Performances et viabilité du système aéronautique européen

2008/0127(COD) - 25/03/2009 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 614 voix pour, 47 voix contre et 24 abstentions une résolution législative modifiant, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Les amendements adoptés en Plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil:

Application: selon le texte de compromis, l'application du règlement 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. Dans ce contexte, le règlement vise également 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.

Définitions : les définitions de « certificat », « service d'information de vol », « bloc d'espace aérien fonctionnel » et « services transfrontaliers » ont été introduites.

Indépendance des autorités nationales de surveillance : les autorités nationales de surveillance doivent être indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne. Afin de garantir cette indépendance, les autorités nationales de surveillance et ces prestataires doivent être bien séparés, au moins au niveau fonctionnel.

Les autorités nationales de surveillance exerceront leurs compétences de manière impartiale, indépendante et transparente. À cette fin, il sera mis en place des systèmes de gestion et de contrôle appropriés, y compris au sein de l'administration nationale. Néanmoins, cela n'empêchera 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. Les autorités nationales de surveillance devront disposer des capacités nécessaires pour effectuer les tâches qui leur sont assignées au titre du règlement de manière efficace et dans les délais prévus.

Relations avec les pays tiers européens : la Communauté et ses États membres devront concourir à étendre le ciel unique européen à des pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne. À cette fin, ils s'efforceront, dans le cadre des accords conclus avec les pays tiers voisins ou dans le cadre d'accords relatifs aux blocs d'espace aérien fonctionnels, d'étendre à ces pays l'application du règlement.

Mesures d'exécution : aux fins de l'élaboration des mesures d'exécution, la Commission pourra 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 règlement. Lorsque la Commission a l'intention de confier un mandat, elle doit s'efforcer d'utiliser au mieux les dispositions existant en matière de participation et de consultation de toutes les parties intéressées.

Sanctions : les sanctions que les États membres établissent pour les infractions au règlement doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

Consultation des parties intéressées : les États membres devront instaurer 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. La Commission mettra en place un mécanisme de consultation au niveau communautaire. Le texte contient une énumération des parties intéressées

Système d'amélioration des performances : un système d'amélioration des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau sera instauré, comprenant: a) des objectifs de performance communautaires dans les domaines essentiels de performance que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et la rentabilité; b) des plans nationaux ou des plans établis l'échelle des blocs d'espace aérien fonctionnels, comportant des objectifs de performance compatibles avec les objectifs de performance communautaires; et c) l'examen périodique, le contrôle et l'analyse comparative des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau.

La période de référence pour le système d'amélioration des performances sera de 3 ans au moins et de 5 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 appliqueront les mesures appropriées qu'ils ont définies. La Commission procèdera à des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance et en présentera les résultats au comité du ciel unique.

Le texte décrit les procédures qui s'appliquent au système d'amélioration des performances. Concernant les détails de fonctionnement du système d'amélioration des performances, la Commission devra arrêter, au plus tard 2 ans après l'entrée en vigueur du règlement, des mesures d'exécution couvrant un certain nombre d'éléments.

Rapport : la Commission examinera périodiquement l'application du règlement et adressera un rapport au Parlement européen et au Conseil, une première fois 18 mois après l'entrée en vigueur du règlement et ensuite à la fin de chaque période de référence.

Agence européenne de la sécurité aérienne : pour la mise en œuvre du règlement et des règlements (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004, les États membres et la Commission devront assurer la coordination voulue avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne afin de garantir que tous les aspects de sécurité sont dûment pris en compte.

Inspections : chaque autorité de surveillance nationale devra organiser les inspections et les enquêtes nécessaires pour vérifier le respect des exigences du règlement, notamment en matière de ressources humaines, dans le cadre de la fourniture des services de navigation aérienne. Le prestataire de services de navigation aérienne concerné devra faciliter ce travail. Les autorités de surveillance nationales pourront décider de déléguer tout ou partie des inspections et enquêtes à des entités qualifiées.

Blocs d'espace aérien fonctionnels : les États membres devront prendre toutes les mesures nécessaires à la mise en œuvre de blocs d'espace aérien fonctionnels dans un délai de 3 ans au plus tard suivant l'entrée en vigueur du règlement. Les blocs d'espace aérien fonctionnels devront également assurer la cohérence avec le réseau européen de routes et faciliter la cohérence avec les objectifs de performance communautaires. Des dispositions sont prévues en ce qui concerne l'évaluation par Commission du respect des exigences par chaque bloc d'espace aérien fonctionnel.

Coordinateur : afin de faciliter la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, la Commission pourra nommer une personne physique en qualité de coordinateur du système de blocs d'espace aérien fonctionnels. Le coordinateur contribuera, 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 coordinateur agira en toute impartialité, en particulier à l'égard des États membres, des pays tiers, de la Commission et des parties intéressées.

Le coordinateur présentera un rapport à la Commission, au comité du ciel unique et au Parlement européen tous les 3 mois, à compter de sa nomination. Le mandat du coordinateur expirera lorsque le dernier accord concernant un bloc d'espace aérien fonctionnel sera signé, mais au plus tard dans un délai de 3 ans suivant l'entrée en vigueur du règlement.

Relations avec les autorités militaires : les États membres devront prendre des mesures nécessaires afin que des accords écrits entre les autorités civiles et militaires compétentes, ou des arrangements juridiques équivalents, soient conclus ou prorogés concernant la gestion de blocs d'espace aérien spécifiques.

Politique tarifaire : en ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnel et dans le cadre de leurs accords-cadres respectifs, les États membres devront accomplir des efforts raisonnables pour parvenir à un accord sur des principes communs en matière de politique tarifaire.

Projets communs : des projets communs sont susceptibles de contribuer au succès de la mise en œuvre du plan directeur ATM. Ces projets contribueront en outre à la réalisation des objectifs du règlement visant à améliorer la performance du système aéronautique européen dans des domaines clés comme la capacité, l'efficacité des opérations de vol, la rentabilité et la viabilité environnementale, dans le respect des objectifs impératifs de sécurité.

La Commission pourra également décider d'établir des projets communs pour les fonctions liées au réseau, lesquelles 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 pourront être considérés comme éligibles à une contribution financière par le biais des fonds européens, dans le cadre financier pluriannuel. Les coûts éligibles du déploiement de projets communs seront couverts conformément aux principes de transparence et de non discrimination.

Réexamen : la Commission présentera, au plus tard 3 ans suivant l'entrée en vigueur du règlement, une étude évaluant les effets juridique, sécuritaire, industriel, économique et social 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 fonctionnel et des technologies à disposition.