Informations de base

1996/2041(COS) COS - Procédure sur un document stratégique (historique)	Procédure terminée
Transport aérien: vers un espace européen sans frontières. Livre blanc **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	CORNELISSEN Petrus A.M. (PPE)	23/05/1995

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
AFET Affaires étrangères sécurité et politique de défense	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ECON Economique, monétaire et politique industrielle	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
RELA Relations économiques extérieures	BERÈS Pervenche (PSE)	23/04/1996
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs		

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	1937	1996-06-18
Transports, télécommunications et énergie	1979	1996-12-13
Transports, télécommunications et énergie	1951	1996-10-03

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
06/03/1996	Publication du document de base non-législatif	COM(1996)0057	Résumé

27/03/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
18/06/1996	Débat au Conseil		
03/10/1996	Débat au Conseil		
19/11/1996	Vote en commission		Résumé
19/11/1996	Dépôt du rapport de la commission	A4-0381/1996	
13/12/1996	Débat au Conseil		
15/01/1997	Débat en plénière		
17/01/1997	Fin de la procédure au Parlement		
03/02/1997	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	1996/2041(COS)
Type de procédure	COS - Procédure sur un document stratégique (historique)
Sous-type de procédure	Document stratégique de la Commission
Base juridique	Règlement du Parlement EP 148
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/4/07708

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Proposition de résolution		B4-0305/1996	19/03/1996	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A4-0381/1996 JO C 020 20.01.1997, p. 0002	19/11/1996	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T4-0019/1997 JO C 033 03.02.1997, p. 0112-0124	17/01/1997	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(1996)0057	06/03/1996	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1258/1996 JO C 056 24.02.1997, p. 0016	31/10/1996	Résumé

Transport aérien: vers un espace européen sans frontières. Livre blanc

1996/2041(COS) - 17/01/1997 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport de M. Pam CORNELISSEN (PPE, NL), le Parlement européen a pris acte du Livre blanc de la Commission sur la gestion du trafic aérien en réclamant la mise en place d'un système ATM unique, cohérent et uniforme pour toute l'Europe, qui engloberait aussi, dans la mesure du possible, les vols militaires. Le Parlement européen estime que l'espace aérien devrait être unifié et géré en tant que ressource commune, sans tenir compte des frontières nationales, et ce pour optimiser son utilisation et satisfaire l'ensemble des usagers grâce à des politiques clairement définies d'accès à l'espace aérien. Compte tenu de la dimension internationale du transport aérien, le Parlement demande à l'UE de promouvoir l'harmonisation des normes et des réglementations et d'instaurer des programmes de coopération avec les PECO ainsi qu'avec les pays du bassin méditerranéen. D'une manière générale, l'accès à l'espace aérien ne devrait plus faire l'objet d'accords bilatéraux entre les Etats membres et les pays tiers, mais devrait être négocié par l'UE au nom des Quinze. Le PE plaide pour l'instauration d'un système réglementaire ATM unique, à l'échelle européenne. Une autorité ATM devrait également être compétente en ce qui concerne les principaux éléments politiques et réglementaires conditionnant la réalisation des objectifs fondamentaux du système ATM unique. Il estime enfin que la Convention internationale d'Eurocontrol régissant la coopération dans le domaine de la sécurité de la navigation aérienne doit être révisée afin de permettre la création d'une nouvelle instance de coordination destinée à remplacer Eurocontrol. être révisée afin de permettre la création d'une nouvelle instance de coordination destinée à remplacer Eurocontrol.

Transport aérien: vers un espace européen sans frontières. Livre blanc

1996/2041(COS) - 31/10/1996 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité partage dans les grandes lignes l'opinion de la Commission sur les lacunes du système actuel de gestion du trafic aérien en Europe et soutient énergiquement la nécessité d'agir pour améliorer ce système non seulement afin de réduire les retards, mais également dans l'intérêt de la sécurité aérienne et dans le but d'uniformiser les systèmes nationaux de gestion. Le Comité estime que la situation demande une solution multinationale et approuve la conclusion de la Commission selon laquelle il faut "réinventer" EUROCONTROL avec des pouvoirs réglementaires renforcés. Toutefois, il faut que la Commission précise son point de vue sur les différences entre les fonctions opérationnelles et réglementaires et sur le rôle des organismes responsables de leur exécution. Le Comité estime que la gestion centrale des flux de trafic aérien devrait relever de la responsabilité de l'EUROCONTROL "réinventé" et que tous les autres services opérationnels devraient être fournis par les autorités nationales. En tout état de cause, le Comité saluerait l'adhésion des Etats membres et des autres Etats européens qui ne sont pas membres actuellement. En effet, le Comité estime que la compétence d'EUROCONTROL devrait couvrir tous les pays européens. D'autre part, le Comité estime que la proposition de la Commission (que l'UE Communauté soit membre de l'EUROCONTROL "réinventé") constitue une solution politique possible. Ceci suscite toutefois des questions qui appellent une réponse, notamment en ce qui concerne le rôle et le contenu du mandat de la Commission, la répartition des voix entre l'UE et les autres Etats non membres de l'UE, la juridiction compétente en matière d'espace militaire. Pour le Comité, il conviendrait d'envisager des variantes de la proposition de la Commission. Toutefois, il est indispensable que la Commission soit concernée, particulièrement s'il est nécessaire de transposer les décisions d'EUROCONTROL en lois communautaires ou en autres actions. Enfin, le Comité soutient que la nouvelle structure devrait être soumise à l'obligation de fournir des rapports annuels sur ses activités au Conseil, au Parlement européen et au Comité économique et social.

Transport aérien: vers un espace européen sans frontières. Livre blanc

1996/2041(COS) - 06/03/1996 - Document de base non législatif

OBJECTIF : le présent Livre Blanc examine d'abord les antécédents de la situation actuelle en matière de gestion du trafic aérien (ATM) en Europe et les lacunes que présentent les arrangements actuels, avant de définir un "système ATM unique pour l'Europe" et, enfin, de présenter ce que la Commission considère comme les meilleurs arrangements institutionnels pour l'avenir. CONTENU : en 1995, en raison de la congestion du trafic aérien, quelque 18,4% des vols intra-européens ont été retardés de 15 minutes et la situation a tendance à s'aggraver, avec un volume de trafic aérien en croissance constante. Malgré les réalisations reconnues de la communauté aéronautique (notamment la Conférence européenne pour l'aviation civile CEAC, Eurocontrol et l'OACI) et la qualité des programmes qu'elle a adoptés, les conditions ne sont toujours pas réunies pour que la Communauté dispose d'un système de gestion du trafic aérien permettant de satisfaire les besoins des usagers et d'atteindre ses objectifs politiques. Les raisons qui expliquent l'insuffisance des systèmes existants sont multiples : l'absence d'une structure unique et centralisée; des lacunes dans les mécanismes de prise de décision (les différents systèmes fonctionnent parallèlement); le manque d'aide à la décision (absence d'information de gestion), une mauvaise utilisation des ressources existantes (prolifération de certains types d'équipements, tant civils que militaires, lenteur du processus de normalisation), un manque de moyens de suivi des décisions; un manque d'outils de mise en oeuvre et de soutien et enfin une maîtrise insuffisante des coûts (les fournisseurs de services ATM ne sont pas incités à rechercher le meilleur rapport coût/efficacité et la notion de gestion commerciale est fortement sous-développée dans le secteur de l'ATM). Face à ces carences, la Commission estime qu'il faut créer un système de gestion du tafic aérien fondé sur la séparation des fonctions réglementaires et opérationnelles, couvrant l'échelle européenne et qui dépasse les frontières nationales. Un tel système implique que les fonctions réglementaires, ainsi que certaines tâches opérationnelles en matière de gestion des flux de trafic aérien et de gestion de l'espace aérien, soient assurées de façon centralisée, tandis que d'autres tâches opérationnelles continueront à relever de la responsabilité des Etats. La Commission suggère que Eurocontrol soit "réinventé" et restructuré pour pouvoir jouer ce rôle d'autorité réglementaire unique pour toute l'Europe. Elle estime que le nouveau Eurocontrol devrait être doté des pouvoirs et moyens adéquats en matière de décision et de contrôle, tout en soulignant la nécessité pour la Communauté de devenir membre d'Eurocontrol, afin d'y exercer ses compétences. La Commission fera prochainement des recommandations de façon à permettre que la Communauté devienne membre d'un Eurocontrol renforcé.