations commerciales sensibles.

3. Les informations et données fournies conformément au système de tarification établi aux articles 19 à 24, notamment en ce qui concerne les couts fixés, les coûts réels et les recettes des prestataires de services de circulation aérienne désignés sont rendues publiques.»

93) L'article 33 devient l'article 42. La première phrase est reformulée comme suit:

«Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et des actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, commises en particulier par les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroport et les prestataires de services, et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions.

94) L'article 34 devient l'article 43 et est reformulé comme suit:

«1. La Commission procède à une évaluation de l'application du présent règlement d'ici à 2030. Lorsque cela est justifié à cette fin, la Commission peut demander aux États membres des informations pertinentes pour l'application du présent règlement.

2. La Commission transmet ses conclusions au Parlement européen et au Conseil. Les résultats de l'évaluation sont rendus publics.»

95) L'article 35 devient l'article 44. La ponctuation est modifiée, de sorte que le texte est formulé comme suit:

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

(III) pour la surveillance de l'espace aérien sous sa responsabilité, conformément aux accords régionaux de navigation aérienne de l'OACI, notamment la capacité de détecter, d'identifier et d'évaluer tous les aéronefs empruntant cet espace aérien, en vue de veiller à sauvegarder la sécurité des vols et à prendre des mesures pour satisfaire aux impératifs de la sécurité et de la défense;

(mmmm) en cas de troubles intérieurs graves affectant l'ordre public;

(nnnn) en cas de guerre ou de tension internationale grave constituant une menace de guerre;

- (oooo) afin de remplir les obligations internationales que cet État membre a contractées en vue du maintien de la paix et de la sécurité internationale;
- (pppp) afin d'effectuer les opérations et l'entraînement militaires, y compris les moyens nécessaires à des exercices.»

- 96) L'article 36 est supprimé.
- 97) L'article 37 devient l'article 45 et la référence au règlement (CE) n° 552/2004 est supprimée.
- 98) L'article 38 devient l'article 46. Le texte de cet article dans la proposition initiale devient le paragraphe 1 et le paragraphe 2 suivant est ajouté:

«2. L'article 3, paragraphe 3, est applicable à compter du [OP: veuillez insérer la date — 48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement].

Les articles 10 à 24 sont applicables à compter du 1^{er} juillet 2023. Toutefois, l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004 et l'article 15 du règlement (CE) n° 550/2004, ainsi que les actes d'exécution y afférents, continuent de s'appliquer aux fins de la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification en rapport avec la troisième période de référence.

L'article 26, paragraphe 3, et l'article 32 s'appliquent au gestionnaire de réseau à compter du jour où une décision de nomination, adoptée conformément à l'article 27, paragraphe 2, après l'entrée en vigueur du présent règlement et englobant ces dispositions, devient applicable.»

Annexes

- 99) L'annexe I est supprimée.
- 100) L'annexe II devient l'annexe I et son titre est remplacé par le titre suivant: «Conditions dont peuvent être assortis les certificats visés à l'article 6». Son texte est reformulé comme suit:

«Les conditions supplémentaires dont les certificats peuvent, le cas échéant, être assortis portent sur:

- (a) les restrictions à l'exploitation des services autres que ceux liés à la fourniture de services de navigation aérienne;*
- b) les contrats, accords ou autres mesures existant entre le prestataire de services et un tiers et concernant les services fournis;*
- c) la fourniture d'informations raisonnablement nécessaires au contrôle des exigences énoncées à l'article 6, paragraphe 1;*
- d) d'autres conditions juridiques qui ne sont pas propres aux services de navigation aérienne, telles que celles relatives à la suspension ou à la révocation du certificat.»*

- 101) Une nouvelle annexe est ajoutée, intitulée «Règlements abrogés avec leur modification» et formulée comme suit:

«

<i>Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil</i>	
---	--

<i>(JO L 96 du 31.3.2004, p. 1)</i>	
<i>Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil</i> <i>(JO L 96 du 31.3.2004, p. 10)</i>	
<i>Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil</i> <i>(JO L 96 du 31.3.2004, p. 20)</i>	
<i>Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement Européen et du Conseil</i> <i>(JO L 300 du 14.11.2009, p. 34)</i>	<i>Uniquement les articles 1^{er}, 2 et 3</i>

»

102) L'annexe III est adaptée selon la présente proposition modifiée.

Le texte intégral de la proposition modifiée de codification est fourni afin d'en faciliter la lecture et l'examen.

•

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen

(refonte)

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
 vu le traité ~~☒~~ sur le fonctionnement de l'Union européenne ~~☒~~ instituant la Communauté européenne, et notamment son article ~~80, paragraphe 2~~ ~~☒~~ 100, paragraphe 2 ~~☒~~ ,
 vu la proposition de la Commission européenne,
 après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
 vu l'avis du Comité économique et social européen²¹,
 vu l'avis du Comité des régions²²,
 statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
 considérant ce qui suit:

↓ nouveau

(1) Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil²³, le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil²⁴ et le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil²⁵ ont été modifiés de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte desdits règlements.

²¹ ~~JO C 241 du 7.10.2002, p. 24; JO C [...] du [...], p. [...].~~

²² ~~JO C 278 du 14.11.2002, p. 13; JO C [...] du [...], p. [...].~~

²³ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

²⁴ Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10).

²⁵ Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20).

↓ 549/2004 considérant 1 (adapté)

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

↓ 549/2004 considérant 2 (adapté)

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

↓ 1070/2009 considérant 2

(adapté)

⇒ nouveau

- (2) L'adoption par le Parlement européen et le Conseil du premier paquet législatif sur le ciel unique européen, à savoir du règlement (CE) n° 549/2004 ~~du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen~~ («règlement cadre»), du règlement (CE) n° 550/2004 ~~du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen~~ («règlement sur la fourniture de service»), du règlement (CE) n° 551/2004 ~~du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen~~ («règlement sur l'espace aérien») et du règlement (CE) n° 552/2004 ~~du Parlement européen et du Conseil~~²⁶ ~~du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien~~ («règlement sur l'interopérabilité»), a établi une base juridique solide pour un système de gestion du trafic aérien (ci-après «GTA») sans discontinuité, interopérable et sûr. ⇒ L'adoption du deuxième paquet, à savoir le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil²⁷, a encore renforcé l'initiative «Ciel unique européen» en introduisant les concepts de système de performance et de fonction de gestion du réseau afin d'améliorer encore les performances du réseau européen de GTA. Le règlement (CE) n° 552/2004 a été abrogé par le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil²⁸, étant donné que les règles nécessaires à

²⁶ Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 26).

²⁷ Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 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 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 34)

²⁸ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010,

l'interopérabilité des systèmes, composants et procédures GTA ont été intégrées dans ce règlement. ↩

↓ nouveau

- (3) Afin de tenir compte des modifications introduites dans le règlement (UE) 2018/1139, il est nécessaire d'aligner le contenu du présent règlement sur celui du règlement (UE) 2018/1139.
-

↓ 550/2004 considérant 3 (adapté)

~~Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 («règlement cadre»)²⁹ établit le cadre de la création du ciel unique européen.~~

↓ 551/2004 considérant 4 (adapté)

~~Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 («règlement cadre»)³⁰ établit le cadre de la création du ciel unique européen.~~

↓ 551/2004 considérant 5 (adapté)

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

↓ 1070/2009 considérant 1

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

(UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

²⁹ Voir page 1 du présent Journal officiel.

³⁰ Voir page 1 du présent Journal officiel.

↓ 1070/2009 considérant 37

(adapté)

⇒ nouveau

- (6) Aux fins de la réalisation simultanée des objectifs de renforcement des normes de sécurité de la circulation aérienne et d'amélioration des performances globales de la gestion du trafic aérien ☒ et des services de navigation aérienne ☒ (ANS) pour la circulation aérienne générale en Europe, il convient de tenir compte du facteur humain. Dès lors, les États membres devraient envisager la mise en place ⇒ veiller au respect ⇐ des principes de la «culture d'équité». ⇒ Les avis et recommandations du groupe d'experts sur la dimension humaine³¹ du ciel unique européen devraient être examinés et pris en compte. ⇐
-

↓ nouveau

- (7) L'amélioration des performances environnementales de la GTA contribue aussi directement à la réalisation des objectifs énoncés dans l'accord de Paris et dans le pacte vert pour l'Europe de la Commission, notamment par la réduction des émissions du secteur de l'aviation.
-

↓ 549/2004 considérant 6 (adapté)

- ~~(8)~~ ☒ En 2004, ☒ Les États membres ont adopté une déclaration générale sur les questions militaires liées au ciel unique européen³². Selon cette déclaration, les États membres devraient en particulier renforcer la coopération entre civils et militaires et, si et dans la mesure où tous les États membres concernés le jugent nécessaire, faciliter la coopération entre leurs forces armées sur toutes les questions ayant trait à la gestion du trafic aérien.
-

↓ 549/2004 considérant 3

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

³¹ C(2017) 7518 final

³² Voir page 9 du présent Journal officiel.

↓ 549/2004 considérant 4

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

↓ 549/2004 considérant 5 (adapté)

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

↓ 549/2004 considérant 23
(adapté)

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

↓ 550/2004 considérant 1

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

↓ 550/2004 considérant 4

~~La création du ciel unique européen exige des mesures visant à assurer une fourniture sûre et efficace de services de navigation aérienne compatibles avec l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien prévues par le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ³³. Il importe d'établir un cadre harmonisé pour la fourniture de tels services afin de répondre de manière adéquate à la demande des usagers de l'espace aérien et d'assurer un fonctionnement sûr et performant de la circulation aérienne.~~

³³ Voir page 20 du présent Journal officiel.

↓ 551/2004 considérant 1

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

↓ 551/2004 considérant 2 (adapté)

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

↓ 551/2004 considérant 3 (adapté)

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

↓ 551/2004 considérant 6

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

↓ 551/2004 considérant 7

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

↓ 549/2004 considérant 8

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

↓ 549/2004 considérant 24

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

↓ 549/2004 considérant 9

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

↓ 549/2004 considérant 10

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

↓ 549/2004 considérant 11

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

↓ 1070/2009 considérant 9

(adapté)

⇒ nouveau

(10) Pour assurer une surveillance cohérente et fiable de la fourniture de services en Europe, il convient de garantir aux autorités nationales de surveillance assez d'indépendance et de ressources. ~~Cette indépendance~~ Cela ne devrait pas empêcher ~~les dites autorités~~ ☒ une autorité nationale de surveillance ☒ de ⇒ faire partie d'une autorité réglementaire compétente pour plusieurs secteurs réglementés si cette autorité réglementaire satisfait aux exigences d'indépendance, ou d'être rattachée, du point de

~~vue organisationnel, à l'autorité nationale de la concurrence ⇐ d'exercer leurs fonctions au sein d'un cadre administratif.~~

↓ nouveau

(11) Le financement des autorités nationales de surveillance devrait garantir leur indépendance et leur permettre de fonctionner conformément aux principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité. Des procédures appropriées de nomination du personnel devraient contribuer à garantir l'indépendance des autorités nationales de surveillance, en garantissant notamment que les personnes chargées des décisions stratégiques sont nommées par une autorité publique qui n'exerce pas directement de droits de propriété sur les prestataires de services de navigation aérienne.

↓ 1070/2009 considérant 10

⇒ nouveau

(12) Les autorités nationales de surveillance ont un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre du ciel unique européen, aussi ~~la Commission~~ ⇒ devraient-elles ⇐ ~~faciliter la coopération entre ces autorités~~ ⇒ coopérer entre elles ⇐ afin de leur permettre d'échanger des ⇒ informations sur leurs activités et leurs principes en matière de prise de décision, ⇐ leurs meilleures pratiques et ⇒ procédures ainsi qu'en ce qui concerne l'application du présent règlement ⇐ et d'élaborer une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale. Cette coopération devrait intervenir régulièrement.

↓ 550/2004 considérant 6

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

↓ 550/2004 considérant 7

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

↓ 549/2004 considérant 17

(adapté)

~~Les partenaires sociaux devraient être informés et consultés d'une manière appropriée sur toutes les mesures ayant des implications sociales importantes. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998~~

~~concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre partenaires sociaux au niveau européen³⁴ devrait également être consulté.~~

↓ nouveau

- (13) La coopération entre les prestataires de services de la circulation aérienne est un outil important pour améliorer les performances du système européen de gestion du trafic aérien et devrait être encouragée. Les États membres devraient pouvoir mettre en place des mécanismes de coopération qui ne se limitent pas à des formes de coopération ni à des zones géographiques prédéfinies.
- (14) La certification en matière de sécurité et la supervision de la sécurité des prestataires de services de navigation aérienne sont assurées par les autorités nationales compétentes ou par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence»), conformément aux exigences et procédures définies dans le règlement (UE) 2018/1139. Le respect d'exigences supplémentaires relatives à la solidité financière, à la responsabilité et à la couverture des risques est requis pour la fourniture de services de navigation aérienne et devrait faire l'objet d'un certificat économique. Un prestataire de services de navigation aérienne ne devrait pouvoir offrir des services dans l'Union que s'il est titulaire à la fois d'un certificat de sécurité et du certificat économique.
- (15) Il ne devrait pas y avoir de discrimination entre les usagers de l'espace aérien en ce qui concerne la fourniture de services de navigation aérienne équivalents.
- (16) Les services de la circulation aérienne, fournis sur une base exclusive, devraient faire l'objet d'une désignation et être soumis à des exigences minimales en matière d'intérêt public.
- (17) Les prestataires de services de la circulation aérienne ou les exploitants d'aéroports devraient avoir le choix d'acquérir des services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), des services d'information aéronautique (AIS), des services de données pour la circulation aérienne (SDA), des services météorologiques (MET) ou des services de la circulation aérienne terminaux selon les conditions du marché, sans préjudice des exigences de sécurité, lorsqu'ils constatent qu'une telle acquisition permet de réaliser des gains d'efficacité économique. La possibilité de recourir à ces acquisitions devrait permettre une plus grande flexibilité et promouvoir l'innovation dans les services, sans affecter les besoins spécifiques des militaires du point de vue de la confidentialité, de l'interopérabilité, de la résilience des systèmes, de l'accès aux données et de la sécurité de la gestion du trafic aérien.
- (18) Lorsque des services de la circulation aérienne terminaux sont acquis, ils ne devraient pas être soumis au système de tarification établi dans le présent règlement, ni à l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil³⁵, qui a trait à l'applicabilité de ce système.
- (19) La fourniture de services de circulation aérienne en route devrait être séparée, sur le plan organisationnel, de la fourniture de services CNS, AIS, ADS, MET et terminaux

³⁴ ~~JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.~~

³⁵ Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11).

de la circulation aérienne, y compris au moyen de la séparation des comptes, afin de garantir la transparence et d'éviter les discriminations, les subventions croisées et les distorsions de concurrence.

- (20) Le cas échéant, l'acquisition de services de navigation aérienne devrait être effectuée conformément à la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil³⁶ et à la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil³⁷. Les autorités nationales de surveillance devraient veiller au respect des exigences en matière d'acquisition en ce qui concerne les services de navigation aérienne.
- (21) La gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord requiert de disposer de services d'information communs. Afin de limiter les coûts de gestion de ce trafic, les prix des services d'information communs devraient être fondés sur le coût et permettre une marge bénéficiaire raisonnable, et devraient être soumis à l'approbation des autorités nationales de surveillance. Pour permettre la fourniture du service, il y a lieu que les prestataires de services de navigation aérienne communiquent les données requises.
- (22) Les systèmes de performance et de tarification visent à accroître la rentabilité des services de navigation aérienne fournis selon des conditions autres que celles du marché et à promouvoir une meilleure qualité des services. À cette fin, ils devraient prévoir des incitations adéquates. Compte tenu de cet objectif, les systèmes de performance et de tarification ne devraient pas couvrir les services fournis selon les conditions du marché.
- (23) Pour être plus efficace, le contrôle nécessaire des systèmes de performance et de tarification devrait viser les prestataires de services de la circulation aérienne désignés en tant que tels.
- (24) Les responsabilités en matière de contrôle des systèmes de performance et de tarification devraient être réparties de manière appropriée.
- (25) Compte tenu des éléments transfrontaliers et de réseau inhérents à la fourniture de services de navigation aérienne en route et du fait que, par conséquent, les performances doivent notamment être évaluées au regard des objectifs de performance à l'échelle de l'Union, un organe de l'Union devrait être chargé de l'évaluation et de l'approbation des plans de performance et des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route, sous réserve d'un contrôle juridictionnel par un organe de recours et, en fin de compte, par la Cour de justice. Afin de garantir que les tâches sont exécutées avec un haut niveau d'expertise et l'indépendance nécessaire, cet organe de l'Union devrait être l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances («OEP»), fonctionnant conformément aux règles de gouvernance spécifiques énoncées dans le règlement (UE) 2018/1139. Compte tenu de leur connaissance des spécificités locales, nécessaire pour évaluer les services de navigation aérienne terminaux, les autorités nationales de surveillance devraient être chargées de l'évaluation et de l'approbation des plans de performance et des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux. La répartition des coûts entre les services de navigation aérienne en route et terminaux constitue une opération unique, pertinente pour les deux types de services, et devrait donc être soumise au contrôle de l'Agence agissant en tant qu'OEP.

³⁶ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

³⁷ Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

- (26) Les projets de plans de performance dans le domaine des services de navigation en route et terminaux devraient être cohérents avec les objectifs de performance respectifs à l'échelle de l'Union et conformes à certains critères qualitatifs, de manière à garantir autant que possible que les objectifs fixés sont effectivement atteints. La procédure d'évaluation devrait permettre de remédier rapidement aux lacunes constatées.
- (27) Les performances des fonctions de réseau devraient être soumises à des critères qui leur sont propres, eu égard à la nature particulière de ces fonctions. Les fonctions de réseau devraient être soumises à des objectifs de performance dans les domaines clés de performance que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique.
- (28) Le système de tarification devrait reposer sur le principe selon lequel les usagers de l'espace aérien devraient payer les coûts supportés pour la fourniture des services reçus, mais seuls les coûts imputables à ces services et non couverts par d'autres moyens devraient être pris en compte. Les coûts liés au gestionnaire de réseau devraient être inclus dans les coûts fixés pouvant être imputés aux usagers de l'espace aérien. Les redevances devraient favoriser la fourniture sûre, efficace, effective et durable des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau élevé de sécurité et d'efficacité économique, ainsi que les objectifs de performance, et encourager la fourniture de services intégrés tout en réduisant l'impact de l'aviation sur l'environnement.
- (29) Des mécanismes de modulation des redevances visant à améliorer les performances environnementales et la qualité du service, notamment grâce à l'utilisation accrue de carburants de substitution durables, à l'augmentation des capacités et à la réduction des retards, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal, devraient être mis en place à l'échelle de l'Union, compte tenu du caractère transfrontalier de l'aviation. Les autorités nationales de surveillance devraient également avoir la possibilité de mettre en place des mécanismes au niveau local en ce qui concerne les services terminaux.
- (30) Afin d'inciter les usagers de l'espace aérien à emprunter la route la plus courte, en particulier en cas de congestion, il devrait être possible d'établir un taux unitaire commun pour les services en route dans l'ensemble de l'espace aérien du ciel unique européen. L'établissement d'un tel taux unitaire commun devrait être neutre sur le plan des recettes pour les prestataires de services de la circulation aérienne.
- (31) Il convient de prendre des dispositions pour garantir la transparence des comptes des prestataires de services de navigation aérienne, afin d'éviter les subventions croisées et les distorsions qui en résultent.
- (32) Les fonctions de réseau GTA devraient contribuer au développement durable du système de transport aérien et soutenir la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Elles devraient garantir une utilisation durable, efficace et écologiquement optimale de l'espace aérien et des ressources limitées, tenir compte des besoins opérationnels dans le déploiement de l'infrastructure du réseau européen de gestion du trafic aérien et fournir un soutien en cas de crise du réseau. Plusieurs tâches contribuant à l'exécution de ces fonctions devraient être exécutées par un gestionnaire de réseau, dont l'action devrait associer toutes les parties prenantes opérationnelles concernées.
- (33) Dans le processus décisionnel coopératif concernant les décisions que doit prendre le gestionnaire de réseau, l'intérêt du réseau devrait prévaloir. Les parties au processus décisionnel coopératif devraient donc agir dans toute la mesure du possible dans le sens d'une amélioration du fonctionnement et des performances du réseau. Les

procédures relatives au processus décisionnel coopératif devraient promouvoir l'intérêt du réseau et être définies de manière à permettre de résoudre les problèmes et de trouver un consensus dans la mesure du possible.

- (34) Afin de prendre davantage en considération les clients que sont les prestataires de services de la circulation aérienne et de donner davantage la possibilité aux usagers de l'espace aérien d'influencer les décisions qui les concernent, il convient de renforcer l'efficacité de la consultation et de la participation des parties prenantes aux principales décisions opérationnelles des prestataires de services de la circulation aérienne.

↓ 1070/2009 considérant 11
(adapté)

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

↓ 550/2004 considérant 2 (adapté)

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

↓ 550/2004 considérant 10

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

↓ 550/2004 considérant 12

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

↓ 550/2004 considérant 14

~~Dans l'intérêt d'une gestion sûre de la circulation aérienne entre les États membres au profit des usagers de l'espace aérien et des passagers, il convient que le régime de certification~~

~~prévoit un cadre permettant aux États membres de désigner des prestataires de services de la circulation aérienne, indépendamment de l'endroit où ils ont été certifiés.~~

↓ 550/2004 considérant 5

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

↓ 550/2004 considérant 13

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

↓ 550/2004 considérant 15

~~Sur la base de l'analyse des questions de sécurité en la matière qu'ils ont effectuée, il importe que les États membres puissent désigner un ou plusieurs prestataires de services météorologiques en ce qui concerne l'ensemble ou une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, sans devoir organiser un appel d'offres.~~

↓ 550/2004 considérant 19

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

↓ 550/2004 considérant 20

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

↓ 550/2004 considérant 21

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

↓ 550/2004 considérant 22

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

↓ 550/2004 considérant 23

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

↓ 550/2004 considérant 24

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

↓ 550/2004 considérant 25

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

↓ 550/2004 considérant 26

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

↓ 550/2004 considérant 27

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

↓ 551/2004 considérant 8

~~Les activités d'Eurocontrol confirment qu'il ne serait pas réaliste de développer isolément le réseau de routes aériennes et la structure de l'espace aérien, étant donné que chaque État membre fait partie intégrante du réseau européen de gestion du trafic aérien, tant au sein qu'à l'extérieur de la Communauté.~~

↓ 551/2004 considérant 13

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

↓ nouveau

(35) La disponibilité de données opérationnelles pertinentes est essentielle pour permettre la fourniture souple de services de données pour la circulation aérienne, à l'échelle transfrontière et à l'échelle de l'Union. Par conséquent, ces données devraient être mises à la disposition des parties prenantes concernées, y compris de nouveaux prestataires potentiels de services de données pour la circulation aérienne. La précision des informations sur l'état de l'espace aérien et sur des situations de trafic spécifiques, ainsi que la communication de ces informations en temps voulu aux contrôleurs civils et militaires, ont une incidence directe sur la sécurité et l'efficacité des opérations. L'accès en temps voulu aux informations actualisées sur l'état de l'espace aérien est essentiel pour toutes les parties concernées souhaitant tirer profit des structures d'espace aérien disponibles lorsqu'elles remplissent ou modifient leurs plans de vol.

↓ 550/2004 considérant 16

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

↓ 550/2004 considérant 17

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

↓ 550/2004 considérant 18

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

↓ 551/2004 considérant 9

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

↓ 551/2004 considérant 10

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

↓ 1070/2009 considérant 30

(adapté)

⇒ nouveau

- (36) La fourniture d'informations aéronautiques ~~modernes~~, complètes, de haute qualité et disponibles en temps utile a une incidence significative sur la sécurité et sur la facilitation de l'accès à l'espace aérien ~~communautaire~~ ☒ de l'Union ☒ et ⇒ sur les possibilités de déplacement ⇐ ~~la liberté de mouvement~~ à l'intérieur de celui-ci. ~~Compte tenu du plan directeur GTA, la Communauté devrait 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~~
⇒ L'accès à ces données devrait être facilité grâce à une infrastructure d'information appropriée ⇐.

↓ nouveau

- (37) L'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien ne peut être réalisée que par une coopération étroite entre les utilisateurs civils et militaires de cet espace qui, dans la pratique, repose principalement sur la gestion souple de l'espace aérien et sur une coordination efficace entre les autorités civiles et militaires telle qu'elle est prévue par l'OACI. Il convient d'établir des règles en vue de garantir l'application de ce concept et d'habiliter la Commission à prévoir des mesures assurant une plus grande harmonisation.
- (38) Le projet SESAR vise à permettre le développement sûr, efficace et durable sur le plan environnemental du transport aérien en modernisant le système européen et mondial de GTA. Pour qu'il soit pleinement efficace, il y a lieu de veiller à une bonne coordination entre les phases du projet. Le plan directeur européen de gestion du trafic aérien devrait résulter de la phase de définition de SESAR et contribuer à la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union.
- (39) Le concept de projets communs devrait viser à mettre en œuvre, en temps utile, de manière coordonnée et synchronisée, les changements opérationnels essentiels recensés dans le plan directeur GTA européen qui ont une incidence sur l'ensemble du réseau. La Commission devrait être chargée d'effectuer une analyse coûts-avantages du financement en vue d'accélérer le déploiement du projet SESAR.
- (40) Le respect des exigences applicables aux systèmes et composants de GTA établis par le règlement (UE) 2018/1139 devrait garantir l'interopérabilité de ces systèmes et composants, dans l'intérêt du ciel unique européen.
-

↓ 551/2004 considérant 11

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

↓ 551/2004 considérant 12

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

↓ 551/2004 considérant 14

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

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

↓ 551/2004 considérant 15

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

↓ 551/2004 considérant 16

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

↓ 551/2004 considérant 17

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

↓ 551/2004 considérant 18

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

↓ 549/2004 considérant 7

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

↓ 549/2004 considérant 25

~~Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission³⁸.~~

↓ 549/2004 considérant 26
(adapté)

~~L'article 8, paragraphe 2, du règlement intérieur type des comités³⁹ institués en application de l'article 7, paragraphe 1, de la décision 1999/468/CE contient une disposition type en vertu de laquelle le président d'un comité peut décider d'inviter des tiers à une réunion de ce comité. Si besoin est, le président du comité du ciel unique devrait inviter des représentants d'Eurocontrol à prendre part aux réunions en tant qu'observateurs ou experts.~~

↓ 549/2004 considérant 18

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

↓ 549/2004 considérant 12

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

↓ 549/2004 considérant 13

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

↓ 549/2004 considérant 14

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

³⁸ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

³⁹ JO C 38 du 6.2.2001, p. 3.

↓ 549/2004 considérant 15
(adapté)

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

↓ 549/2004 considérant 16

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

↓ 550/2004 considérant 8

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

↓ 550/2004 considérant 9

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

↓ 550/2004 considérant 28

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

↓ 549/2004 considérant 19

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

↓ 549/2004 considérant 21

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

↓ 551/2004 considérant 19

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

↓ 549/2004 considérant 22

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

↓ nouveau

(41) Afin de tenir compte des évolutions techniques ou opérationnelles, notamment en modifiant des annexes ou en complétant les dispositions relatives à la gestion du réseau, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Le contenu et l'étendue de chaque délégation sont détaillés dans les articles correspondants. Lorsqu'elle adopte des actes délégués en vertu du présent règlement, il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁴⁰. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(42) Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre du présent règlement, notamment en ce qui concerne les modalités de recrutement et les procédures de sélection applicables aux autorités nationales de surveillance, les règles en matière de certification économique des prestataires de services de navigation aérienne, les règles de mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification, en particulier la fixation d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la classification des

⁴⁰ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

services de navigation aérienne en route et terminaux, les critères et les procédures d'évaluation des projets de plans de performance et d'objectifs de performance des prestataires de services de la circulation aérienne et du gestionnaire de réseau, le contrôle des performances, les règles relatives à la fourniture des informations sur les coûts et les redevances, le contenu et l'établissement de l'assiette des coûts pour le calcul des redevances et la fixation des taux unitaires pour les services de navigation aérienne, les mécanismes d'incitation et de partage des risques, la nomination du gestionnaire de réseau et les conditions de cette nomination, les tâches du gestionnaire de réseau et les mécanismes de gouvernance qu'il doit appliquer, les règles d'exécution des fonctions de réseau, les modalités de la consultation des parties prenantes concernant les décisions opérationnelles essentielles des prestataires de services de la circulation aérienne, les exigences relatives à la disponibilité des données opérationnelles, les conditions d'accès et la fixation des prix d'accès, l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien, l'établissement de projets communs et des mécanismes de gouvernance y afférents, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁴¹.

↓ 1070/2009 considérant 11
(adapté)

- (43) Les partenaires sociaux devraient être mieux informés et consultés sur toutes les mesures ayant des implications sociales importantes. À l'échelle de ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒, le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission⁴² devrait également être consulté.

↓ 549/2004 considérant 20
(adapté)

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

↓ nouveau

- (45) Compte tenu de la position juridique du Royaume d'Espagne en ce qui concerne la souveraineté et la juridiction sur le territoire où l'aéroport est situé, le présent règlement ne devrait pas s'appliquer à l'aéroport de Gibraltar.

⁴¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement Européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

⁴² JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

↓ 549/2004 considérant 24
(adapté)

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

↓ 550/2004 (adapté)

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

~~GÉNÉRALITÉS~~ ☒ DISPOSITIONS GÉNÉRALES ☒

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 1)
(adapté)
⇒ nouveau

Article premier

~~Objetif~~ ☒ ~~Objet~~ ☒ et champ d'application

1. ⇒ Le présent règlement fixe des règles pour la création et le bon fonctionnement du ☒ ~~L'initiative «ciel unique européen» a pour objectif~~ ☒ en vue ☒ de renforcer les normes de sécurité actuelles de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales du système de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale en Europe afin de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien. Le ciel unique européen comporte un réseau paneuropéen cohérent ~~de routes ainsi que,~~ ⇒ un espace aérien progressivement plus intégré, ☒ des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, fondés ~~uniquement sur des critères de sécurité, d'efficacité et techniques~~ ⇒ la sécurité, l'efficacité, l'interopérabilité et la modernisation technologique ☒, au profit de tous les usagers de l'espace aérien. ⇒ des citoyens et de l'environnement. ☒ ~~À cet effet, le présent règlement établit un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen.~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 2
(adapté)

2. L'application du présent règlement ~~et des mesures visées à l'article 3~~ ne porte pas atteinte à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien ni aux besoins des États membres en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense, visées à l'article ~~4413~~. Le présent règlement ~~et les mesures visées à l'article 3~~ ne s'appliquent pas aux opérations et à l'entraînement militaires.

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 3)
(adapté)

3. L'application du présent règlement ~~et des mesures visées à l'article 3~~ ne porte pas atteinte aux droits et aux devoirs des États membres découlant de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago»). Dans ce contexte, le présent règlement vise également à aider , dans les limites de son champ d'application, ~~à aider~~ les États membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en jetant les bases d'une interprétation commune et d'une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière, et en garantissant que celles-ci sont dûment prises en compte dans le cadre du présent règlement et des règles arrêtées pour son exécution.

↓ 550/2004

CHAPITRE I

GÉNÉRALITÉS

Article premier

Champ d'application et objectif

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

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

↓ 551/2004

CHAPITRE I

GÉNÉRALITÉS

Article premier

Objectif et champ d'application

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

~~2. L'utilisation de l'espace aérien est propre à permettre aux services de navigation aérienne de fonctionner comme un tout cohérent et logique, conformément au règlement (CE) no 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») ⁴³.~~

↓ 551/2004 (adapté)

⇒ nouveau

~~43. Sans préjudice de l'article 10, le présent règlement s'applique à l'espace aérien situé à l'intérieur des régions EUR et AFI de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour lequel les États membres assurent la prestation de services de la circulation aérienne conformément au règlement sur la fourniture de services. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à l'espace aérien situé à l'intérieur d'autres régions de l'OACI et placé sous leur responsabilité, à condition qu'ils en informent la Commission et les autres États membres.~~

↓ 551/2004

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 1)

~~4. L'application à l'aéroport de Gibraltar du présent règlement s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume Uni de Grande~~

⁴³ Voir page 10 du présent Journal officiel

~~Bretagne et d'Irlande du Nord sur le conflit de souveraineté portant sur le territoire sur lequel cet aéroport est situé.~~

↓ nouveau

5. [Si le règlement est adopté avant la fin de la période de transition: Le présent règlement ne s'applique pas à l'aéroport de Gibraltar.]

6. Sauf disposition contraire, lorsqu'il est fait référence à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence»), cette référence s'entend comme visant l'Agence en sa qualité d'autorité de sécurité et non d'autorité chargée de l'évaluation des performances.

↓ 549/2004 (adapté)

Article 2

Définitions

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

↓ 549/2004 (adapté)

⇒ nouveau

~~1) «service du contrôle de la circulation aérienne»: un service assuré dans le but:~~

~~12)~~ «service de contrôle d'aérodrome»: un service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome;

~~23)~~ «service d'information aéronautique»: un service établi pour fournir, dans une zone de couverture définie, les informations et les données aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne;

~~35)~~ «prestataire de services de navigation aérienne»: toute entité publique ou privée fournissant ~~des~~ ☒ un ou plusieurs ☒ services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;

~~44)~~ «services de navigation aérienne» ☒ (ANS) ☒: les services de la circulation aérienne, les services de communication, de navigation et de surveillance ☒ (CNS) ☒, les services météorologiques ~~destinés à la navigation aérienne~~ ☒ (MET) ☒, ~~et~~ les services d'information aéronautique ☒ (AIS) ☒ ~~et~~ les services de données pour la circulation aérienne (ADS); ⇐

~~51)~~ «service du contrôle de la circulation aérienne»: un service assuré dans le but:

a) d'empêcher:

i) les abordages entre aéronefs; ⇐

- ii) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles;
~~et~~

b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;

↓ nouveau

6) «services de données pour la circulation aérienne»: les services consistant à collecter, agréger et intégrer des données opérationnelles provenant de prestataires de services de surveillance, de prestataires de services météorologiques (MET) et de services d'information aéronautique (AIS) ainsi que de fonctions de réseau et d'autres entités pertinentes, ou à fournir des données traitées à des fins de contrôle de la circulation aérienne et de gestion du trafic aérien;

7) «gestion des courants de trafic aérien et de la capacité»: un service visant à protéger le contrôle de la circulation aérienne contre un taux d'utilisation excédentaire et à optimiser l'utilisation de la capacité disponible;

↓ 549/2004 (adapté)

⇒ nouveau

~~89~~) «gestion des courants de trafic aérien» ☒ (ATFM) ☒: une fonction ⇒ ou un service ⇐ mise en place dans le but de contribuer à un écoulement en toute sécurité, ordonné et rapide du trafic aérien ⇒ couvrant la totalité du trajet ⇐ en veillant à ce que la capacité de contrôle du trafic aérien soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par les prestataires de services de la circulation aérienne appropriés;

↓ 1070/2009 Article 1^{er},

point 2) b)

⇒ nouveau

~~910~~) «gestion du trafic aérien»: le regroupement des fonctions ⇒ ou des services ⇐ embarquées et au sol (services de la circulation aérienne, gestion de l'espace aérien et gestion des courants de trafic aérien) requis pour assurer le mouvement sûr et efficace des aéronefs durant toutes les phases d'exploitation;

↓ 549/2004

~~1011~~) «services de la circulation aérienne»: selon le cas, les services d'information de vol, les services d'alerte, les services consultatifs de la circulation aérienne et les services du contrôle de la circulation aérienne (services de contrôle régional, services de contrôle d'approche et services de contrôle d'aérodrome);

116) «bloc d'espace aérien»: un espace aérien dont les dimensions sont définies, dans l'espace et dans le temps, à l'intérieur duquel sont fournis des services de navigation aérienne;

127) «gestion de l'espace aérien»: une fonction de planification dont l'objectif principal est de maximiser l'utilisation de l'espace aérien disponible grâce à un partage horaire dynamique de ce dernier et, par moments, à la ségrégation entre diverses catégories d'usagers de l'espace aérien en fonction de leurs besoins à court terme;

↓ nouveau

13) «structure de l'espace aérien»: un volume spécifique d'espace aérien défini en vue d'assurer l'exploitation sûre et optimale des aéronefs;

↓ 1070/2009 Article 1^{er},
point 2) a) (adapté)

148) «usagers de l'espace aérien»: les exploitants d'aéronefs exploités conformément aux ~~selon les~~ règles de la circulation aérienne générale;

↓ 1070/2009 Article 1^{er},
point 2) g)

1523 ter) «service d'alerte»: un service assuré dans le but d'alerter les organismes compétents lorsque des aéronefs ont besoin d'une aide en matière de recherche et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;

↓ 549/2004
⇒ nouveau

1613) «contrôle d'approche»: un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ;

1712) «contrôle régional»: un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur de régions de contrôle ~~d'un bloc d'espace aérien~~;

↓ nouveau

18) «valeur de référence»: une valeur définie par estimation aux fins de la fixation d'objectifs de performance et concernant des coûts fixes ou des coûts unitaires fixes au cours de l'année précédant le début de la période de référence concernée;

19) «groupe de référence»: un groupe de prestataires de services de la circulation aérienne ayant un environnement opérationnel et économique similaire;

20) «valeur de ventilation»: la valeur obtenue, pour un prestataire de services de la circulation aérienne donné, en ventilant un objectif de performance à l'échelle de l'Union au niveau de chaque prestataire de services de la circulation aérienne et utilisée comme référence pour évaluer la cohérence de l'objectif de performance fixé dans le projet de plan de performance avec l'objectif de performance à l'échelle de l'Union;

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er},
point 2) d)
⇒ nouveau

~~2145~~) «certificat»: un document délivré ⇒ par l'Agence, par une autorité nationale compétente ou ⇐ par une autorité nationale de surveillance, sous quelque forme que ce soit, conformément au droit national, qui confirme qu'un ⇒ gestionnaire de trafic aérien et ⇐ prestataire de services de navigation aérienne répond aux conditions requises pour la fourniture d'un service spécifique;

↓ nouveau

22) «service commun d'information»: un service consistant à collecter des données statiques et dynamiques et à les diffuser afin de permettre la fourniture de services pour la gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord;

↓ 549/2004

~~2316~~) «services de communication»: services aéronautiques fixes et mobiles destinés à permettre les communications sol/sol, air/sol et air/air à des fins de contrôle de la circulation aérienne;

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

~~2419~~) «composants»: les objets tangibles, tels que le matériel, et les objets intangibles, tels que les logiciels, dont dépend l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien;

↓ nouveau

25) «région de contrôle»: un espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface;

26) «processus décisionnel coopératif»: un processus dans lequel les décisions se prennent en interaction et concertation avec les États membres, les parties prenantes opérationnelles et les autres acteurs éventuels;

↓ 1070/2009 Article 1^{er},
point 2) j)

⇒ nouveau

~~2741)~~ «services transfrontaliers»: ~~toute situation où~~ des services de navigation aérienne ~~sont~~ fournis dans un État membre par un prestataire de services ~~⇒ ayant son principal établissement dans un autre État membre ⇐ certifié dans un autre État membre.~~ ⇒ ayant son principal établissement dans un autre État membre ⇐

↓ nouveau

28) «déclaration»: aux fins de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, une déclaration au sens de l'article 3, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/1139;

29) «services de navigation aérienne en route»: les services de la circulation aérienne liés au contrôle d'un aéronef depuis la fin de la phase de décollage et de montée initiale jusqu'au début de la phase d'approche et d'atterrissage, ainsi que les services de navigation aérienne sous-jacents nécessaires pour fournir des services de la circulation aérienne en route;

30) «zone tarifaire en route»: le volume d'espace aérien s'étendant du sol jusques et y compris l'espace aérien supérieur, dans lequel des services de navigation aérienne en route sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique est établie;

↓ 549/2004 (adapté)

~~3120)~~ «Eurocontrol»: l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne établie par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960⁴⁴;

~~3247)~~ «réseau européen de gestion du trafic aérien» (EATMN): l'ensemble des systèmes, énumérés ~~au point 3.1 de~~ à l'annexe ~~VIII~~ du règlement (UE) 2018/1139 ~~(CE) no 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (règlement sur~~

⁴⁴

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

l'interopérabilité⁴⁵, permettant la fourniture de services de navigation aérienne dans la Communauté l'Union , y compris les interfaces aux frontières avec les pays tiers;

↓ 1070/2009 Article 1^{er},
point 2) c) (adapté)

~~3313a)~~ «plan directeur européen de gestion du trafic aérien CTA»: le plan approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil⁴⁶, conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)⁴⁷, et ses modifications ultérieures;

↓ 1070/2009 Article 1^{er},
point 2) f)
⇒ nouveau

~~3422)~~ «gestion souple de l'espace aérien»: un concept de gestion de l'espace aérien ⇒ fondé sur le principe fondamental selon lequel l'espace aérien n'est pas désigné comme un espace aérien purement civil ou militaire, mais est plutôt considéré comme un ensemble dans lequel tous les besoins des utilisateurs doivent être pris en compte dans la mesure du possible ~~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~~);

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er},
point 2) g)

~~3523 bis)~~ «service d'information de vol»: un service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

⁴⁵ Voir page 33 du présent Journal officiel.

⁴⁶ JO L 95 du 9.4.2009, p. 41.

⁴⁷ 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) (JO L 064 du 2.3.2007, p. 1).

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er},
point 2) h)

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

↓ 549/2004 (adapté)
⇒ nouveau

36~~26~~) «circulation aérienne générale»: tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que tous les mouvements d'aéronefs d'État (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane et de police) lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de ~~l'OACI~~ ☒ l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), établie par la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale ☒;

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

37~~28~~) «interopérabilité»: un ensemble de propriétés fonctionnelles, techniques et opérationnelles que doivent posséder les systèmes et les composants de l'EATMN ainsi que les procédures relatives à son exploitation, afin d'assurer l'exploitation sûre, efficace et sans solution de continuité de ce réseau; ~~l'interopérabilité est réalisée en mettant les systèmes et les composants en conformité avec les exigences essentielles;~~

38~~29~~) «services météorologiques»: les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des prévisions, ⇒ des alertes, ⇐ des bulletins et des observations météorologiques ⇒ aux fins de la navigation aérienne ⇐ ainsi que toute autre information ou donnée météorologique fournie par les États à des fins aéronautiques;

↓ nouveau

39) «autorité nationale compétente»: les entités au sens de l'article 3, point 34), du règlement (UE) 2018/1139;

40) «autorité nationale de surveillance»: l'organisme national ou les organismes nationaux chargés par un État membre des tâches prévues par le présent règlement autres que les tâches relevant de l'autorité nationale compétente;

↓ 549/2004

~~4130~~) «services de navigation»: les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement et au temps;

↓ nouveau

42) «crise de réseau»: une incapacité d'assurer la prestation de services de gestion du trafic aérien et de navigation aérienne au niveau requis en raison d'une perte importante de capacité du réseau, ou d'un déséquilibre important entre la capacité du réseau et la demande, ou d'une défaillance importante des flux d'information dans une ou plusieurs parties du réseau à la suite d'une situation inhabituelle ou imprévue;

43) «gestionnaire de réseau»: l'entité chargée des tâches nécessaires pour contribuer à l'exécution des fonctions de réseau visées à l'article 26, conformément à l'article 27;

↓ 549/2004

⇒ nouveau

~~4431~~) «données opérationnelles»: les informations relatives à toutes les phases d'un vol et qui sont nécessaires ⇒ à des fins opérationnelles ⇐ pour que les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports et les autres acteurs concernés puissent prendre des décisions opérationnelles;

~~32~~) «procédure telle qu'utilisée dans le cadre du "règlement sur l'interopérabilité"»: une méthode standard pour l'utilisation technique ou opérationnelle des systèmes dans le contexte des concepts d'exploitation approuvés et validés qui exigent une mise en œuvre uniforme dans la totalité du réseau européen de gestion du trafic aérien;

↓ nouveau

45) «plan de performance»: un plan élaboré ou adopté, selon le cas, par les prestataires de services de la circulation aérienne et par le gestionnaire de réseau et visant à améliorer la performance des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau;

↓ 549/2004

~~4633~~) «mise en service»: la première mise en exploitation après ~~une~~ installation initiale ou ~~une~~ amélioration d'un système;

~~4734~~) «réseau de routes»: un réseau de routes définies pour l'acheminement des courants de trafic aérien dans la mesure où l'exige la fourniture de services du contrôle de la circulation aérienne;

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

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

↓ nouveau

48) «phase de définition de SESAR»: la phase qui comprend l'établissement et la mise à jour de la vision à long terme du projet SESAR, du concept connexe d'exploitation permettant des améliorations à chaque étape du vol, des changements opérationnels essentiels requis au sein du réseau européen de gestion du trafic aérien (EATMN) et des priorités de développement et de déploiement requises;

49) «phase de déploiement de SESAR»: les phases successives d'industrialisation et de mise en œuvre au cours desquelles sont menées les activités suivantes: normalisation, production et certification des équipements et processus au sol et embarqués nécessaires à la mise en œuvre des solutions SESAR (industrialisation); et l'acquisition, l'installation et la mise en service d'équipements et de systèmes fondés sur des solutions SESAR, y compris les procédures opérationnelles associées (mise en œuvre);

50) «phase de développement de SESAR»: la phase au cours de laquelle sont menées des activités de recherche, de développement et de validation visant à fournir des solutions SESAR parvenues à maturité;

51) «projet SESAR»: le projet destiné à moderniser la gestion du trafic aérien en Europe, qui vise à doter l'Union d'une infrastructure de gestion du trafic aérien performante, normalisée et interopérable, et qui consiste en un cycle d'innovation comprenant la phase de définition de SESAR, la phase de développement de SESAR et la phase de déploiement de SESAR;

52) «solution SESAR»: un résultat déployable de la phase de développement de SESAR introduisant des procédures ou des technologies opérationnelles normalisées et interopérables qui sont nouvelles ou améliorées;

↓ 549/2004

~~5338~~) «services de surveillance»: les installations et les services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre;

~~5439~~) «système»: les composants au sol ou embarqués, ainsi que les équipements spatiaux qui fournissent un appui aux services de navigation aérienne pour toutes les phases de vol;

↓ nouveau

55) «services de navigation aérienne terminaux»: les services de contrôle d'aérodrome ou les services d'information de vol d'aérodrome qui comprennent les services consultatifs de la circulation aérienne et les services d'alerte, les services de la circulation aérienne liés à l'approche et au départ des aéronefs à une distance de l'aéroport concerné nécessaire pour satisfaire aux exigences opérationnelles ainsi que les services de navigation aérienne sous-jacents nécessaires;

56) «zone tarifaire terminale»: un aéroport ou un groupe d'aéroports se trouvant sur les territoires d'un État membre, dans lequel des services de navigation aérienne terminaux sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique est établie;

↓ 549/2004

~~5740~~) «amélioration»: toute modification qui change les caractéristiques opérationnelles d'un système;

↓ 549/2004

Article 3

Domaines d'intervention de la Communauté

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

~~a) le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»)⁴⁸;~~

~~b) le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»)⁴⁹; et~~

~~c) le règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»)⁵⁰;~~

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

⁴⁸ Voir page 20 du présent Journal officiel.

⁴⁹ Voir page 10 du présent Journal officiel.

⁵⁰ Voir page 26 du présent Journal officiel.

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 3)

(adapté)

⇒ nouveau

CHAPITRE II

⊗ AUTORITÉS NATIONALES DE SURVEILLANCE ⊗

Article ~~34~~

⊗ Nomination, établissement et exigences concernant les ⊗ ~~Au~~ autorités nationales de surveillance

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

~~2. Les autorités nationales de surveillance sont indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne. Cette indépendance est réalisée par une séparation adéquate entre les autorités nationales de surveillance et ces prestataires, au moins au niveau fonctionnel.~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 3)

⇒ nouveau

~~3.2. Les autorités nationales de surveillance exercent leurs compétences de manière impartiale, indépendante et transparente. À cette fin, il est mis en place des systèmes de gestion et de contrôle appropriés~~ ⇒ et sont organisées, dotées d'effectifs, gérées et financées en conséquence ⇐, ~~y compris au sein de l'administration d'un État membre. Néanmoins, cela n'empêche pas les autorités nationales de surveillance d'exercer leurs tâches conformément aux règles d'organisation des autorités nationales de l'aviation civile ou de tout autre organisme public.~~

↓ nouveau

3. Sans préjudice du paragraphe 1, les autorités nationales de surveillance sont juridiquement distinctes et indépendantes de toute autre entité publique ou privée en ce qui concerne leur organisation, leur fonctionnement, leur structure juridique et leur prise de décision.

Les autorités nationales de surveillance sont également indépendantes de tout prestataire de services de navigation aérienne en ce qui concerne leur organisation, leurs décisions de

financement, leur structure juridique et leur prise de décision, de tout prestataire de services de navigation aérienne.

4. Les États membres peuvent instituer des autorités nationales de surveillance qui sont compétentes pour plusieurs secteurs réglementés, si ces autorités réglementaires intégrées satisfont aux exigences d'indépendance énoncées dans le présent article. L'autorité nationale de surveillance peut également être liée, en ce qui concerne sa structure organisationnelle, à l'autorité nationale de concurrence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil⁵¹, si l'organisme conjoint satisfait aux exigences d'indépendance énoncées dans le présent article.

5. Le personnel des autorités nationales de surveillance satisfait aux exigences suivantes:

- a) il est recruté selon des procédures claires et transparentes qui garantissent son indépendance;
- b) il est sélectionné sur la base de ses qualifications spécifiques, y compris les compétences appropriées et l'expérience pertinente, ou fait l'objet d'une formation appropriée.

Le personnel des autorités nationales de surveillance agit en toute indépendance, notamment en évitant les conflits d'intérêts entre la fourniture de services de navigation aérienne et l'exécution de ses tâches.

6. Outre les exigences énoncées au paragraphe 5, les personnes chargées des décisions stratégiques sont nommées par une entité de l'État membre concerné qui n'exerce pas directement de droits de propriété sur les prestataires de services de navigation aérienne. Les États membres décident si ces personnes sont nommées pour un mandat d'une durée déterminée et renouvelable, ou sur une base permanente, qui ne permet le licenciement que pour des motifs non liés aux décisions qu'elles prennent. Les personnes chargées des décisions stratégiques ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exercice de leurs fonctions pour l'autorité nationale de surveillance et ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion de son personnel.

Elles s'abstiennent de tout intérêt direct ou indirect qui pourrait être considéré comme préjudiciable à leur indépendance et qui pourrait influencer sur l'exercice de leurs fonctions. À cet effet, elles effectuent une déclaration annuelle d'engagement et une déclaration d'intérêts indiquant tout intérêt direct ou indirect.

Les personnes chargées des décisions stratégiques, des audits ou d'autres fonctions directement liées aux objectifs de performance ou à la supervision des prestataires de services de navigation aérienne n'occupent de poste ou n'exercent de responsabilités professionnelles auprès d'aucun prestataire de services de navigation aérienne après la cessation de leurs fonctions au sein de l'autorité nationale de surveillance, pendant une période d'au moins deux ans.

⁵¹ Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité (JO L 1 du 4.1.2003, p. 1).

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 3)

(adapté)

⇒ nouveau

74. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance disposent des ressources financières et des capacités nécessaires pour effectuer les tâches qui leur sont assignées au titre du présent règlement de manière efficace et dans les délais prévus. ⇒ Les autorités nationales de surveillance gèrent leur personnel sur la base de leurs crédits propres, à fixer proportionnellement aux tâches à exécuter par l'autorité conformément à l'article 4. ⇐

↓ nouveau

8. Un État membre peut demander à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances d'accomplir les tâches qui sont liées à la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification prévus aux articles 14, 17, 19, 20, 21, 22 et 25, ainsi que dans les actes d'exécution visés aux articles 18 et 23 et dont l'autorité de surveillance nationale de cet État membre est responsable en vertu du présent règlement et des actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

Dès que l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances accepte une telle demande, elle devient l'autorité de surveillance responsable des tâches faisant l'objet de cette demande et l'autorité nationale de surveillance l'État membre demandeur est déchargée de la responsabilité de ces tâches. Les règles énoncées dans le règlement (UE) 2018/1139 et relatives à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances s'appliquent à l'exécution de ces tâches, y compris en ce qui concerne la perception de redevances et de droits.

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 3)

⇒ nouveau

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

↓ nouveau

10. La Commission établit des règles détaillées fixant les modalités des procédures de recrutement et de sélection visées au paragraphe 5, points a) et b). Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)
(adapté)

Article 42

Tâches des autorités de surveillance nationales

1. Les autorités de surveillance nationales, visées à l'article 34 du règlement cadre, assurent un contrôle adéquat de l'application du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne qui fournissent des services dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'État membre qui a désigné ou établi l'autorité concernée.

↓ nouveau

- a) exercent les activités nécessaires à la délivrance des certificats économiques visés à l'article 6, y compris la supervision des titulaires de ces certificats économiques;
 - b) supervisent la bonne application des exigences en matière de passation de marchés conformément à l'article 8, paragraphe 6;
 - c) appliquent les systèmes de performance et de tarification définis aux articles 10 à 17 et aux articles 19 à 22 et dans les actes d'exécution visés aux articles 18 et 23, dans les limites de leurs tâches définies dans lesdits articles et actes, et supervisent l'application du règlement en ce qui concerne la transparence des comptes des prestataires désignés de services de la circulation aérienne conformément à l'article 25.
2. Les autorités nationales de surveillance sont responsables d'évaluer et d'approuver la fixation des prix pour la fourniture du service commun d'information, conformément à l'article 9.

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)
(adapté)

⇒ nouveau

32. À cette fin, chaque autorité de surveillance nationale organise mène les inspections et les enquêtes , audits et autres activités de suivi nécessaires pour déceler d'éventuelles infractions, par des entités faisant l'objet de leur surveillance au titre du présent règlement, aux exigences énoncées dans le présent règlement ainsi que dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci vérifier le respect des exigences du présent règlement, notamment les besoins en matière de ressources humaines, dans le cadre de la fourniture des services de navigation aérienne.

Elle prend toutes les mesures d'exécution nécessaires qui peuvent, le cas échéant, comprendre la modification, la limitation, la suspension ou le retrait des certificats économiques qu'elle a délivrés conformément à l'article 6.

Les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroports et les prestataires de services communs d'information concernés se conforment aux mesures prises à cet effet par les autorités nationales de surveillance.

↓ nouveau

Article 5

Coopération entre les autorités nationales de surveillance

1. Les autorités nationales de surveillance échangent des informations et collaborent au sein d'un réseau dans le cadre du comité consultatif pour l'examen des performances visé à l'article 114 *bis* du règlement (UE) 2018/1139.

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

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)

(adapté)

⇒ nouveau

3. ~~En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels s'étendant sur~~ ⇒ Les autorités nationales de surveillance facilitent la fourniture de services transfrontaliers par les prestataires de services de navigation aérienne aux fins d'améliorer la performance du réseau. Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne dans ⇐ un espace aérien relevant de la responsabilité de ☒ deux ☒ plusieurs États membres ☒ ou plus ☒, les États membres concernés concluent un accord sur la surveillance ⇒ qu'ils doivent exercer en vertu du présent règlement à l'égard des ⇐ ~~relativement aux~~ prestataires de services de navigation aérienne ☒ concernés ☒ ~~fournissant des services concernant ces blocs.~~ ⇒ Les autorités nationales de surveillance concernées peuvent établir un plan détaillant la mise en œuvre de leur coopération afin de donner effet à cet accord. ⇐

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)

4. ~~Les autorités de surveillance nationales coopèrent étroitement afin d'effectuer un contrôle adéquat des prestataires de services de navigation aérienne qui sont détenteurs d'un certificat valable délivré par un État membre et qui fournissent également des services ayant trait à l'espace aérien relevant de la responsabilité d'un autre État membre. Cette coopération comprend des arrangements en vue du traitement des cas de non-respect des exigences communes applicables prévues à l'article 8 ter, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 ou des conditions applicables fixées dans l'annexe II.~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)

~~5. Dans le cas de la fourniture transfrontalière de services de navigation aérienne, ces arrangements comprennent un accord sur la reconnaissance mutuelle des tâches de contrôle énoncées aux paragraphes 1 et 2 et des résultats de ces tâches. Cette reconnaissance mutuelle s'applique également lorsque des mécanismes de reconnaissance entre les autorités de surveillance nationales sont mis en place pour la procédure de certification des prestataires de services.~~

↓ nouveau

4. Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne dans un espace aérien relevant de la responsabilité d'un autre État membre, les accords visés au paragraphe 3 prévoient la reconnaissance mutuelle de la décharge, par chacune des autorités, des tâches de surveillance énoncées dans le présent règlement et des résultats de la décharge de ces tâches. Ils précisent également quelle autorité nationale de surveillance est chargée de la certification économique visée à l'article 6.

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)

(adapté)

⇒ nouveau

~~65. ¶ ☒ Lorsque ☒ le droit national le permet et afin de nouer une coopération régionale, les autorités de surveillance nationales peuvent également conclure des accords sur le partage des responsabilités touchant aux tâches de contrôle. ⇒ Elles notifient ces accords à la Commission. ⇐~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)

~~Article 3~~

~~Entités qualifiées~~

~~1. Les autorités de surveillance nationales peuvent décider de déléguer tout ou partie des inspections et enquêtes visées à l'article 2, paragraphe 2, à des entités qualifiées répondant aux exigences définies à l'annexe I.~~

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

~~Article 10~~

~~Consultation des parties intéressées~~

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

↓ 550/2004 (adapté)

CHAPTER III

~~RÈGLES RELATIVES À LA FOURNITURE DE SERVICES~~

↓ 550/2004 (adapté)

~~Article 6~~

~~Exigences communes~~

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

~~compétence et aptitude technique et opérationnelle,~~

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

~~système de comptes rendus,~~

~~qualité des services,~~

~~solidité financière,~~

~~responsabilité et couverture des risques,~~

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

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

~~sûreté.~~

~~Article 6~~7~~~~

~~Certification économique des prestataires de services de navigation aérienne
 et exigences applicables à ceux-ci~~

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

↓ 550/2004

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

↓ nouveau

1. Outre les certificats dont ils doivent être titulaires en vertu de l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139, les prestataires de services de navigation aérienne sont titulaires d'un certificat économique. Ce certificat économique est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré une solidité financière suffisante et a obtenu la responsabilité et la couverture des risques appropriées.

Le certificat économique visé au présent paragraphe peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux exigences relatives à sa délivrance et à son maintien.

2. Une entité qui détient un certificat économique visé au paragraphe 1 et un certificat visé à l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 est autorisée à fournir, dans l'Union, des services de navigation aérienne pour les usagers de l'espace aérien, dans des conditions non discriminatoires, sans préjudice de l'article 7, paragraphe 2.

3. Le certificat économique visé au paragraphe 1 et le certificat visé à l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 peuvent être soumis à une ou plusieurs conditions énoncées à l'annexe I. Ces conditions sont objectivement justifiées, non discriminatoires, proportionnées et transparentes. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 36 afin de modifier la liste figurant à l'annexe I en vue de garantir des conditions de concurrence équitables sur le plan économique et la résilience de la fourniture des services.

4. Les autorités nationales de surveillance de l'État membre dans lequel la personne physique ou morale qui demande le certificat économique a son principal établissement ou, si elle n'a pas de principal établissement, dans lequel cette personne réside ou est établie, sont responsables des tâches énoncées dans le présent article en ce qui concerne les certificats économiques. Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne dans un espace aérien relevant de la responsabilité de deux États membres ou plus, les autorités nationales de surveillance responsables sont celles spécifiées conformément à l'article 5, paragraphe 4.

5. Aux fins du paragraphe 1, les autorités nationales de surveillance:

a) reçoivent et évaluent les demandes qui leur sont adressées et, le cas échéant, délivrent ou renouvellent les certificats économiques;

b) assurent la supervision des titulaires de certificats économiques.

6. La Commission adopte, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, des modalités d'exécution concernant les exigences détaillées relatives à la robustesse financière, en particulier la solidité financière et la résilience financière, ainsi qu'en ce qui concerne la responsabilité et la couverture d'assurance. Afin d'assurer la mise en œuvre uniforme et le respect des paragraphes 1, 4 et 5 du présent article, la Commission adopte, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, des actes

d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant les règles et procédures relatives à la certification et à la conduite des enquêtes, inspections, audits et autres activités de suivi nécessaires pour assurer une surveillance efficace par l'autorité nationale de surveillance des entités soumises au présent règlement.

↓ 550/2004

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

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

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

↓ 1070/2009 Article 2, point 3)

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

↓ 550/2004

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

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

↓ 1070/2009 Article 2, point 4)

⇒ nouveau

Article 7~~8~~

Désignation des prestataires de services de la circulation aérienne

1. Les États membres garantissent la fourniture des services de la circulation aérienne en exclusivité dans des blocs d'espace aérien spécifiques appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité. À cet effet, les États membres désignent ~~un prestataire de services de la circulation aérienne détenteur d'un certificat valable dans la Communauté.~~ ⇒ , individuellement ou collectivement, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne. Les prestataires de services de la circulation aérienne respectent les conditions suivantes: ⇐

↓ nouveau

a) a) ils sont détenteurs d'un certificat valable ou d'une déclaration valable visés à l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 et d'un certificat économique conformément à l'article 6, paragraphe 1;

b) ils respectent les exigences nationales en matière de sécurité et de défense.

Chaque décision de désigner un prestataire de services de la circulation aérienne est valable pour une durée maximale de dix ans. Les États membres peuvent décider de renouveler la désignation d'un prestataire de services de la circulation aérienne.

↓ 1070/2009 Article 2, point 4)

(adapté)

⇒ nouveau

~~2. En ce qui concerne la fourniture de services transfrontaliers, tout État membre s'assure que le respect du présent article et de l'article 10, paragraphe 3, n'est pas entravé par son système juridique national qui exigerait que les prestataires de services de la circulation aérienne fournissant des services dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité~~ ⇒ La désignation des prestataires de services de la circulation aérienne n'est soumise à aucune condition imposant que ces prestataires ⇐:

a) soient détenus, directement ou par participation majoritaire, par ~~et~~ ☒ l' ☒ État membre ☒ qui procède à la désignation ☒ ou par ses ressortissants;

b) aient leur lieu d'exploitation principal ou leur siège social sur le territoire de ~~et~~ ☒ l' ☒ État membre ☒ qui procède à la désignation ☒; ~~et~~

c) utilisent uniquement des installations dans ~~et~~ ☒ l' ☒ État membre ☒ qui procède à la désignation ☒.

3. Les États membres ~~définissent~~ ⇒ précisent ⇐ les droits et obligations des prestataires de services de la circulation aérienne, désignés ⇒ individuellement ou conjointement ⇐. Les

obligations ~~peuvent inclure~~ ⇒ incluent ⇐ des conditions relatives à la ~~fourniture en temps voulu d'informations~~ ☒ mise à disposition de données ☒ pertinentes permettant d'identifier tous les mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité.

↓ 1070/2009 Article 2, point 4)

~~4. Les États membres ont un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne le choix d'un prestataire de services de circulation aérienne, à condition que ce dernier satisfasse aux exigences et aux conditions prévues aux articles 6 et 7.~~

~~5. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 16 9 bis et s'étendant sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plusieurs États membres, les États membres concernés désignent conjointement, conformément au paragraphe 1 du présent article, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne, un mois au moins avant la mise en œuvre du bloc d'espace aérien.~~

46. Les États membres informent immédiatement la Commission et les autres États membres de toute décision prise dans le cadre du présent article concernant la désignation de prestataires de services de la circulation aérienne dans des blocs d'espace aérien spécifiques pour ce qui concerne l'espace aérien relevant de leur responsabilité.

↓ nouveau

Article 8

Conditions relatives à la fourniture de services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), de services d'information aéronautique (AIS), de services de données pour la circulation aérienne (ADS), de services météorologiques (MET) et de services de la circulation aérienne terminaux

1. Lorsque cela permet de réaliser des gains d'efficacité économique au bénéfice des usagers de l'espace aérien, les prestataires de services de la circulation aérienne peuvent décider d'acquérir des services CNS, AIS, ADS ou MET aux conditions du marché.

Lorsque cela permet de réaliser des gains d'efficacité économique au bénéfice des usagers de l'espace aérien, les États membres autorisent les exploitants d'aéroports à acquérir des services de la circulation aérienne terminaux pour le contrôle d'aérodrome aux conditions du marché.

En outre, lorsque cela permet de réaliser des gains d'efficacité économique au bénéfice des usagers de l'espace aérien, les États membres peuvent autoriser les exploitants d'aéroports ou l'autorité nationale de surveillance concernée à acquérir des services de la circulation aérienne terminaux pour le contrôle d'approche aux conditions du marché.

2. La passation de marchés de services aux conditions du marché se fait sur la base de conditions égales, non discriminatoires et transparentes, conformément au droit de l'Union, y compris aux règles des traités en matière de concurrence. Les procédures d'appel d'offres pour la passation des marchés de services concernés sont conçues de manière à permettre la participation effective de prestataires concurrents à ces procédures, y compris par une remise en concurrence régulière.

3. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que la fourniture de services de la circulation aérienne en route soit séparée, du point de vue organisationnel, de la fourniture de services CNS, AIS, ADS, MET et de services de la circulation aérienne terminaux, et que l'exigence relative à la séparation des comptes visée à l'article 25, paragraphe 3, soit respectée.

4. Un prestataire de services CNS, AIS, ADS, MET ou de services de la circulation aérienne terminaux ne peut être sélectionné pour fournir des services dans un État membre que si:

(qqqq) il est certifié conformément à l'article 6, paragraphes 1 et 2;

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

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

(tttt) il satisfait aux exigences en matière de sécurité et de défense nationales.

5. Les articles 14, 17 et 19 à 22 ne s'appliquent pas aux prestataires de services de la circulation aérienne terminaux désignés à la suite d'une procédure de passation de marché conformément au paragraphe 1, deuxième et troisième alinéas. Ces prestataires de services de la circulation aérienne terminaux fournissent des données sur la performance des services de navigation aérienne dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique à l'autorité de surveillance nationale et à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances à des fins de suivi.

6. Les autorités nationales de surveillance veillent à ce que les marchés passés par les prestataires de services de la circulation aérienne et les exploitants d'aéroports visés au paragraphe 1 soient conformes au paragraphe 2 et, le cas échéant, appliquent des mesures correctrices. Dans le cas des services de la circulation aérienne terminaux, elles sont responsables d'approuver les cahiers des charges pour les services de la circulation aérienne terminaux, qui comprennent des exigences relatives à la qualité du service. Les autorités nationales de surveillance saisissent l'autorité nationale de concurrence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil des questions relatives à l'application des règles de concurrence.

Article 9

Fourniture de services communs d'information

1. Lorsque des services communs d'information sont fournis, les données diffusées présentent l'intégrité et la qualité nécessaires à la fourniture en toute sécurité de services pour la gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord.

2. Le prix des services communs d'information est basé sur les coûts fixes et variables de la fourniture du service concerné et peut, en outre, inclure une majoration reflétant un arbitrage approprié entre risque et rendement.

Les coûts visés au premier alinéa sont inscrits dans un compte distinct des comptes pour toute autre activité de l'exploitant concerné et sont rendus publics.

3. Le prestataire de services communs d'information fixe le prix conformément au paragraphe 2, sous réserve de l'évaluation et de l'approbation de l'autorité nationale de surveillance concernée.

4. En ce qui concerne les opérations sur des volumes spécifiques d'espace aérien désignés par les États membres pour l'exploitation d'aéronefs sans équipage, les données opérationnelles pertinentes sont mises à disposition en temps réel par les prestataires de services de navigation aérienne. Les prestataires de services communs d'information n'utilisent ces données qu'aux fins opérationnelles des services qu'ils fournissent. L'accès aux données opérationnelles pertinentes est accordé aux prestataires de services communs d'information, sur une base non discriminatoire, sans préjudice des intérêts relevant de la politique de sécurité ou de défense.

Les tarifs d'accès à ces données sont basés sur le coût marginal de la mise à disposition des données.

↓ 550/2004

~~Article 9~~

~~Désignation des prestataires de services météorologiques~~

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

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

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adapté)

⇒ nouveau

Article ~~10~~

Systeme de performance

1. Pour accroître les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau dans le ciel unique européen, un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau ~~est instauré~~ ⇒ s'applique conformément au présent article et aux articles 11 à 18 ⇐ . ~~Il comprend:~~

2. Le système de performance est mis en œuvre sur des périodes de référence, qui sont de deux ans au minimum et de cinq ans au maximum. Le système de performance comprend:

a) des objectifs de performance ~~communautaires~~ ☒ à l'échelle de l'Union ☒ dans les domaines essentiels de performance que sont ~~la sécurité~~, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique ⇒ pour chaque période de référence ⇐ ;

b) des plans ~~nationaux~~ ☒ de performance ☒ ~~ou des plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels,~~ comportant des objectifs de performance, ~~compatibles avec les objectifs de performance communautaires~~ ⇒ contraignants dans les domaines de performance clés énoncés au point a) pour chaque période de référence ⇐; ~~et~~

c) l'examen périodique, le contrôle et l'analyse comparative des performances ~~des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau~~ ⇒ dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique ⇐ 3

La Commission peut ajouter des domaines de performance clés supplémentaires à des fins de fixation d'objectifs de performance ou de suivi, si cela s'avère nécessaire pour améliorer la performance.

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

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

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

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

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

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

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

d) ~~La période de référence pour le système de performance, visée au paragraphe 1, est de trois ans au moins et de cinq ans au plus. Au cours de cette période, si les objectifs nationaux ou fixés au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ne sont pas atteints, les États membres et/ou les autorités nationales de surveillance appliquent les mesures appropriées qu'ils ont définies. La première période de référence couvre les trois premières années suivant l'adoption des mesures d'exécution visées au paragraphe 6.~~

e) ~~La Commission procède à des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance et en présente les résultats au comité du ciel unique.~~

3. ~~Les procédures suivantes s'appliquent au système de performance visé au paragraphe 1~~ ☒ Les points a), b) et c) du paragraphe 2 sont fondés sur ☒:

a) la collecte, la validation, l'examen, l'évaluation et la diffusion des données pertinentes relatives aux performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau fournies par toutes les parties intéressées, parmi lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, les autorités nationales de surveillance, ⇨ les autorités nationales compétentes, ⇩ les États membres ⇨, l'Agence, le gestionnaire de réseau ⇩ et Eurocontrol;

⇩ nouveau

b) des indicateurs de performance clés pour la fixation d'objectifs dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique;

c) des indicateurs pour le contrôle des performances dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique;

d) une méthode d'élaboration de plans de performance et d'objectifs de performance pour les services de navigation aérienne et une méthode d'élaboration de plans de performance et d'objectifs de performance pour les fonctions de réseau;

e) l'évaluation des projets de plans de performance et d'objectifs de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau;

f) le suivi des plans de performance, y compris des mécanismes d'alerte appropriés pour la révision des plans et objectifs de performance et pour la révision des objectifs de performance à l'échelle de l'Union durant une période de référence;

g) l'évaluation comparative des prestataires de services de navigation aérienne;

h) les mécanismes incitatifs, y compris les mesures financières de dissuasion applicables lorsqu'un prestataire de services de la circulation aérienne ne respecte pas les objectifs de performance contraignants requis au cours de la période de référence ou lorsqu'il n'a pas mis en œuvre les projets communs requis visés à l'article 35. Ces mesures financières dissuasives tiennent compte notamment de la détérioration du niveau de qualité du service fourni par ce prestataire, imputable au non-respect des objectifs de performance ou à l'absence de mise en œuvre des projets communs, et de son incidence sur le réseau;

i) les mécanismes de partage des risques en ce qui concerne le trafic et les coûts;

j) le calendrier des activités de fixation des objectifs, d'évaluation des plans et objectifs de performance, de suivi et d'évaluation comparative;

- k) une méthode de répartition des coûts communs aux services de navigation aérienne en route et terminaux entre les deux catégories de services;
- l) des mécanismes destinés à faire face aux événements imprévisibles et importants qui ont une incidence significative sur la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification.

Article 11

Définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union

1. La Commission adopte les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route et pour les services de navigation aérienne terminaux dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique pour chaque période de référence, conformément à la procédure consultative visée à l'article 37, paragraphe 2, et aux paragraphes 2 à 3 du présent article. En liaison avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la Commission peut définir à titre complémentaire des valeurs de référence, des valeurs de ventilation ou des groupes de référence, aux fins de permettre l'évaluation et l'approbation des projets de plans de performance conformément aux critères visés à l'article 13, paragraphe 3.

2. Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union visés au paragraphe 1 sont définis sur la base des critères essentiels suivants:

a) ils conduisent à des améliorations progressives et continues des performances opérationnelles et économiques des services de navigation aérienne;

b) ils sont réalistes et réalisables au cours de la période de référence concernée, tout en favorisant des évolutions structurelles et technologiques à plus long terme permettant la prestation efficiente, durable et résiliente des services de navigation aérienne.

3. Aux fins de l'élaboration de ses décisions sur les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la Commission recueille toutes les contributions nécessaires des parties intéressées. À la demande de la Commission, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances lui prête assistance, par voie d'avis, pour l'analyse et l'élaboration de ces décisions.

Article 12

Classification des services de navigation aérienne en route et terminaux

1. Avant le début de chaque période de référence, chaque État membre notifie à la Commission, parmi les services de navigation aérienne à fournir au cours de cette période dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité, lesquels il entend classer respectivement en tant que services de navigation aérienne en route et en tant que services de navigation aérienne terminaux. Dans le même temps, chaque État membre notifie à la Commission les prestataires de services de la circulation aérienne désignés pour ces services respectifs.

2. En temps utile avant le début de la période de référence concernée, la Commission adopte des décisions d'exécution adressées à chaque État membre quant à la conformité de la classification envisagée des services concernés avec les critères énoncés aux points 28) et 55) de l'article 2. À la demande de la Commission, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances lui prête assistance, par voie d'avis, pour l'analyse et l'élaboration de ces décisions.

3. Lorsqu'il ressort d'une décision adoptée en vertu du paragraphe 2 que la classification envisagée n'est pas conforme aux critères énoncés aux points 28) et 55) de l'article 2, l'État membre concerné soumet, eu égard à cette décision, une nouvelle notification dont les modalités sont conformes à ces critères. La Commission prend une décision sur cette notification conformément au paragraphe 2.

4. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés concernés fondent leurs projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne en route et terminaux sur les classifications que la Commission a jugées conformes aux critères énoncés aux points 28) et 55) de l'article 2. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances se fonde sur ces mêmes classifications lorsqu'elle évalue la répartition des coûts entre les services de navigation aérienne en route et terminaux en vertu de l'article 13, paragraphe 3.

Article 13

Plans de performance et objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route des prestataires de services de la circulation aérienne désignés

1. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés pour les services de la circulation aérienne en route adoptent, pour chaque période de référence, des projets de plans de performance pour tous les services de navigation aérienne en route qu'ils fournissent et, le cas échéant, qu'ils acquièrent auprès d'autres prestataires.

Les projets de plans de performance sont adoptés après la définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et avant le début de la période de référence concernée. Ils contiennent des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, compatibles avec les objectifs de performance de l'Union. Ces projets de plans de performance tiennent compte du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. Les projets de plans de performance sont rendus publics.

2. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne en route visés au paragraphe 1 comprennent les informations pertinentes fournies par le gestionnaire de réseau. Avant d'adopter ces projets de plans, les prestataires de services de la circulation aérienne désignés consultent les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les autorités militaires, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés soumettent également ces plans à l'autorité nationale compétente responsable de leur certification, qui vérifie la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

3. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne en route contiennent des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route qui sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union correspondants dans tous les domaines de performance clés et remplissent les conditions supplémentaires énoncées au troisième alinéa.

La compatibilité des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union est établie selon les critères suivants:

a) lorsque des valeurs de ventilation ont été établies en liaison avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la comparaison des objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance avec ces valeurs de ventilation;

b) l'évaluation de l'amélioration des performances dans le temps, pour la période de référence couverte par le plan de performance et, en outre, pour l'ensemble de la période comprenant à la fois la période de référence précédente et la période de référence couverte par le plan de performance;

c) la comparaison du niveau de performance prévu du prestataire de services de la circulation aérienne concerné avec les autres prestataires de services de la circulation aérienne faisant partie du même groupe de référence.

En outre, le projet de plan de performance doit remplir les conditions suivantes:

a) les hypothèses de base utilisées pour la définition des objectifs et les mesures destinées à atteindre les objectifs au cours de la période de référence, y compris les valeurs de référence, les prévisions de trafic et les hypothèses économiques utilisées, doivent être précises, adéquates et cohérentes;

b) le projet de plan de performance doit être complet en ce qui concerne les données et les documents justificatifs;

c) l'assiette des coûts pour le calcul des redevances doit être conforme à l'article 20.

4. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances évalue la répartition des coûts entre les services de navigation aérienne en route et terminaux sur la base de la méthode visée à l'article 10, paragraphe 3, point k), et de la classification des différents services évaluée par la Commission conformément à l'article 12.

5. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne en route visés au paragraphe 1, y compris, le cas échéant, la répartition des coûts entre les services de navigation aérienne en route et terminaux, sont soumis pour évaluation et approbation à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances.

6. Dans le cas d'un prestataire de services de la circulation aérienne désigné fournissant à la fois des services de navigation aérienne en route et des services de navigation aérienne terminaux, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances évalue en premier lieu la répartition des coûts entre les différents services conformément au paragraphe 4.

Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances constate que la répartition des coûts n'est pas conforme à la méthode ou à la classification visée au paragraphe 4, le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné présente un nouveau projet de plan de performance conforme à cette méthode et à cette classification.

Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances constate que la répartition des coûts est conforme à cette méthode et à cette classification, elle prend une décision en ce sens, en informant le prestataire de services de la circulation aérienne désigné et l'autorité nationale de surveillance concernée. L'autorité nationale de surveillance est liée par les conclusions de cette décision en ce qui concerne la répartition des coûts aux fins de l'évaluation du projet de plan de performance pour les services de navigation aérienne terminaux visé à l'article 14.

7. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances évalue les objectifs de performance des services de navigation aérienne en route et les plans de performance conformément aux critères et aux conditions énoncés au paragraphe 3. Si le paragraphe 6

s'applique, cette évaluation a lieu après qu'une décision sur la répartition des coûts a été prise conformément au paragraphe 6, quatrième alinéa.

Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances constate que le projet de plan de performance satisfait à ces critères et à ces conditions, elle l'approuve.

Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances constate qu'un ou plusieurs objectifs de performance des services de navigation aérienne en route ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ou que le plan de performance ne remplit pas les conditions supplémentaires énoncées au paragraphe 3, elle refuse l'approbation.

8. Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances refuse d'approuver un projet de plan de performance conformément au paragraphe 7, le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné présente un projet de plan de performance révisé, y compris, le cas échéant, des objectifs révisés.

9. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances évalue le projet de plan de performance révisé visé au paragraphe 8 conformément aux critères et aux conditions énoncés au paragraphe 3. Si un projet de plan de performance révisé satisfait à ces critères et à ces conditions, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances l'approuve.

Si un projet de plan de performance révisé ne satisfait pas à ces critères et à ces conditions, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances refuse son approbation et demande au prestataire de services de la circulation aérienne désigné de présenter un projet de plan de performance définitif.

Si le projet de plan de performance révisé soumis conformément au paragraphe 8 est refusé parce qu'il contient des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance de l'Union, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances fixe des objectifs de performance compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné, en tenant compte des observations formulées dans la décision visée au paragraphe 7. Le projet de plan de performance définitif que doit présenter le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance ainsi établis par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances, ainsi que les mesures qui doivent permettre d'atteindre ces objectifs.

Si l'approbation du projet de plan de performance révisé soumis conformément au paragraphe 8 n'est refusée que parce qu'il ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 3, troisième alinéa, le projet de plan de performance final que doit présenter le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance et jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et contient les modifications nécessaires eu égard aux conditions dont ladite Agence a estimé qu'elles n'étaient pas remplies.

Si l'approbation du projet de plan de performance révisé présenté conformément au paragraphe 8 est refusée parce qu'il contient des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et parce qu'en outre il ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 3, troisième alinéa, le projet de plan de performance définitif à présenter par le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance établis par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances

conformément au troisième alinéa et les mesures nécessaires pour atteindre ces objectifs, ainsi que les modifications nécessaires eu égard aux conditions dont ladite Agence a estimé qu'elles n'étaient pas remplies.

10. Les prestataires de services de la circulation aérienne concernés adoptent à titre définitif et rendent publics les projets de plans de performance approuvés par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances.

11. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances publie des rapports réguliers, dans les délais visés dans les actes d'exécution à adopter conformément à l'article 18, sur le suivi des performances des services de navigation aérienne en route et des fonctions de réseau, y compris des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance en route à l'échelle de l'Union et des objectifs de performance des prestataires de services de navigation aérienne en route pour les prestataires de services de navigation aérienne, dont elle rend publics les résultats.

Le prestataire de services de la circulation aérienne désigné fournit les informations et données nécessaires au suivi des performances des services de navigation aérienne. Cela comprend les informations et les données relatives aux coûts réels et aux recettes. Si les objectifs de performance ne sont pas atteints ou que le plan de performance n'est pas correctement mis en œuvre, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances prend des décisions exigeant la mise en œuvre de mesures correctives par les prestataires de services de la circulation aérienne. Ces mesures correctives peuvent comprendre, lorsque cela est objectivement nécessaire, l'obligation pour un prestataire de services de la circulation aérienne de déléguer la fourniture des services concernés à un autre prestataire de services de la circulation aérienne. Si le non-respect des objectifs de performance persiste, que le plan de performance continue d'être mis en œuvre de manière incorrecte ou que les mesures correctrices imposées ne sont pas appliquées ou ne le sont pas correctement, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances mène une enquête et émet un avis à l'intention de la Commission conformément à l'article 24, paragraphe 2. La Commission peut prendre des mesures conformément à l'article 24, paragraphe 3.

Article 14

Plans de performance et objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux des prestataires de services de la circulation aérienne désignés

1. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés pour les services de la circulation aérienne terminaux adoptent, pour chaque période de référence, des projets de plans de performance pour tous les services de navigation aérienne terminaux qu'ils fournissent et, le cas échéant, qu'ils acquièrent auprès d'autres prestataires.

Les projets de plans de performance sont adoptés après la définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et avant le début de la période de référence concernée. Ils contiennent des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, compatibles avec les objectifs de performance de l'Union. Ces projets de plans de performance tiennent compte du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. Les projets de plans de performance sont rendus publics.

2. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne terminaux visés au paragraphe 1 comprennent les informations pertinentes fournies par le gestionnaire

de réseau. Avant d'adopter ces projets de plans, les prestataires de services de la circulation aérienne désignés consultent les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les autorités militaires, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés soumettent également ces plans à l'autorité nationale compétente responsable de leur certification, qui vérifie la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

3. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne terminaux contiennent des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux qui sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union correspondants dans tous les domaines de performance clés et remplissent les conditions supplémentaires énoncées au troisième alinéa.

La compatibilité des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union est établie selon les critères suivants:

a) lorsque des valeurs de ventilation ont été établies en liaison avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la comparaison des objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance avec ces valeurs de ventilation;

b) l'évaluation de l'amélioration des performances dans le temps, pour la période de référence couverte par le plan de performance et, en outre, pour l'ensemble de la période comprenant à la fois la période de référence précédente et la période de référence couverte par le plan de performance;

c) la comparaison du niveau de performance prévu du prestataire de services de la circulation aérienne concerné avec les autres prestataires de services de la circulation aérienne faisant partie du même groupe de référence.

En outre, le projet de plan de performance doit remplir les conditions suivantes:

a) les hypothèses de base utilisées pour la définition des objectifs et les mesures destinées à atteindre les objectifs au cours de la période de référence, y compris les valeurs de référence, les prévisions de trafic et les hypothèses économiques utilisées, doivent être précises, adéquates et cohérentes;

b) le projet de plan de performance doit être complet en ce qui concerne les données et les documents justificatifs;

c) l'assiette des coûts pour le calcul des redevances doit être conforme à l'article 20.

4. Les projets de plans de performance pour les services de navigation aérienne terminaux visés au paragraphe 1 sont soumis pour évaluation et approbation à l'autorité nationale de surveillance.

5. Dans le cas d'un prestataire de services de la circulation aérienne désigné fournissant à la fois des services de navigation aérienne en route et des services de navigation aérienne terminaux, le projet de plan de performance pour les services de navigation aérienne terminaux à soumettre à l'autorité nationale de surveillance est le plan devant faire l'objet d'une décision positive sur la répartition des coûts prise par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances conformément à l'article 13, paragraphe 6, troisième alinéa.

6. L'autorité nationale de surveillance évalue les objectifs de performance des services de navigation aérienne terminaux et les plans de performance conformément aux critères et aux

conditions énoncés au paragraphe 3. Si le paragraphe 5 s'applique, l'autorité nationale de surveillance fonde son évaluation sur les conclusions de la décision prise par l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances en ce qui concerne la répartition des coûts.

Si l'autorité nationale de surveillance constate que le projet de plan de performance satisfait à ces critères et à ces conditions, elle l'approuve.

Si l'autorité nationale de surveillance constate qu'un ou plusieurs objectifs de performance des services de navigation aérienne terminaux ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ou que le plan de performance ne remplit pas les conditions supplémentaires énoncées au paragraphe 3, elle refuse l'approbation.

7. Si l'autorité nationale de surveillance refuse d'approuver un projet de plan de performance conformément au paragraphe 6, le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné présente un projet de plan de performance révisé, y compris, le cas échéant, des objectifs révisés.

8. L'autorité nationale de surveillance évalue le projet de plan de performance révisé visé au paragraphe 7 conformément aux critères et aux conditions énoncés au paragraphe 3. Si un projet de plan de performance révisé satisfait à ces critères et à ces conditions, l'autorité nationale de surveillance l'approuve.

Si un projet de plan de performance révisé ne satisfait pas à ces critères et à ces conditions, l'autorité nationale de surveillance refuse son approbation et demande au prestataire de services de la circulation aérienne désigné de présenter un projet de plan de performance définitif.

Si le projet de plan de performance révisé soumis conformément au paragraphe 7 est refusé parce qu'il contient des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance de l'Union, l'autorité nationale de surveillance fixe des objectifs de performance compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné, en tenant compte des observations formulées dans la décision visée au paragraphe 6. Le projet de plan de performance définitif que doit présenter le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance ainsi établis par l'autorité nationale de surveillance, ainsi que les mesures qui doivent permettre d'atteindre ces objectifs.

Si l'approbation du projet de plan de performance révisé soumis conformément au paragraphe 7 n'est refusée que parce qu'il ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 3, troisième alinéa, le projet de plan de performance final que doit présenter le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance et jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union par l'autorité nationale de surveillance et contient les modifications nécessaires eu égard aux conditions dont l'autorité nationale de surveillance a estimé qu'elles n'étaient pas remplies.

Si l'approbation du projet de plan de performance révisé présenté conformément au paragraphe 7 est refusée parce qu'il contient des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et parce qu'en outre il ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 3, troisième alinéa, le projet de plan de performance définitif à présenter par le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné comprend les objectifs de performance établis par l'autorité nationale de surveillance conformément au troisième alinéa

et les mesures nécessaires pour atteindre ces objectifs, ainsi que les modifications nécessaires eu égard aux conditions dont l'autorité nationale de surveillance a estimé qu'elles n'étaient pas remplies.

9. Les prestataires de services de la circulation aérienne concernés adoptent à titre définitif et rendent publics les projets de plans de performance approuvés par l'autorité nationale de surveillance.

10. L'autorité nationale de surveillance concernée publie des rapports réguliers sur le suivi des performances des services de navigation aérienne terminaux, y compris des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance des prestataires de services de navigation aérienne terminaux pour les prestataires de services de navigation aérienne, dont elle publie les résultats.

Le prestataire de services de la circulation aérienne désigné fournit les informations et données nécessaires au suivi des performances des services de navigation aérienne. Cela comprend les informations et les données relatives aux coûts réels et aux recettes.

Si les objectifs de performance ne sont pas atteints ou que le plan de performance n'est pas correctement mis en œuvre, l'autorité nationale de surveillance prend des décisions exigeant la mise en œuvre de mesures correctives par les prestataires de services de la circulation aérienne. Ces mesures correctives peuvent comprendre, lorsque cela est objectivement nécessaire, l'obligation pour un prestataire de services de la circulation aérienne de déléguer la fourniture des services concernés à un autre prestataire de services de la circulation aérienne. Si le non-respect des objectifs de performance persiste, que le plan de performance continue d'être mis en œuvre de manière incorrecte ou que les mesures correctrices imposées ne sont pas appliquées ou ne le sont pas correctement, l'autorité nationale de surveillance demande à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances de mener une enquête conformément à l'article 24, paragraphe 2, et la Commission peut prendre des mesures conformément à l'article 24, paragraphe 3.

11. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'autorité nationale de surveillance en vertu du présent article soient soumises à un contrôle juridictionnel.

12. Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances exécute les fonctions d'une autorité nationale de surveillance en application de l'article 3, paragraphe 8, les projets de plans de performance des services de navigation aérienne terminaux sont soumis à ladite Agence en même temps que les projets de plans de performance des services de navigation aérienne en route. Si l'Agence a pris une décision concernant la répartition des coûts au sens de l'article 13, paragraphe 6, troisième alinéa, cette décision est contraignante à son égard aux fins de l'évaluation des projets de plans de performance des services de navigation aérienne terminaux.

Article 15

Rôle de l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances en ce qui concerne la surveillance des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne terminaux

1. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances établit régulièrement une évaluation des performances des services de navigation aérienne terminaux à l'échelle de l'Union et de leur corrélation avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

2. Aux fins de l'élaboration de l'évaluation visée au point 1, les autorités nationales de surveillance notifient à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances leurs rapports visés à l'article 14, paragraphe 10, et fournissent toute autre information que ladite Agence peut demander à cet effet.

Article 16

Plan de performance du réseau

1. Le gestionnaire de réseau élabore, pour chaque période de référence, un projet de plan de performance du réseau pour toutes les fonctions de réseau qu'il assure.

Le projet de plan de performance du réseau est établi après la définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et avant le début de la période de référence concernée. Il contient des objectifs de performance dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique.

2. Le projet de plan de performance du réseau est soumis à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et à la Commission.

À la demande de la Commission, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances émet un avis à son intention sur le projet de plan de performance du réseau en se fondant sur les critères essentiels suivants:

a) la prise en compte de l'amélioration des performances dans le temps, pour la période de référence couverte par le plan de performance et, en outre, pour la période comprenant à la fois la période de référence précédente et la période de référence couverte par le plan de performance;

b) l'exhaustivité du projet de plan de performance du réseau en ce qui concerne les données et les documents justificatifs.

Si la Commission constate que le projet de plan de performance du réseau est complet et indique une amélioration satisfaisante des performances, elle adopte le projet de plan de performance du réseau à titre définitif. Dans le cas contraire, la Commission peut demander au gestionnaire de réseau de soumettre un projet de plan de performance du réseau révisé.

Article 17

Révision des objectifs de performance et des plans de performance durant une période de référence

1. Si, au cours d'une période de référence, les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ne sont plus satisfaisants en raison d'une évolution sensible de la situation et si la révision des objectifs est nécessaire et proportionnée, la Commission révisé ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union. L'article 11 s'applique à cette décision. À la suite de cette révision, les prestataires de services de la circulation aérienne désignés adoptent de nouveaux projets de plans de performance auxquels s'appliquent les articles 13 et 14. Le gestionnaire de réseau élabore un nouveau projet de plan de performance du réseau auquel s'applique l'article 16.

2. La décision relative aux objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union visée au paragraphe 1 comprend des dispositions transitoires pour la période allant jusqu'à l'entrée en vigueur des plans de performance définitifs adoptés en application de l'article 13, paragraphe 6, et de l'article 14, paragraphe 6.

3. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés peuvent demander à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances, dans le cas des services de navigation aérienne en route, ou à l'autorité nationale de surveillance concernée, dans le cas des services de navigation aérienne terminaux, l'autorisation de réviser un ou plusieurs objectifs de performance au cours d'une période de référence. Une telle demande peut être présentée lorsque les seuils d'alerte sont franchis ou lorsque les prestataires de services de la circulation aérienne désignés démontrent que les données, les hypothèses et les motifs initiaux sur lesquels s'appuient les objectifs de performance ne sont plus exacts, de manière significative et durable, en raison de circonstances qu'il était impossible de prévoir au moment de l'adoption du plan de performance.

4. L'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances, dans le cas des services de navigation aérienne en route, ou l'autorité nationale de surveillance concernée, dans le cas des services de navigation aérienne terminaux, n'autorise le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné à procéder à la révision prévue que si elle est nécessaire et proportionnée et si les objectifs de performance révisés garantissent le maintien de la compatibilité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Si la révision est autorisée, les prestataires de services de la circulation aérienne désignés adoptent de nouveaux projets de plans de performance, conformément aux procédures prévues aux articles 13 et 14.

Article 18

Mise en œuvre du système de performance

Aux fins de la mise en œuvre du système de performance, la Commission adopte des exigences et procédures détaillées en ce qui concerne l'article 10, paragraphe 3, et les articles 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17, notamment pour l'élaboration des projets de plans de performance, la définition des objectifs de performance, les critères et conditions de leur évaluation, la méthode de répartition des coûts entre les services de navigation aérienne en route et terminaux, le suivi des performances et l'adoption de mesures correctrices, ainsi que les calendriers relatifs à toutes les procédures. Ces exigences et procédures font l'objet d'un acte d'exécution adopté en application de la procédure consultative visée à l'article 37, paragraphe 2.

↓ 1070/2009 Article 1^{er}

~~b) la sélection de domaines clés de performance appropriés, sur la base du document n° 9854 de l'OACI "Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondial", et compatibles avec ceux identifiés dans le cadre de performance du plan directeur GTA, notamment la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, adaptés, le cas échéant, pour tenir compte des exigences spécifiques du ciel unique européen, la fixation d'objectifs correspondant à ces domaines et la définition d'une série limitée d'indicateurs clés pour mesurer les performances;~~

~~e) la définition d'objectifs de performance communautaires en tenant compte des contributions identifiées au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels;~~

~~6. Concernant les détails de fonctionnement du système d'amélioration des performances, la Commission arrête, au plus tard le 4 décembre 2011, et selon un calendrier approprié~~

~~permettant de respecter les délais fixés dans le présent règlement, des mesures d'exécution en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3. Ces mesures d'exécution couvrent les éléments suivants:~~

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

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

↓ 550/2004 (adapté)

~~CHAPITRE III~~

~~TARIFICATION~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 8)

~~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 l'efficacité économique de la fourniture des services de navigation aérienne et à l'efficacité des vols, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal. 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.~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 9)
(adapté)

~~Article 14~~

~~Principes ☒ relatifs au système de tarification ☒~~

↓ nouveau

1. Sans préjudice de la possibilité qu'ont les États membres de financer la fourniture des services de la circulation aérienne couverts par le présent article au moyen de fonds publics, des redevances pour les services de navigation aérienne sont déterminées, imposées et appliquées aux usagers de l'espace aérien.

2. Les redevances sont fondées sur les coûts supportés par les prestataires de services de la circulation aérienne pour les services et fonctions assurés aux usagers de l'espace aérien au cours de périodes de référence fixes définies à l'article 10, paragraphe 2. Ces coûts peuvent inclure un rendement raisonnable des actifs afin de contribuer au financement des améliorations des immobilisations nécessaires.

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

4. Les recettes provenant des redevances imposées aux usagers de l'espace aérien peuvent donner lieu à des pertes ou excédents financiers pour les prestataires de services de la circulation aérienne en raison de l'application des mécanismes incitatifs visés à l'article 10, paragraphe 3, point h), et des mécanismes de partage des risques visés à l'article 10, paragraphe 3, point i).

5. Les recettes provenant des redevances imposées aux usagers de l'espace aérien en application du présent article ne sont pas utilisées pour financer des services fournis aux conditions du marché conformément à l'article 8.

6. Les données financières relatives aux coûts fixés, aux coûts réels et aux recettes des prestataires de services de la circulation aérienne désignés sont communiquées aux autorités nationales de surveillance et à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et sont rendues publiques.

Article 20

Assiettes des coûts pour le calcul des redevances

1. Les assiettes des coûts pour le calcul des redevances liées aux services de navigation aérienne en route et aux services de navigation aérienne terminaux sont constituées des coûts fixés de la fourniture de ces services dans la zone tarifaire de route et la zone tarifaire terminale concernées, tels qu'ils sont établis dans les plans de performance adoptés conformément aux articles 13 et 14.

2. Les coûts fixés visés au paragraphe 1 comprennent les coûts des installations et des services concernés, 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.

3. Les coûts fixés visés au paragraphe 1 comprennent également les coûts suivants:

a) les coûts supportés par les prestataires de services de la circulation aérienne pour les droits et redevances versés à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances;

b) les coûts ou une partie des coûts supportés par les prestataires de services de la circulation aérienne dans le cadre de leur surveillance et de leur certification par les autorités nationales de surveillance, sauf si les États membres font appel à d'autres ressources financières pour couvrir ces coûts;

c) les coûts supportés par les prestataires de services de la circulation aérienne pour la fourniture de services de navigation aérienne et de fonctions de réseau, y compris les tâches confiées au gestionnaire de réseau, sauf si les États membres font appel à d'autres ressources financières pour couvrir ces coûts.

4. Les coûts fixés ne comprennent pas le coût des sanctions imposées par les États membres visées à l'article 42 ni le coût des éventuelles mesures correctrices visées à l'article 13, paragraphe 11, et à l'article 14, paragraphe 10.

5. Les subventions croisées ne sont pas autorisées entre services de navigation aérienne en route et services de navigation aérienne terminaux. Les coûts relatifs à la fois aux services de navigation aérienne en route et aux services de navigation aérienne terminaux sont répartis de manière proportionnelle entre services de navigation aérienne en route et services de navigation aérienne terminaux sur la base d'une méthode transparente. Les subventions croisées 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 identifiées de manière transparente conformément à l'article 25, paragraphe 3.

6. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés fournissent des informations détaillées sur leur assiette de coûts à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances, aux autorités nationales de surveillance et à la Commission. À cette fin, les coûts sont ventilés selon la séparation des comptes visée à l'article 25, paragraphe 3, et en distinguant les coûts de personnel, les coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel, les coûts d'amortissement, le coût du capital, les coûts supportés pour les droits et redevances versés à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et les coûts exceptionnels.

Article 21

Fixation des taux unitaires

1. Les taux unitaires sont fixés par année civile et pour chaque zone tarifaire sur la base des coûts fixés et des prévisions de trafic établies dans les plans de performance, ainsi que des ajustements applicables en fonction des années précédentes et d'autres recettes.

2. Les taux unitaires sont fixés par les autorités nationales de surveillance, après que l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances a vérifié qu'ils sont conformes à l'article 19, à l'article 20 et au présent article. Si l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances constate qu'un taux unitaire ne satisfait pas à ces exigences, le taux unitaire est réexaminé en conséquence par l'autorité nationale de surveillance concernée. Si un taux unitaire demeure en défaut de remplir ces exigences, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances mène une enquête et émet un avis à l'intention de la Commission conformément à l'article 24, paragraphe 2, et la Commission peut prendre des mesures conformément à l'article 24, paragraphe 3.

À des fins de tarification, et lorsque la congestion cause d'importants problèmes de réseau, notamment une détérioration des performances environnementales, la Commission peut définir, par la voie d'un règlement d'exécution adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, un taux unitaire commun pour les services de navigation aérienne en route dans l'ensemble de l'espace aérien du ciel unique européen, ainsi que des procédures et des règles détaillées pour son application. Le taux unitaire commun visé au premier alinéa est calculé sur la base d'une moyenne pondérée des différents taux unitaires des prestataires de services de navigation aérienne concernés. Le produit du taux unitaire commun est réaffecté de manière à garantir la neutralité des recettes pour les prestataires de services de la circulation aérienne concernés.

Article 22

Établissement des redevances

1. Des redevances sont imposées aux usagers de l'espace aérien pour la fourniture de services de navigation aérienne, dans des conditions non discriminatoires, en tenant compte des capacités contributives relatives des différents types d'aéronefs concernés. Lors de la fixation des redevances demandées aux différents usagers de l'espace aérien pour l'utilisation d'un même service, aucune distinction n'est faite selon la nationalité des usagers ou la catégorie à laquelle ils appartiennent.

2. La redevance liée aux services de navigation aérienne en route pour un vol donné dans une zone tarifaire de route donnée est calculée sur la base du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire de route et des unités de services en route pour ledit vol. La redevance est constituée d'une ou de plusieurs composantes variables, dont chacune est fondée sur des facteurs objectifs.

3. La redevance liée aux services de navigation aérienne terminaux pour un vol donné dans une zone tarifaire terminale donnée est calculée sur la base du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire terminale et des unités de services terminaux pour ledit vol. Aux fins du calcul de la redevance pour services de navigation aérienne terminaux, l'approche et le départ d'un vol comptent comme un vol unique. La redevance est constituée d'une ou de plusieurs composantes variables, dont chacune est fondée sur des facteurs objectifs.

4. L'exonération des redevances de navigation aérienne pour certains usagers de l'espace aérien, notamment les exploitants d'aéronefs légers et d'aéronefs d'État, peut être autorisée, à condition que le coût d'une telle exonération soit couvert par d'autres ressources et ne soit pas répercuté sur les autres usagers de l'espace aérien.

5. Les redevances sont modulées de manière à encourager les prestataires de services de navigation aérienne, les aéroports et les usagers de l'espace aérien à favoriser l'amélioration des performances environnementales ou de la qualité du service, notamment l'utilisation accrue de carburants de substitution durables, l'augmentation des capacités, la réduction des retards et le développement durable, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal, en particulier pour la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. La modulation consiste en avantages ou désavantages financiers et est neutre sur le plan des recettes pour les prestataires de services de la circulation aérienne.

Article 23

Mise en œuvre du système de tarification

Aux fins de la mise en œuvre du système de tarification, la Commission adopte des exigences et procédures détaillées en ce qui concerne les articles 19, 20, 21 et 22, notamment pour les assiettes de coûts et les coûts fixés, la fixation des taux unitaires, les mécanismes incitatifs et les mécanismes de partage des risques, ainsi que la modulation des redevances. Ces exigences et procédures font l'objet d'un acte d'exécution adopté en application de la procédure consultative visée à l'article 37, paragraphe 2.

↓ 1070/2009 Article 2, point 9)

~~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; Les coûts fixés sont les coûts fixés par les États membres au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, soit au début de la période de référence pour chaque année civile de la période de référence visée à l'article 11 du règlement cadre, soit pendant la période de référence, à la suite d'ajustements appropriés en application des mécanismes d'alerte prévus à l'article 11 du règlement cadre;~~

~~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 et/ou des entités qualifiées, ainsi que les autres coûts encourus par l'État membre concerné et le prestataire de services concerné pour la fourniture des services de navigation aérienne. Ils ne comprennent pas le coût des sanctions imposées par les États membres 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 du règlement cadre;~~

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

~~d) le coût de différents services de navigation aérienne est déterminé séparément pour chaque service, comme le prévoit l'article 12, paragraphe 3;~~

~~e) les subventions croisées ne sont pas autorisées entre services de route et services terminaux. Les coûts relatifs à la fois aux services terminaux et aux services de route sont répartis de manière proportionnelle entre services de route et services terminaux sur la base d'une méthode transparente. Les subventions croisées sont autorisées entre services de 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;~~

~~f) la transparence de l'assiette des coûts pour le calcul des redevances est assurée. Des mesures d'exécution sont établies pour la fourniture d'informations par les prestataires de services, afin de permettre le contrôle de leurs prévisions, de leurs coûts réels et de leurs recettes. Les autorités de surveillance nationales, les prestataires de services, les usagers de l'espace aérien, la Commission et Eurocontrol échangent régulièrement des informations.~~

~~3. Les États membres appliquent les principes ci-après pour la fixation des redevances conformément au paragraphe 2:~~

~~a) les redevances pour les services de navigation aérienne sont fixées d'une manière non discriminatoire. Lors de la fixation des redevances demandées aux différents usagers de l'espace aérien pour l'utilisation d'un même service, aucune distinction n'est faite selon la nationalité des usagers ou la catégorie à laquelle ils appartiennent;~~

~~b) l'exonération de certains usagers, notamment les exploitants d'aéronefs légers et d'aéronefs d'État, peut être autorisée, à condition que le coût d'une telle exonération ne soit pas répercuté sur les autres usagers;~~

~~e) les redevances sont fixées par année civile sur la base de coûts fixés, ou dans des conditions établies par des États membres en vue de déterminer le niveau maximal du taux unitaire ou des recettes pour chaque année pendant une période de cinq ans au plus;~~

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

~~e) les redevances reflètent les coûts des services et des installations de navigation aérienne mis à la disposition des usagers de l'espace aérien, compte tenu des capacités contributives relatives des différents types d'aéronefs concernés;~~

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

~~nationales de surveillance peuvent instaurer des mécanismes, notamment des mesures incitatives consistant en des avantages ou des désavantages financiers, afin d'encourager les prestataires de services de navigation aérienne et/ou les usagers de l'espace aérien à contribuer aux améliorations dans la fourniture des services de navigation aérienne telles qu'un accroissement de capacité, une diminution des retards et un développement durable, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal.~~

~~4. La Commission arrête les mesures d'exécution détaillées du présent article en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre.~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 11)

Article 15

Contrôle de conformité

~~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 et/ou règles concernés. Sans préjudice de l'article 18, paragraphe 1, la Commission partage les conclusions de l'enquête avec les États membres, Eurocontrol et les représentants des usagers de l'espace aérien. Dans un délai de deux mois à compter de la réception d'une demande, après avoir entendu l'État membre concerné et avoir consulté le comité du ciel unique conformément à la procédure consultative visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement cadre, la Commission prend une décision sur l'application des articles 14 et 15 du présent règlement et décide si la pratique concernée peut être poursuivie.~~

~~3. La Commission communique sa décision aux États membres et en informe le prestataire de services, dans la mesure où il est juridiquement concerné. Tout État membre peut, dans un délai d'un mois, déférer la décision de la Commission au Conseil. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.~~

↓ nouveau

Article 24

Contrôle du respect des systèmes de performance et de tarification

1. La Commission contrôle régulièrement le respect, par les prestataires de services de la circulation aérienne et les États membres, selon le cas, des articles 10 à 17 et des articles 19 à 22 et des actes d'exécution visés aux articles 18 et 23. La Commission agit en concertation avec l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et avec les autorités nationales de surveillance.

2. À la demande d'un ou de plusieurs États membres, d'une autorité nationale de surveillance ou de la Commission, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances mène une enquête sur toute allégation de non-respect au sens du paragraphe 1. Si elle dispose d'indices quant à ce non-respect, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances peut ouvrir une enquête de sa propre initiative. Elle conclut l'enquête dans un délai de quatre mois à compter de la réception de la demande, après avoir entendu l'État membre, l'autorité nationale de surveillance concernée et le prestataire de services de la circulation aérienne désigné concerné. Sans préjudice de l'article 41, paragraphe 1, l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances communique les résultats de l'enquête aux États membres concernés, aux prestataires de services de la circulation aérienne concernés et à la Commission.

3. La Commission peut émettre un avis sur la question de savoir si les États membres et/ou les prestataires de services de la circulation aérienne ont respecté les articles 10 à 17 et les articles 19 à 22 ainsi que les actes d'exécution visés aux articles 18 et 23 et notifie cet avis à l'État membre ou aux États membres et au prestataire de services de la circulation aérienne concernés.

↓ 550/2004 (adapté)

⇒ nouveau

Article ~~2512~~

Transparence comptable ☒ des prestataires de services de navigation aérienne ☒

1. Les prestataires de services de navigation aérienne, ~~quel que soit~~ ☒ indépendamment de ☒ leur régime de propriété ou ~~leur forme~~ ☒ de leurs structures ☒ juridiques, établissent, ~~soumettent à un audit~~ et publient ⇒ chaque année ⇐ leurs comptes financiers. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales adoptées par ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒. Lorsque, en raison de son statut juridique, le prestataire de services ☒ de navigation aérienne ☒ ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il ~~s'efforce d'y parvenir~~ ☒ s'y conforme ☒ dans toute la mesure du possible. ~~2. En tout état de cause, L~~ Les prestataires de services de navigation aérienne publient un rapport annuel et sont régulièrement soumis à un audit indépendant ☒ pour les comptes visés au présent paragraphe ☒.

↓ nouveau

2. Les autorités nationales de surveillance et l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances ont le droit d'accéder aux comptes des prestataires de services de navigation aérienne sous leur supervision. Les États membres peuvent décider d'accorder l'accès à ces comptes à d'autres autorités de surveillance.

↓ 1070/2009 Article 2, point 7)

(adapté)

⇒ nouveau

3. ~~Lorsqu'ils offrent un ensemble de services, Les prestataires de services de navigation aérienne~~ ⇒, dans leur comptabilité interne, tiennent des comptes séparés pour chacun des services de navigation aérienne ⇐ ~~déterminent et font apparaître les coûts et revenus provenant des services de navigation aérienne, ventilés conformément au système de tarification des services de navigation aérienne visé à l'article 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~~ ☒ ces ☒ services ~~en question~~ étaient fournis ☒ exécutés ☒ par des entreprises distinctes ⇒ en vue d'éviter les discriminations, les subventions croisées et les distorsions de concurrence. Un prestataire de services de navigation aérienne tient également une comptabilité séparée pour chaque activité lorsque: ⇐

↓ nouveau

a) il fournit des services de navigation aérienne acquis conformément à l'article 8, paragraphe 1, et des services de navigation aérienne non couverts par cette disposition;

b) il fournit des services de navigation aérienne et exerce d'autres activités, de quelque nature que ce soit, notamment des services d'information communs;

c) il fournit des services de navigation aérienne dans l'Union et dans des pays tiers.

Les coûts fixés, les coûts réels et les recettes provenant des services de navigation aérienne sont ventilés en coûts de personnel, coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel, coûts d'amortissement, coût du capital, coûts supportés pour les droits et redevances versés à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances et coûts exceptionnels, et ils sont rendus publics, sous réserve que la protection des renseignements confidentiels soit garantie.

4. Les données financières relatives aux coûts et aux recettes communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 6, et les autres informations pertinentes pour le calcul des taux unitaires font l'objet d'un audit ou d'une vérification par l'autorité nationale de surveillance ou une entité indépendante du prestataire de services de navigation aérienne concerné et sont approuvées par l'autorité nationale de surveillance. Les conclusions de l'audit sont rendues publiques.

↓ 550/2004

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

~~5. Les États membres peuvent appliquer les dispositions transitoires de l'article 9 du règlement (CE) n° 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 2002 sur l'application~~

~~des normes comptables internationales⁵² aux prestataires de services de navigation aérienne qui relèvent du champ d'application du présent règlement.~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 5)

~~Article 9 bis~~

~~Blocs d'espace aérien fonctionnels~~

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

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

~~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;~~

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

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

~~e) assurent un transfert fluide et souple de la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne entre les unités des services de la circulation aérienne;~~

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

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

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

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

~~3. Un bloc d'espace aérien fonctionnel est créé uniquement par accord mutuel entre tous les États membres et, le cas échéant, les pays tiers responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien compris dans le bloc d'espace aérien fonctionnel.~~

~~Avant de notifier à la Commission la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel, les États membres concernés fournissent à la Commission, aux autres États membres et autres parties~~

⁵² JO L 243 du 11.9.2002, p. 1.

~~intéressées les informations appropriées et leur donnent la possibilité de formuler des observations.~~

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

~~5. En cas de difficultés entre plusieurs États membres à propos d'un bloc d'espace aérien fonctionnel transfrontalier appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité, les États membres concernés peuvent solliciter conjointement l'avis du comité du ciel unique à ce sujet. L'avis est communiqué aux États membres concernés. Sans préjudice du paragraphe 63, les États membres concernés prennent cet avis en compte afin de trouver une solution.~~

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

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

~~8. Des éléments d'orientation concernant la création et la modification de blocs d'espace aérien fonctionnels sont élaborés le 4 décembre 2010 au plus tard en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement cadre.~~

~~9.1. Le 4 décembre 2011 au plus tard et en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre, la Commission arrête les mesures d'exécution relatives aux informations communiquées par les États membres concernés préalablement à la création ou à la modification d'un bloc d'espace aérien fonctionnel conformément au paragraphe 3 du présent article.~~

~~Article 9 ter~~

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

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

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

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

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

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

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

↓ 1070/2009 Article 3, point 6)

(adapté)

⇒ nouveau

CHAPITRE IV
⊗ **GESTION DE RÉSEAU** ⊗

Article 266

~~Gestion et conception du~~ ⊗ **Fonctions de** ⊗ réseau

1. Les fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien ~~permettent~~ ⊗ assurent ⊗ une utilisation ~~optimale~~ ⇒ durable et efficace ⊗ de l'espace aérien ⇒ et des ressources limitées. ⊗ ~~et~~ ⊗ Elles ⊗ donnent ⊗ aussi ⊗ aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'emprunter le trajet ~~qu'ils préfèrent~~ ⇒ optimal sur le plan de l'environnement ⊗, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne. Ces fonctions de réseau ⇒, énumérées aux paragraphes 2 et 3, soutiennent la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et sont fondées sur des besoins opérationnels ⊗ ~~visent à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et elles sont exercées dans le respect du principe de séparation entre les tâches de réglementation et les tâches opérationnelles.~~

2. ~~Afin d'atteindre les objectifs visés au paragraphe 1 et sans préjudice des responsabilités des États membres concernant les routes nationales et les structures de l'espace aérien, la Commission veille à ce que~~ ⊗ Les fonctions de réseau visées au paragraphe 1 comprennent ⊗ les fonctions suivantes ~~soient exercées~~:

a) conception ⇒ et gestion ⊗ ~~du réseau de routes~~ ⇒ de structures de l'espace aérien ⊗ européen;

⇒ b) gestion des courants de trafic aérien; ⊗

~~cb)~~ coordination des ressources limitées dans les bandes de fréquence aéronautiques utilisées pour la circulation aérienne générale, en particulier des radiofréquences, et coordination des codes de transpondeur radar.

↓ nouveau

3. Les fonctions de réseau visées au paragraphe 1 comprennent également les fonctions suivantes:

a) optimisation de la conception de l'espace aérien pour le réseau et modalités facilitées pour déléguer la fourniture de services de la circulation aérienne grâce à la coopération avec les prestataires de services de la circulation aérienne et les autorités des États membres;

b) gestion de la fourniture de capacités de contrôle du trafic aérien dans le réseau comme prévu dans le plan de réseau opérationnel, à caractère contraignant;

c) fonction de coordination et de soutien en cas de crise de réseau;

d) gestion des courants de trafic aérien et des capacités;

e) gestion de la planification, du suivi et de la coordination des activités de mise en œuvre du déploiement des infrastructures dans le réseau européen de gestion du trafic aérien, conformément au plan directeur européen de gestion du trafic aérien, compte tenu des besoins opérationnels et des procédures opérationnelles associées;

f) suivi du fonctionnement des infrastructures du réseau européen de gestion du trafic aérien.

↓ 1070/2009 Article 3, point 6)

4. Les fonctions énumérées ~~au premier alinéa~~ aux paragraphes 2 et 3 n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. ~~Elles tiennent compte des propositions établies au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.~~ Elles sont exercées en coordination avec les autorités militaires conformément aux procédures convenues concernant la gestion souple de l'espace aérien.

↓ nouveau

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 36 pour modifier le présent règlement afin d'ajouter des fonctions à celles énumérées aux paragraphes 2 et 3, lorsque cela est nécessaire au fonctionnement et à la performance du réseau.

↓ 1070/2009 Article 3, point 6)
(adapté)

Article 27

⊗ Le gestionnaire de réseau ⊗

↓ nouveau

1. Afin d'atteindre les objectifs visés à l'article 26, la Commission, avec le soutien de l'Agence le cas échéant, veille à ce que le gestionnaire de réseau contribue à l'exécution des fonctions de réseau visées à l'article 26, en exécutant les tâches visées au paragraphe 4.

↓ 1070/2009 Article 3, point 6)
(adapté)
⇒ nouveau

2. La Commission peut, ~~après consultation du comité du ciel unique et conformément aux mesures d'exécution visées au paragraphe 4, confier à Eurocontrol ou à~~ ⊗ nommer ⊗ un ~~autre~~ organisme impartial et compétent ⇒ pour exécuter ⇐ les tâches ~~nécessaires à l'exercice des fonctions énumérées au premier alinéa~~ ⇒ du gestionnaire de réseau ⇐. À cette fin, la Commission adopte un acte d'exécution conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3. Cette décision de nomination précise les conditions de la nomination, y compris en ce qui concerne le financement du gestionnaire de réseau.

3. ⇒ Les tâches du gestionnaire de réseau ⇐ ~~Ces tâches~~ sont effectuées de façon ⇒ indépendante, ⇐ impartiale et économiquement ⇒ efficace ⇐ ~~efficace, et accomplies au nom des États membres et des parties intéressées.~~ Elles sont soumises à une gouvernance

appropriée, qui distingue les responsabilités liées à la ~~prestation~~ ~~✗~~ fourniture ~~✗~~ de services et à la réglementation ⇨ lorsque l'organisme compétent désigné comme gestionnaire de réseau assume également des fonctions réglementaires. ⇨ ⇨ Dans l'exécution de ses tâches, le gestionnaire de réseau tient ⇨ ~~tenant~~ compte des besoins de l'ensemble du réseau de gestion du trafic aérien et ~~avec l'entière participation des~~ ⇨ associe pleinement les ⇨ usagers de l'espace aérien, ~~et les~~ prestataires de services de navigation aérienne ⇨, les exploitants d'aérodrome et les militaires ⇨.

⇩ nouveau

4. Le gestionnaire de réseau contribue à l'exécution des fonctions de réseau par des mesures de soutien visant à assurer une planification et une exploitation sûres et efficaces du réseau dans des conditions normales et des conditions de crise et par des mesures visant à améliorer en permanence le fonctionnement du réseau dans le ciel unique européen et les performances globales du réseau, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre du système de performance. Les mesures prises par le gestionnaire de réseau tiennent compte de la nécessité d'intégrer pleinement les aéroports dans le réseau.

5. Le gestionnaire de réseau coopère étroitement avec l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances afin que les objectifs de performance visés à l'article 10 soient dûment pris en compte dans les capacités à fournir par chaque prestataire de services de navigation aérienne comme convenu entre le gestionnaire de réseau et ces prestataires de services de navigation aérienne dans le plan de réseau opérationnel.

6. Le gestionnaire de réseau:

- a) arrête les diverses mesures destinées à mettre en œuvre les fonctions de réseau et à soutenir la mise en œuvre effective du plan de réseau opérationnel, à caractère contraignant, et la réalisation des objectifs de performance contraignants;
- b) conseille la Commission et fournit les informations utiles à l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances sur le déploiement des infrastructures du réseau de gestion du trafic aérien conformément au plan directeur européen de gestion du trafic aérien, en particulier pour déterminer les investissements nécessaires pour le réseau.

7. Le gestionnaire de réseau prend les décisions dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif. Les parties au processus décisionnel coopératif agissent dans toute la mesure du possible dans le sens d'une amélioration du fonctionnement et des performances du réseau. Le processus décisionnel coopératif promeut l'intérêt du réseau.

↓ 1070/2009 Article 3, point 6)

~~3. La Commission peut faire des ajouts à la liste de fonctions figurant au paragraphe 2 après avoir dûment consulté les acteurs du secteur concernés. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement cadre.~~

↓ nouveau

8. Par voie d'actes d'exécution adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, la Commission établit des règles détaillées pour l'exécution des fonctions de réseau, les tâches du gestionnaire de réseau, les mécanismes de gouvernance, y compris les processus décisionnels et la gestion des crises.

↓ 1070/2009 Article 3, point 6)

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

~~a) la coordination et l'harmonisation des processus et des procédures pour accroître l'efficacité de la gestion des fréquences aéronautiques, y compris l'élaboration de principes et de critères;~~

~~b) la coordination centrale en matière d'identification précoce des besoins de fréquences et de recherche de solutions pour les bandes de fréquences attribuées à la circulation aérienne générale européenne, afin d'appuyer la conception et l'exploitation du réseau aérien européen;~~

~~e) les autres fonctions de réseau telles que définies dans le plan directeur GTA;~~

~~d) les modalités d'un processus décisionnel coopératif entre les États membres, les prestataires de services de navigation aérienne et la fonction de gestion du réseau pour les tâches visées au paragraphe 2;~~

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

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

↓ nouveau

9. Les aspects de la conception des structures d'espace aérien autres que ceux visés à l'article 26, paragraphes 2 et 3, sont traités par les États membres. À cet égard, les États membres tiennent compte des exigences du trafic aérien, des variations saisonnières et de la complexité du trafic aérien et des plans de performance. Avant de se prononcer sur ces aspects, ils consultent les usagers de l'espace aérien concernés ou les groupes représentant ces usagers de l'espace aérien et les autorités militaires, selon le cas.

↓ 1070/2009 Article 3, point 6)

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

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

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

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

~~a) la planification des vols;~~

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

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

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

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

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

~~9. Lors de l'élaboration et de l'adoption des mesures d'exécution, la Commission tient compte, en tant que de besoin et sans préjudice des exigences de la sécurité, de la cohérence~~

~~entre les plans de vol et les créneaux aéroportuaires et de la nécessaire coordination avec les régions limitrophes.~~

↓ nouveau

Article 28

Transparence comptable du gestionnaire de réseau

1. Le gestionnaire de réseau établit, soumet et publie ses comptes financiers. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales adoptées par l'Union. Si, en raison de son statut juridique, le gestionnaire de réseau ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il s'y conforme dans toute la mesure du possible.

2. Le gestionnaire de réseau publie un rapport annuel et est régulièrement soumis à un audit indépendant.

↓ 550/2004

Article 10

Relations entre les prestataires de services

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

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

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

↓ nouveau

Article 29

Relations avec les parties intéressées

Les prestataires de services de la circulation aérienne établissent des mécanismes de consultation en vue de consulter les usagers de l'espace aérien et exploitants d'aérodrome intéressés sur tous les problèmes importants liés aux services fournis, notamment les modifications pertinentes apportées aux configurations d'espace aérien, ou sur les investissements stratégiques ayant une incidence utile sur la gestion du trafic aérien et la

fourniture de services de navigation aérienne et/ou les redevances y afférentes. Les usagers de l'espace aérien sont également associés au processus d'approbation des plans d'investissements stratégiques. La Commission adopte des mesures précisant les modalités de la consultation et de la participation des usagers de l'espace aérien dans l'approbation de plans d'investissement. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

↓ 1070/2009 Article 2, point 6)

(adapté)

⇒ nouveau

Article 30

Relations avec les autorités militaires

Dans le cadre de la politique commune des transports, les États membres ~~prennent les mesures nécessaires afin~~ ☒ veillent à ce ☒ que des accords écrits entre les autorités civiles et militaires compétentes, ou des dispositifs juridiques équivalents, soient conclus ou prorogés concernant la gestion de blocs d'espace aérien spécifiques ⇒ et les notifient à la Commission ⇐.

↓ 550/2004

Article 13

Accès aux données et protection des données

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

~~2. L'accès aux données opérationnelles pertinentes est accordé aux autorités concernées, aux prestataires de services de navigation aérienne détenteurs d'une certification, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports sur une base non discriminatoire. 3. Les prestataires de services détenteurs d'une certification, les usagers de l'espace aérien et les aéroports établissent des conditions uniformes d'accès à leurs données opérationnelles autres que celles visées au paragraphe 1. Les autorités de surveillance nationales approuvent ces conditions uniformes. Des règles détaillées concernant ces conditions sont définies, le cas échéant, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre.~~

↓ nouveau

Article 31

Disponibilité des données opérationnelles pour la circulation aérienne générale et accès à ces données

1. En ce qui concerne la circulation aérienne générale, les données opérationnelles pertinentes sont mises à disposition en temps réel, sur une base non discriminatoire et sans préjudice des intérêts relevant de la politique de sécurité ou de défense, par tous les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les aéroports et le gestionnaire de réseau, y compris sur une base transfrontière et à l'échelle de l'Union. Cette disponibilité bénéficie aux prestataires de services de la circulation aérienne certifiés ou déclarés, aux entités dont l'intérêt à envisager la fourniture de services de navigation aérienne est démontré, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports, ainsi qu'au gestionnaire de réseau. Ces données sont utilisées uniquement à des fins opérationnelles.

2. Les tarifs du service visé au paragraphe 1 sont basés sur le coût marginal de la mise à disposition des données.

3. L'accès aux données opérationnelles pertinentes visées au paragraphe 1 est accordé aux autorités chargées de la supervision de la sécurité, de la supervision des performances et de la supervision du réseau, y compris l'Agence.

4. La Commission peut fixer les modalités de mise à disposition des données et d'accès aux données en application des paragraphes 1 et 3, ainsi que la méthode de fixation des tarifs visés au paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

↓ 551/2004 (adapté)

CHAPITRE II V

~~ARCHITECTURE DE L'~~ ESPACE AÉRIEN ☒ , INTEROPÉRABILITÉ ET INNOVATION TECHNOLOGIQUE ☒

↓ 1070/2009 Article 3, point 2)

~~Article 3~~

~~Région européenne supérieure d'information de vol (RESIV)~~

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

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

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

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

↓ 1070/2009 Article 3, point 3)

⇒ nouveau

~~Article 323a~~

Information aéronautique électronique

Sans préjudice de la publication par les États membres de l'information aéronautique et en concordance avec ladite publication, ~~la Commission~~ ⇒ le gestionnaire de réseau ⇐, en collaboration avec ~~Eurocontrol~~ ⇒ la Commission ⇐, établit une infrastructure d'information aéronautique à l'échelle de l'Union afin de favoriser 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. ⇒ L'information aéronautique ainsi mise à disposition est uniquement une information conforme aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII, point 2.1, du règlement (UE) 2018/1139. ⇐

~~2. Aux fins du paragraphe 1, la Commission:~~

~~a) assure le développement d'une infrastructure communautaire d'information aéronautique sous la forme d'un portail électronique d'informations intégrées librement accessible aux parties intéressées. Cette infrastructure permet d'avoir accès et de fournir les données nécessaires telles que, entre autres, l'information aéronautique, l'information relevant des bureaux de piste des services de la circulation aérienne, des services météorologiques et de la gestion des courants de trafic aérien;~~

~~b) soutient la modernisation et l'harmonisation de la fourniture de l'information aéronautique, au sens le plus large, en étroite coopération avec Eurocontrol et l'OACI. 3. La Commission arrête les mesures d'exécution détaillées du présent article en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre.~~

↓ 1070/2009 Article 3, point 4)

~~Article 4~~

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

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

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

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

↓ 551/2004 (adapté)

~~CHAPITRE III~~

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

↓ 551/2004 (adapté)

⇒ nouveau

Article ~~33~~7

Gestion souple de l'espace aérien

1. Les États membres assurent, en tenant compte de l'organisation des aspects militaires relevant de leur compétence, l'application **uniforme** dans le ciel unique européen du concept de gestion souple de l'espace aérien tel qu'il a été défini par l'OACI et développé par Eurocontrol, afin de faciliter la gestion de l'espace et du trafic aériens dans le cadre de la politique commune des transports ⇒ et en cohérence avec le plan directeur européen de gestion du trafic aérien ⇐.
 2. Les États membres font rapport tous les ans à la Commission sur l'application, dans le cadre de la politique commune des transports, du concept de gestion souple de l'espace aérien pour ce qui concerne l'espace aérien dont ils sont responsables.
 3. Lorsque, notamment afin de donner suite aux rapports soumis par les États membres, il devient nécessaire de renforcer et d'harmoniser l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien dans le ciel unique européen, ☒ la Commission adopte des mesures ☒ ~~des mesures d'exécution sont adoptées~~ dans le cadre de la politique commune des transports. ☒ Ces actes d'exécution ☒ sont adoptés conformément à la procédure ☒ d'examen ☒ visée à l'article ~~8~~ 37, paragraphe 3, ~~du règlement cadre~~.
-

↓ nouveau

Article 34

Coordination de SESAR

Les entités chargées des tâches prévues par le droit de l'Union dans les domaines de la coordination de la phase de définition de SESAR, de la phase de développement de SESAR et de la phase de déploiement de SESAR, selon le cas, coopèrent pour assurer une coordination efficace entre ces trois phases de manière à garantir une transition sans heurts et en temps utile entre elles.

Toutes les parties intéressées civiles et militaires concernées y sont associées dans toute la mesure du possible.

~~Article 15 bis~~

Projets communs

~~1. Des projets communs sont susceptibles de contribuer au succès de la mise en œuvre du plan directeur GTA. Ces projets contribuent à la réalisation des objectifs du présent règlement visant à améliorer la performance du système aéronautique européen dans des domaines clés comme la capacité, l'efficacité des vols, l'efficacité économique et la viabilité environnementale, dans le respect des objectifs impératifs de sécurité.~~

~~2. La Commission peut, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre, établir des orientations sur la façon dont ces projets peuvent appuyer la mise en œuvre du plan directeur GTA. Ces orientations ne portent pas atteinte aux mécanismes de déploiement de ces projets concernant les blocs d'espace aérien fonctionnels ainsi qu'arrêtés par les parties prenantes de ces blocs.~~

~~3. La Commission peut également décider, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement cadre, d'établir des projets communs pour les fonctions liées au réseau, qui revêtent une importance particulière pour l'amélioration de la performance globale de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne en Europe. Ces projets communs peuvent être considérés comme éligibles à un financement communautaire dans le cadre financier pluriannuel. À cet effet, et sans préjudice de la compétence des États membres de décider de l'utilisation de leurs ressources financières, la Commission procède à une analyse coûts/bénéfices indépendante ainsi qu'aux consultations appropriées avec les États membres et avec les parties intéressées, conformément à l'article 10 du règlement cadre, en explorant tout moyen approprié de financer leur déploiement. Les coûts éligibles du déploiement de projets communs sont couverts conformément aux principes de transparence et de non-discrimination.»~~

Article 35

Projets communs

1. La Commission peut mettre en place des projets communs pour mettre en œuvre les changements opérationnels essentiels déterminés dans le plan directeur européen de gestion du trafic aérien ayant un effet à l'échelle du réseau.

2. La Commission peut également établir des mécanismes de gouvernance pour les projets communs et leur mise en œuvre.

3. Les projets communs peuvent être admissibles à un financement de l'Union. À cet effet, et sans préjudice de la compétence des États membres pour décider de l'utilisation de leurs ressources financières, la Commission procède à une analyse coûts/bénéfices indépendante ainsi qu'aux consultations appropriées avec les États membres et avec les parties intéressées, conformément à l'article 10, en explorant tout moyen approprié de financer leur mise en œuvre.

4. La Commission établit les projets communs et les mécanismes de gouvernance visés aux paragraphes 1 et 2 par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

↓ 551/2004

~~Article 8~~

~~Suspension temporaire~~

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

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

CHAPITRE ~~IV~~ VI

DISPOSITIONS FINALES

↓ 1070/2009 Article 2, point 11)

~~Article 17~~

~~Révision des annexes~~

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

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

↓ nouveau

~~Article 36~~

~~Exercice de la délégation~~

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. La délégation de pouvoir visée aux articles 6 et 26 est conférée à la Commission pour une durée de sept ans à partir de [la date de publication du présent règlement]. La délégation de

pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée aux articles 6 et 26 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu des articles 6 et 26 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

↓ 549/2004 (adapté)

⇒ nouveau

Article 37 ~~5~~

Procédure de comité

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

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

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

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 4)

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

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)
(adapté)

Article 3810

⊗ Consultation des parties intéressées ⊗

↓ nouveau

1. Les États membres, les autorités nationales de surveillance, l'Agence, qu'elle agisse ou non comme organe d'évaluation des performances, et le gestionnaire de réseau mettent en place des mécanismes de consultation pour une consultation appropriée des parties intéressées aux fins de l'exécution de leurs tâches dans le cadre de la mise en œuvre du présent règlement.

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)
(adapté)
⇒ nouveau

2. La Commission met ⊗ ce mécanisme ⊗ en place ~~un mécanisme de consultation~~ au niveau ~~communautaire~~ ⊗ de l'Union ⊗ ⇒ en vue de procéder à des consultations sur les questions concernant la mise en œuvre du présent règlement, le cas échéant ⇐. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE ⊗ de la Commission ⊗ est associé à la consultation. ~~3. La consultation des parties intéressées porte notamment sur la mise au point et l'introduction de nouveaux concepts et de nouvelles technologies dans le réseau européen de gestion du trafic aérien.~~ ⇒ Aux fins du paragraphe 3, point e), lorsqu'une consultation est requise concernant les aspects militaires, la Commission consulte, en plus des États membres, l'Agence européenne de défense et d'autres experts militaires compétents désignés par les États membres. ⇐

3. Les parties intéressées peuvent comprendre:

a) les prestataires de services de navigation aérienne ⇒ ou les groupes pertinents qui les représentent ⇐ 3

↓ nouveau

b) le gestionnaire de réseau;

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

(adapté)

⇒ nouveau

- c) les exploitants d'aéroports ⇒ ou les groupes pertinents qui les représentent ⇐ ;
d) les usagers de l'espace aérien concernés ou les groupes pertinents qui les représentent; ~~les usagers de l'espace aérien;~~
e) les ~~autorités~~ militaires ;
f) l'industrie aéronautique, ~~et~~
g) les organismes professionnels de représentation du personnel,
-

↓ nouveau

h) les organisations non gouvernementales pertinentes.

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

(adapté)

~~Article 6~~

~~Organe consultatif de branche~~

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

~~Article 39~~

~~Relations avec les pays tiers européens~~

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

(adapté)

⇒ nouveau

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

⇒ En outre, ils s'efforcent de coopérer avec ces pays, soit dans le cadre d'accords sur les fonctions de réseau, soit dans le cadre de l'accord entre l'Union et Eurocontrol établissant un cadre général pour une coopération renforcée, renforçant ainsi la «dimension paneuropéenne» de la gestion du trafic aérien. ⇐

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

~~Article 8~~

~~Mesures d'exécution~~

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

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

↓ nouveau

Article 40

Soutien d'autres organismes

La Commission peut solliciter le soutien d'autres organismes pour l'exécution des tâches qui lui incombent en vertu du présent règlement.

↓ 1070/2009 Article 2, point 1)

~~Article 4~~

~~Exigences de sécurité~~

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

↓ 550/2004 (adapté)

~~CHAPITRE IV~~

~~DISPOSITIONS FINALES~~

↓ 1070/2009 Article 2, point 11)

(adapté)

⇒ nouveau

Article 41~~18~~

Confidentialité

1. Ni les autorités nationales de surveillance, agissant conformément à leur législation nationale, ni la Commission ⇒, ni l'Agence, qu'elle agisse ou non en tant qu'organe d'évaluation des performances, ni le gestionnaire de réseau ⇐ ne divulguent d'informations de nature confidentielle, en particulier au sujet des prestataires de services de navigation aérienne, de leurs relations d'affaires ou de la composition de leurs coûts.

2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des autorités nationales de surveillance ou de la Commission ⇒ ou de l'Agence agissant en tant qu'organe d'évaluation des performances ⇐ 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~~ informations commerciales sensibles ⇔.

3. Les informations et données fournies conformément au système de tarification ⇒ établi aux articles 19 à 24, notamment en ce qui concerne les coûts fixés, les coûts réels et les recettes des prestataires de services de la circulation aérienne désignés ⇐ ~~prévu à l'article 14~~ sont rendues publiques.

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 5)

(adapté)

⇒ nouveau

Article 42~~9~~

Sanctions

Les ~~sanctions mises en place par les États membres~~ ⇔ déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du ⇔ ~~pour les infractions au~~ présent règlement et ~~aux mesures visées à l'article 3~~ ⇒ des actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, ⇐ commises en particulier par les usagers de l'espace aérien ⇒, les exploitants d'aéroports ⇐ et

les fournisseurs de services ☒ de navigation aérienne ☒ ⇒ , et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues ⇐ doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

↓ 549/2004

Article 12

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

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er},
point 6) a)

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

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er},
point 6) b)

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

↓ nouveau

Article 43

Évaluation

1. La Commission procède à une évaluation de l'application du présent règlement d'ici à 2030. Lorsque cela est justifié à cette fin, la Commission peut demander aux États membres des informations pertinentes pour l'application du présent règlement.

2. La Commission transmet ses conclusions au Parlement européen et au Conseil. Les résultats de l'évaluation sont rendus publics.

↓ 1070/2009 Article 2, point 12)
(adapté)

~~Article 18 bis~~

~~Réexamen~~

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

↓ 551/2004 (adapté)

~~CHAPITRE IV~~

~~DISPOSITIONS FINALES~~

~~Article 10~~

~~Réexamen~~

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

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

↓ 549/2004

~~Article 44~~¹³

~~Sauvegardes~~

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

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

↓ 1070/2009 Article 1^{er}, point 7)

~~Article 13 bis~~

~~Agence européenne de la sécurité aérienne~~

~~Pour la mise en œuvre du présent règlement, des règlements (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 et du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne⁵³, les États membres et la Commission assurent, conformément à leur rôle respectif prévu par le présent règlement, une coordination appropriée avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne afin de garantir que tous les aspects de sécurité sont dûment pris en compte.~~

↓

Article 45

Abrogation

Les règlements (CE) n° 549/2004, n° 550/2004 et n° 551/2004 sont abrogés.

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

⁵³

~~JOL 79 du 19.3.2008, p. 1~~

↓ 550/2004 (adapté)

Article ~~4619~~

Entrée en vigueur ☒ et application ☒

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

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

↓ nouveau

2. L'article 3, paragraphe 3, est applicable à compter du [OP: veuillez insérer la date — 48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement].

Les articles 10 à 24 sont applicables à compter du 1^{er} juillet 2023. Toutefois, l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004 et l'article 15 du règlement (CE) n° 550/2004, ainsi que les actes d'exécution y afférents, continuent de s'appliquer aux fins de la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification en rapport avec la troisième période de référence.

L'article 26, paragraphe 3, et l'article 32 s'appliquent au gestionnaire de réseau à compter du jour où une décision de nomination, adoptée conformément à l'article 27, paragraphe 2, après l'entrée en vigueur du présent règlement et englobant ces dispositions, devient applicable.

↓ 550/2004

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