Informations de base

2001/0236(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Ciel unique européen: organisation et utilisation de l'espace aérien Abrogation 2013/0186(COD) Modification 2008/0127(COD) **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
DELE Délégation PE au comité de conciliation	SANDERS-TEN HOLTE Maria Johanna (Marieke) (ELDR)	11/07/2003

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	SANDERS-TEN HOLTE Maria Johanna (Marieke) (ELDR)	20/11/2001
RETT Politique régionale, transports et tourisme	SANDERS-TEN HOLTE Maria Johanna (Marieke) (ELDR)	20/11/2001

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
JURI Juridique et marché intérieur	RIPOLL Y MARTÍNEZ DE BEDOYA Carlos (PPE-DE)	06/11/2001
ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2525	2003-09-22
Transports, télécommunications et énergie	2452	2002-10-03

	Transports, télécommunications et énergie	2472	2002-12-05
	Agriculture et pêche	2494	2003-03-17

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
10/10/2001	Publication de la proposition législative	COM(2001)0564	Résumé
25/10/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
10/07/2002	Vote en commission,1ère lecture		
10/07/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0266/2002	
03/09/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0393/2002	Résumé
03/10/2002	Débat au Conseil		
26/11/2002	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2002)0658	Résumé
18/03/2003	Publication de la position du Conseil	15852/3/2002	Résumé
27/03/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
12/06/2003	Vote en commission, 2ème lecture		
12/06/2003	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0225/2003	
02/07/2003	Débat en plénière		
03/07/2003	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0326/2003	Résumé
22/09/2003	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
15/10/2003	Réunion formelle du Comité de conciliation		
09/12/2003	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0009/2004	
20/01/2004	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3692/2003	
28/01/2004	Débat en plénière		
29/01/2004	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0043/2004	Résumé
02/02/2004	Décision du Conseil, 3ème lecture		
10/03/2004	Signature de l'acte final		
10/03/2004	Fin de la procédure au Parlement		
31/03/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		
09/12/2004	Décision finale du comité de conciliation		Résumé

Informations techniques

Référence de la procédure	2001/0236(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation 2013/0186(COD) Modification 2008/0127(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0266/2002	10/07/2002	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0393/2002 JO C 272 13.11.2003, p. 0030-0316 E	03/09/2002	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0225/2003	12/06/2003	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0326/2003 JO C 074 24.03.2004, p. 0667-0775 E	03/07/2003	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0009/2004	09/12/2003	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0043/2004 JO C 096 21.04.2004, p. 0019-0102 E	29/01/2004	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	07251/2003	11/03/2003	
Position du Conseil	15852/3/2002 JO C 129 03.06.2003, p. 0011-0015 E	18/03/2003	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2001)0564	10/10/2001	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2002)0658	26/11/2002	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2003)0363	25/03/2003	Résumé

Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2003)0514	27/08/2003	Résumé
Document de suivi	COM(2007)0101	15/03/2007	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0004/2002 JO C 278 14.11.2002, p. 0013	15/05/2002	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0839/2002 JO C 241 07.10.2002, p. 0024	17/07/2002	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3692/2003	20/01/2004	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2004/0551
JO L 096 31.03.2004, p. 0020-0024 Résumé

Ciel unique européen: organisation et utilisation de l'espace aérien

2001/0236(COD) - 03/09/2002 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Mme Marieke SANDERS-TEN HOLTE (ELDR, NL), le Parlement européen a approuvé la proposition dans les grandes lignes, sous réserve d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). En ce qui concerne l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien, le Parlement a souligné l'importance d'Eurocontrol. Dans la mesure où il n'y a pas jusqu'alors de projet de création d'un espace aérien cohérent et fonctionnel, les députés pensent que cela devrait être assuré par Eurocontrol. Des mesures adéquates devraient également être prises pour améliorer l'effectivité de la circulation aérienne, rendant possible pour Eurocontrol d'exercer ses responsabilités d'une façon efficace. De telles mesures devraient envisager des sanctions pour s'assurer que les usagers de l'espace aérien respectent le système.

Ciel unique européen: organisation et utilisation de l'espace aérien

2001/0236(COD) - 15/03/2007 - Document de suivi

Deux ans et demi après l'accord relatif à l'adoption de la législation sur le ciel unique européen, la Commission européenne présente un rapport d' étape à mi-parcours sur l'évaluation des progrès accomplis dans la création des blocs d'espace aérien fonctionnels. Dès lors que ces blocs constituent un élément clé du succès du ciel unique européen, la Commission juge utile d'expliquer les objectifs poursuivis par cette stratégie, de fournir des indications sur les résultats escomptés d'ici à 2008 et au-delà, et de clarifier le rôle des différentes parties concernées, en vue également d'évaluer la nécessité de modifier le cadre législatif actuel.

La Commission confirme à nouveau que la fragmentation de l'espace aérien européen en 27 systèmes nationaux de contrôle du trafic aérien entrave la prestation de services sûrs et rentables. Le contrôle de la circulation aérienne est assuré par quelque 50 centres en route, ainsi que des centaines de centres de contrôle d'approche et centres de contrôle d'aérodrome. L'espace aérien est décomposé en plus de 650 secteurs. Chaque fois qu'un avion entre dans l'espace aérien d'un État membre, il est pris en charge par un prestataire de services différent sur la base de règles et d'exigences

opérationnelles différentes. Cette fragmentation a des répercussions sur la sécurité, limite la capacité et accroît les coûts. Qui plus est, le processus décisionnel nécessaire pour mettre en œuvre une nouvelle technologie et adapter les services aux besoins des clients s'en trouve ralenti. Des rapports réguliers de la Commission d'examen des performances, des comparaisons internationales et des études indépendantes soulignent les coûts élevés liés à la fragmentation et montrent que la gestion du trafic aérien dans la Communauté pourrait afficher un rendement bien meilleur si, comme toute autre industrie, elle pouvait accroître son échelle d'activité.

Conformément à « l'approche ascendante » (fruit d'un compromis délicat entre le Parlement européen et le Conseil), prévue par le règlement sur l' espace aérien, il incombe aux États membres de s'attaquer aux racines de la défragmentation. Les blocs d'espace aérien fonctionnels offrent la possibilité de transformer la mosaïque de systèmes fragmentés en blocs régionaux. Le développement des activités est le seul moyen de dynamiser les performances. **Les États membres sont tenus de démontrer les progrès réels qu'ils ont accomplis en matière de défragmentation d'ici à 2008.**

Presque tous les États membres ont lancé des initiatives visant à créer des blocs d'espace aérien fonctionnels. Néanmoins, on constate que l'intensité des efforts fournis par les États membres et leurs prestataires de services de navigation aérienne varient considérablement. En outre, si toutes les études de faisabilité mettent en évidence les avantages qui en résulteront pour les usagers (amélioration de la qualité du service), les premières estimations de réductions effectives des coûts semblent toutefois mineures. Cela pourrait indiquer que les ambitions des projets actuelles sont très limitées. Les États membres devront redoubler d'efforts, des études indépendantes et des comparaisons internationales ayant révélé qu'il était possible de réaliser des gains considérables en matière de coût/efficacité.

La Commission évaluera en 2008 l'efficacité de l'approche ascendante ainsi que la nécessité de modifier le cadre législatif actuel sur la base de résultats concrets.

Ciel unique européen: organisation et utilisation de l'espace aérien

2001/0236(COD) - 26/11/2002 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission tient compte, en totalité ou partiellement, de 19 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les autres amendements ne sont pas acceptés. La Commission accepte tels quels les amendements ayant pour objet de clarifier ou d'améliorer le texte du règlement en renforçant la référence aux conditions d'exploitation et à la sécurité. La Commission accepte en partie ou sur le principe les amendements visant à: - faire référence à la nécessité d'une interopérabilité du réseau de gestion du trafic aérien entre la Communauté et les pays voisins; - préciser que les normes de sécurité doivent être "maximales" (cette précision ne doit toutefois pas poser un problème d'interprétation); - fixer un délai de cinq ans pour étendre le concept de région unique d'information de vol à l'espace inférieur (ce délai serait subordonné aux résultats de l'application de ce concept dans l'espace aérien supérieur); - tenir compte des situations découlant de la mission de gestion de l'espace aérien au-dessus des eaux internationales confiée aux États par l'OACI; - mentionner le principe de la consultation de professionnels du secteur; - préciser le rôle d'Eurocontrol dans la création de blocs d'espace aérien fonctionnels; - énoncer clairement les principes qui président à la définition du réseau de routes; - préciser que la coopération entre les autorités civiles et militaires doit s'établir aux niveaux national et au niveau de l'Union européenne; - souligner le rôle d'Eurocontrol, en particulier de l'Unité centrale de gestion du trafic, dans la gestion du trafic; - soumettre la définition du niveau de division entre les espaces aériens supérieur et inférieur à des exigences d'exploitation.

Ciel unique européen: organisation et utilisation de l'espace aérien

2001/0236(COD) - 10/03/2004 - Acte final

OBJECTIF : établir un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen d'ici le 31 décembre 2004. ACTE LÉGISLATIF : Règlement 551/2004/CE du Parlement Européen et du Conseil relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien"). CONTENU : sur la base du projet commun approuvé par le comité de conciliation (voir résumé précédent), le Conseil a adopté les quatre règlements qui, ensemble, visent à créer un "ciel unique européen" en instaurant des règles communes concernant l'utilisation de l'espace aérien dans la Communauté afin de réduire les retards des vols et la saturation de l'espace aérien. Le paquet "ciel unique européen" comprend un règlement-cadre et trois règlements d'application relatifs à la fourniture de services de navigation aérienne, à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien, ainsi qu'à l'interopérabilité du réseau européen de gestion du transport aérien. Ces règlements visent, en particulier, à améliorer et à renforcer la sécurité, ainsi qu'à restructurer l'espace aérien en fonction du trafic et non des frontières nationales. Le règlement sur l'espace aérien porte sur l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen. Son objectif 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. Le règlement fixe au niveau de vol 285 le niveau de division entre l'espace aérien supérieur et inférieur. Dans un premier temps, il sera procédé à la création de la région européenne supérieure d'information de vol (RESIV). La Commission et les États membres devront pour ce faire oeuvrer ensemble à l'harmonisation progressive de la classification de l'espace aérien. Dans ce contexte: - afin de permettre une capacité et une efficacité maximales du réseau de gestion du trafic aérien et de maintenir un niveau élevé de sécurité, l'espace aérien supérieur sera reconfiguré en blocs d'espace aérien fonctionnels. La création et la modification des blocs d'espace aérien fonctionnels seront du ressort des États membres concernés, qui devraient toutefois pouvoir bénéficier des conseils techniques d'Eurocontrol. Si les États membres éprouvent des difficultés à se mettre d'accord sur un bloc d'espace aérien fonctionnel transfrontalier, ils peuvent saisir le comité du ciel unique en vue d'obtenir un avis; - des principes et des critères communs pour la conception des routes et des secteurs seront établis en vue d'assurer une utilisation de l'espace aérien sûre, économiquement efficace et respectueuse de l'environnement. La conception des secteurs doit être compatible notamment avec la conception des routes; - sur la base des progrès accomplis, la Commission soumettra 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. Au cas où une telle extension est envisagée,les décisions devraient être prises de préférence avant le 31 décembre 2009. ENTRÉE EN VIGUEUR : 01/04/2004.

Ciel unique européen: organisation et utilisation de l'espace aérien

2001/0236(COD) - 03/07/2003 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de Mme Marieke SANDERS-TEN HOLTE (ELDR, NL), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve des amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent).

Ciel unique européen: organisation et utilisation de l'espace aérien

2001/0236(COD) - 10/10/2001 - Document de base législatif

OBJECTIF : créer un espace aérien sans frontières où les procédures de définition, de planification et de gestion de l'espace permettent au réseau de gestion du trafic d'être performant, efficace et sûr. CONTENU : la proposition de règlement s'inscrit dans un paquet législatif sur la gestion du trafic aérien, afin de réaliser le Ciel unique européen d'ici le 31/12/2004 (voir également COD/2001/0060, COD/2001/0235 et COD/2001/0237). Les principaux éléments de la réglementation proposée sont les suivants : 1) Création d'un espace aérien supérieur européen : cette zone fusionnera les zones nationales existantes. L'organisation de cet espace sera uniformisée selon des principes d'utilisation flexible et efficace permettant à terme de supprimer le système des voies aériennes. A cet effet la Commission propose: - la création d'une "Région d'Information de Vol" unique couvrant l'espace aérien supérieur dans laquelle les services de contrôle du trafic seront soumis aux mêmes règles; - la reconfiguration de l'espace concerné selon des zones optimales de contrôle en termes d'efficacité opérationnelle, sans tenir compte des frontières nationales. Afin d'assurer la cohérence de l'organisation de l'espace aérien supérieure avec celle des zones inférieures, la taille et la localisation géographique de ces zones de contrôles transfrontalières optimisées sera proposée par les prestataires de services en coordination avec les États membres. En consultation avec Eurocontrol, la Commission décidera ensuite de l'organisation de l'espace en un minimum de zones de contrôles transfrontalières optimisées; - l'harmonisation des catégories d'espace aérien; - l'organisation et la gestion de l'espace aérien afin de permettre l'allocation de secteurs à des prestataires de services et le transfert de ces secteurs entre prestataires de services. 2) Coordination accrue entre civils et militaires : la coordination sera accrue entre les autorités civiles et militaires, notamment pour l'allocation et l'utilisation efficace de l'espace aérien aux fins militaires, y compris les critères et principes qui doivent régir cette allocation et utilisation, et notamment leur ouverture aux vols civils. Une clause de sauvegarde permettra aux États membres de demander la suspension de l'application des règles communautaires en cas de conflit avec les exigences militaires nationales. 3) Gestion des flux de trafic aérien : la Commission adoptera les règles et conditions générales de gestion des flux de trafic aérien afin d'optimiser l'utilisation des capacités. Ces règles seront développées en collaboration avec les prestataires de services, les aéroports et les utilisateurs de l'espace aérien. Elles couvriront : la gestion des flux, y compris des règles de planification, de définition des priorités en cas de congestion, de routes alternatives et un mécanisme de crise ; des mécanismes assurant une utilisation plus disciplinée de l'espace aérien afin d'intégrer les aéroports dans la gestion de l'espace aérien et d'améliorer la coordination des créneaux aériens et aéroportuaires.

Ciel unique européen: organisation et utilisation de l'espace aérien

2001/0236(COD) - 29/01/2004 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a adopté l'accord intervenu en conciliation sur la création d'un Ciel unique européen. L'accord final couvre en particulier les domaines suivants : - l'équilibre entre les intérêts civils et militaires et la coopération entre les usagers civils et militaires ; - la structuration et la catégorisation de l'espace aérien; - les conditions dans lesquelles doivent être créés les blocs d'espace aérien et des procédures d'arbitrage mises au point en cas de litige ; - les travaux préparatoires visant à la création d'une région européenne inférieure d'information de vols ; - les relations avec les États tiers; - le rôle d'Eurocontrol qui sera impliqué dans la préparation et la mise en oeuvre des règlements; - la création d'un organe de consultation de l'industrie en vue de conseiller la Commission sur les questions techniques ; - le système de sanctions à mettre sur pied en cas d'infraction aux dispositions de la réglementation cadre ; - la sélection, la formation et l'attribution des autorisations aux contrôleurs ; - les exigences communes en matière de fourniture de services, de certification et de cahiers des charges.

Ciel unique européen: organisation et utilisation de l'espace aérien

2001/0236(COD) - 18/03/2003 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté à l'unanimité sa position commune concernant le paquet "ciel unique européen". Il a apporté des modifications aux propositions de la Commission, qui portent tant sur la forme que sur le fond. Pour ce qui est de la teneur des propositions, le Conseil a introduit certaines modifications visant à tenir compte de demandes spécifiques formulées par les États membres. Des modifications ont également été apportées eu égard à des demandes émanant des autorités militaires des États membres. Pour ce qui est des amendements présentés par le Parlement européen en première lecture, le Conseil note que la grande majorité de ces amendements sont très similaires aux dispositions correspondantes des positions communes du Conseil. S'agissant du règlement sur l'espace aérien, le Conseil a tenu compte, en totalité ou partiellement, de 13 amendements proposés par le Parlement. Les principales modifications concernant le règlement sont les suivantes : - Le champ d'application de ce règlement devrait couvrir l'espace aérien placé sous la responsabilité des États membres et situé dans les régions européennes (EUR) et africaines (AFI) de l'OACI. Les États membres pourront décider d'appliquer le règlement à l'espace aérien placé sous leur responsabilité à l'intérieur d'autres régions de l'OACI: - Le Conseil a sensiblement modifié l'article sur la création de la Région européenne supérieure d'information de vol (RESIV) et a précisé que, s'agissant de la reconnaissance par l'OACI de la RESIV, la Commission devrait présenter une recommandation au Conseil conformément à l'article 300 du traité, en ce qui concerne les questions relevant de la compétence de la Communauté. Le Conseil a également souligné que la création de la RESIV serait sans préjudice des responsabilités des États membres envers l'OACI. En outre, le Conseil a séparé certaines dispositions, telles que celles relatives à la division entre l'espace aérien supérieur et inférieur, des dispositions sur la RESIV; - En ce qui concerne la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, le Conseil est convenu que les décisions dans ce domaine ne pourraient pas être imposées aux différents États. Par conséquent, il a

indiqué qu'un bloc d'espace aérien fonctionnel ne serait créé que par accord mutuel entre les États membres responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien englobé dans le bloc (ou par une déclaration d'un État membre si l'espace aérien englobé dans le bloc relève totalement de sa responsabilité). Cependant, afin d'assurer une coordination appropriée quant à la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel, il est précisé que le ou les États membres concernés ne devraient arrêter de décisions qu'après avoir consulté les parties concernées, y compris la Commission et les autres États membres. Les principes généraux communs relatifs à la création et à la modification de blocs d'espace aérien fonctionnels devraient être définis dans le cadre de la procédure générale sur les mesures d'exécution, avec la participation d'Eurocontrol; - Le Conseil a décidé de supprimer la disposition relative au routage direct compte tenu de la nouvelle approche adoptée par Eurocontrol dans ce domaine; - En ce qui concerne la gestion coordonnée de l'espace aérienpar des utilisateurs civils et militaires, le Conseil a insisté sur l'application uniforme du concept de gestion souple de l'espace aérien tel qu'il a été défini par l'OACI et développé par Eurocontrol. Toutes les mesures arrêtées dans ce domaine, y compris la mise en place de mesures d'exécution, devraient être prises dans le cadre de la politique commune des transports; - Enfin, le Conseil a estimé qu'il serait judicieux d'examiner tout d'abord les progrès accomplis quant à l'application de ce règlement à l'espace aérien supérieur, avant de prendre une décision sur l'extension de son champ d'application à l'espace aérien inférieur.

Ciel unique européen: organisation et utilisation de l'espace aérien

2001/0236(COD) - 27/08/2003 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

Sur les 15 amendements à la position commune adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture, la Commission en accepte 8 intégralement et 5 dans leur principe, sous réserve d'une reformulation. Elle rejette les 2 autres amendements dans leur intégralité. La Commission accepte intégralement les amendements visant à : - rétablir le texte de la proposition de la Commission visant à étendre le concept de la région européenne d'information de vol à l'espace aérien inférieur; - étendre le concept des blocs d'espace aérien fonctionnels à l'espace aérien inférieur; - préciser que la création de blocs d'espace aérien fonctionnels doit s'effectuer en tenant compte, le cas échéant, des recommandations d'Eurocontrol. La Commission accepte dans leur principe, sous réserve d'une reformulation les amendements visant à : - imposer une obligation de résultat dans un délai donné; - prévoir une procédure d'arbitrage régie par la Commission pour régler les litiges liés à l'établissement des blocs d'espace aérien fonctionnels; - préciser les modalités de la procédure de conception de l'espace aérien et des routes aériennes; - prévoir que la Commission soit informée de l'application du concept d'utilisation souple de l'espace aérien; - supprimer les dispositions de la position commune relatives au processus de réexamen et à l'éventuelle extension du concept du présent règlement à l'espace aérien inférieur. Enfin, la Commission rejette les amendements visant à : - lier la modification de la classification de l'espace aérien à la création de la Région européenne supérieure d'information de vol et précise la nature de cette classification; - rétablir le texte de la proposition de la Commission concernant la coordination entre les opérations civiles et militaires.

Ciel unique européen: organisation et utilisation de l'espace aérien

2001/0236(COD) - 25/03/2003

La Commission est en mesure d'accepter les modifications d'ordre général apportées par le Conseil à sa proposition. Elle déplore cependant l'introduction de certaines d'entre elles, notamment celles concernant les blocs d'espace aérien fonctionnels, qui limitent les possibilités, pour les institutions européennes, d'intervenir afin de garantir l'efficacité et la cohérence de l'organisation de l'espace aérien.