Informations de base

2008/0127(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Performances et viabilité du système aéronautique européen Modification Règlement (EC) No 549/2004 2001/0060(COD) Modification Règlement (EC) No 550/2004 2001/0235(COD) Modification Règlement (EC) No 551/2004 2001/0236(COD) Modification Règlement (EC) No 552/2004 2001/0237(COD) **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.20.15.02 Coopération et accords de transport aérien	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	MARINESCU Marian-Jean (PPE-DE)	15/07/2008

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	RIERA MADURELL Teresa (PSE)	25/08/2008

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2935	2009-03-30
Transports, télécommunications et énergie	2913	2008-12-08
Agriculture et pêche	2959	2009-09-07

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	TAJANI Antonio

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
25/06/2008	Publication de la proposition législative	COM(2008)0388	Résumé

08/07/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
08/12/2008	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
20/01/2009	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0002/2009	
24/03/2009	Débat en plénière		
25/03/2009	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0169/2009	Résumé
25/03/2009	Résultat du vote au parlement		
07/09/2009	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
21/10/2009	Signature de l'acte final		
21/10/2009	Fin de la procédure au Parlement		
14/11/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2008/0127(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement (EC) No 549/2004 2001/0060(COD) Modification Règlement (EC) No 550/2004 2001/0235(COD) Modification Règlement (EC) No 551/2004 2001/0236(COD) Modification Règlement (EC) No 552/2004 2001/0237(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 100-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/64738

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE412.349	15/10/2008	
Amendements déposés en commission		PE415.123	19/11/2008	
Avis de la commission	ITRE	PE413.996	03/12/2008	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0002/2009	20/01/2009	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0169/2009	25/03/2009	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	03640/2009/LEX	21/10/2009	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2008)0388	25/06/2008	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2008)2093	25/06/2008	
Document annexé à la procédure	SEC(2008)2094	25/06/2008	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2009)3060	04/06/2009	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0044/2009	14/01/2009	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2009/1070
JO L 300 14.11.2009, p. 0034 Résumé

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.

Performances et viabilité du système aéronautique européen

2008/0127(COD) - 08/12/2008

Le Conseil, en délibération publique, a **dégagé un accord sur les dispositions techniques** d'une proposition de règlement modifiant quatre règlements existants qui fixent le cadre du ciel unique européen afin d'améliorer les performances du système de gestion du trafic aérien. Il s'agit des :

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

Le travail sur cette proposition législative se poursuivra sous la présidence tchèque. Tous les États membres ont salué cette proposition étant donné l'augmentation constante du trafic aérien et les retards imputés aux problèmes liés à la fragmentation de l'espace aérien européen.

Le Parlement européen adoptera prochainement son avis en première lecture.

Performances et viabilité du système aéronautique européen

2008/0127(COD) - 30/03/2009

La présidence a informé le Conseil de l'accord intervenu en première lecture avec le Parlement européen sur le paquet « ciel unique » (projet de règlement 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 et projet de règlement modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne).

Performances et viabilité du système aéronautique européen

2008/0127(COD) - 25/06/2008 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser la législation sur le ciel unique européen afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

CONTEXTE : la Commission européenne a adopté le second paquet législatif relatif au **Ciel unique européen II**. Les propositions qui le composent visent à améliorer les performances du système aéronautique européen dans des domaines essentiels comme la sécurité, la capacité, l'efficacité des opérations de vol, la rentabilité et l'environnement dans le respect des objectifs impératifs de sécurité (voir également COD/2008/0128).

Le paquet législatif Ciel unique européen II repose sur quatre piliers: la mise à jour de la législation en vigueur depuis 2004; le plan directeur SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) ou pilier technologique; le pilier « sécurité » et un plan d'action sur la capacité aéroportuaire.

CONTENU: la présente proposition apporte plusieurs améliorations à la législation initiale sur le ciel unique européen, notamment en définissant des objectifs de performance contraignants pour les prestataires de service de navigation aérienne, une fonction de gestion du réseau européen pour assurer la convergence entre les réseaux nationaux, et une date définitive pour l'amélioration des performances par les États membres, d'abord selon une approche coopérative transfrontière désignée par « blocs d'espace aérien fonctionnels ».

Les principaux éléments de la proposition sont les suivants :

Désignation et indépendance des autorités nationales de surveillance : les États membres devront désigner ou instituer, conjointement ou individuellement, un ou plusieurs organismes comme leur autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au

titre du règlement. Les autorités nationales de surveillance doivent : i) être indépendantes, au moins fonctionnellement, de toute autre entité publique ou privée ; ii) exercer leurs compétences de manière impartiale et transparente ; iii) disposer des ressources humaines et financières suffisantes pour exercer leurs fonctions.

Organe consultatif de branche : la Commission devra instituer un « organe consultatif de branche » comprenant les prestataires de services de navigation aérienne, les associations d'usagers de l'espace aérien, les aéroports, l'industrie aéronautique et les organismes professionnels de représentation du personnel. Le rôle de cet organe sera de conseiller la Commission sur la mise en œuvre du ciel unique européen.

Partenaires sociaux : ceux-ci devront être informés et consultés sur toutes les mesures ayant des implications sociales importantes. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre partenaires sociaux au niveau européen devra également être consulté.

Système d'amélioration des performances: pour parvenir à une gestion du trafic aérien et à des services de navigation aérienne plus performants, la proposition établit un cadre pour la définition, la réalisation et le respect d'objectifs contraignants dans des domaines essentiels de performance en tenant compte des politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce cadre prévoit un mécanisme approprié de compte rendu, d'examen, d'évaluation et de diffusion des données de performance de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, ainsi que des mesures incitatives et dissuasives adaptées pour favoriser la réalisation des objectifs.

Exigences de sécurité: la Commission devra arrêter 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 règlement. Il est précisé que les États membres ne peuvent pas refuser de désigner un prestataire de services de navigation aérienne au motif qu'il est établi dans un autre État membre ou qu'il appartient à des ressortissants de cet État membre.

Blocs d'espace aérien fonctionnels : les États membres devront prendre toutes les mesures nécessaires à la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, le plus rapidement possible et d'ici à la fin de 2012 au plus tard, afin d'atteindre la capacité et l'efficacité maximales du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen, de maintenir un niveau élevé de sécurité et de contribuer aux performances globales du système de transport aérien et à la réduction de l'impact sur l'environnement. Les États membres doivent coopérer autant que possible à cette fin.

Système de tarification des services de navigation aérienne : celui-ci devra contribuer à une plus grande transparence dans la fixation, l'imposition et la perception des redevances dues par les usagers de l'espace aérien, à la rentabilité de la fourniture des services de navigation aérienne et à l'efficacité des opérations de vol, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal. Ce système doit également être compatible avec la convention de Chicago de 1944, relative à l'aviation civile internationale et avec le système de redevances de route d'Eurocontrol.

Région européenne d'information de vol (REIV): une REIV englobant l'espace aérien sous la responsabilité des États membres doit faciliter la planification commune et l'exploitation intégrée afin d'éliminer les goulets d'étranglement régionaux. La Communauté et ses États membres demanderont à l'OACI de créer et de reconnaître une région européenne d'information de vol (REIV) unique. À cette fin, pour les questions relevant de la compétence de la Communauté, la Commission présentera, si nécessaire, une recommandation au Conseil.

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

Règles de l'air et classification de l'espace aérien: la Commission devra arrêter des mesures d'exécution afin: i) d'intégrer les dispositions pertinentes des normes de l'OACI et les pratiques recommandées concernant les règles de l'air, avec les adaptations et améliorations appropriées le cas échéant; ii) d'harmoniser l'application de la classification de l'espace aérien de l'OACI, avec les adaptations et améliorations appropriées le cas échéant, de façon à permettre la fourniture ininterrompue des services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.

Gestion et conception du réseau : le réseau de gestion du trafic aérien doit permettre une utilisation optimale de l'espace aérien et, aux utilisateurs de celui-ci, d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne. Afin d'atteindre ces objectifs, la Commission devra veiller à ce que les fonctions suivantes soient exercées: i) conception du réseau de routes européen; ii) coordination et affectation des ressources limitées, en particulier des radiofréquences et des codes de répondeur radar; iii) autres tâches exigées par le réseau de gestion du trafic aérien, telles que définies dans le plan directeur ATM.

Comitologie : la Commission doit avoir la compétence d'adapter les mesures à l'évolution technique ou opérationnelle ainsi que de définir les critères et procédures de base pour l'exercice de certaines fonctions de gestion du réseau. Ces mesures doivent être arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle.

Performances et viabilité du système aéronautique européen

2008/0127(COD) - 21/10/2009 - Acte final

OBJECTIF : réviser la législation sur le « ciel unique européen » afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 1070/2009 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.

CONTENU : le Conseil a adopté deux règlements visant à accroître les performances et la sécurité du système aéronautique européen - le premier d'entre eux renforce la législation sur le ciel unique européen et le deuxième étend les missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Les deux règlements ont été adoptés à la suite d'un accord intervenu en première lecture avec le Parlement européen.

Le règlement sur le ciel unique européen modifie quatre règlements existant adoptés en 2004 :

- Règlement (CE) nº 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ;
- Règlement (CE) nº 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen,
- Règlement (CE) nº 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ;
- Règlement (CE) nº 552/2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

Depuis l'adoption de ces règlements, il est apparu nécessaire de les consolider et de répondre à un certain nombre de défis liés en particulier:

- au développement durable - réduction de l'impact de l'aviation sur l'environnement, par exemple par la création d'un réseau européen rationnel de routes aériennes comprenant notamment des routes plus courtes pour le trafic intracommunautaire;
- aux performances - les performances du réseau en termes de réduction des retards et de baisse des coûts pour les usagers de l'espace aérien;
- aux questions de gouvernance - assurer une surveillance du système transparente et correcte au niveau national et au niveau de l'UE.

Les principales dispositions du nouveau règlement sont les suivantes:

Objectif et champ d'application : le nouveau règlement précise que l'initiative « ciel unique européen » a pour objectif 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 des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, fondés uniquement sur des critères de sécurité, d'efficacité et techniques, au profit de tous les usagers de l'espace aérien. À cet effet, le règlement établit un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen.

L'application du règlement 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. Le règlement ne s'applique pas aux opérations et à l'entraînement militaire.

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.

Blocs d'espace aérien fonctionnels : au plus tard le **4 décembre 2012**, les États membres devront prendre 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. Les États membres devront coopérer entre eux dans toute la mesure du possible, en particulier les États membres créant des blocs d'espace aérien fonctionnels voisins. Le cas échéant, la coopération pourra également s'étendre aux pays tiers prenant part aux blocs d'espace aérien fonctionnels.

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.

Coordonnateur du système de blocs d'espace aérien fonctionnels : afin de faciliter la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, la Commission pourra nommer une personne physique en qualité de coordonnateur du système de blocs d'espace aérien fonctionnels. Le coordonnateur 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. Il devra agir en toute impartialité, en particulier à l'égard des États membres, des pays tiers, de la Commission et 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.

Région européenne supérieure d'information de vol (RESIV) : dans la perspective de la création de blocs d'espaces aériens fonctionnels et de la mise sur pied du système de performances, la Commission déterminera et prendra en compte les conditions nécessaires à la création par la Communauté d' une région européenne d'information de vol unique, à solliciter par les États membres auprès de l'OACI conformément aux procédures établies par ladite organisation ainsi qu'aux droits, aux obligations et aux responsabilités des États membres en vertu de la convention relative à l'aviation civile internationale de Chicago.

En englobant l'espace aérien sous la responsabilité des États membres, la région européenne d'information de vol unique devra faciliter la planification commune et l'exploitation intégrée afin d'éliminer les goulets d'étranglement régionaux. Elle devra être suffisamment souple pour tenir compte des besoins spécifiques tels que la densité du trafic et le niveau de complexité requis.

Gestion et conception du réseau : les fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien doivent permettre une utilisation optimale de l'espace aérien et donnent aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne. Ces fonctions de réseau visent à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et elles doivent être exercées dans le respect du principe de séparation entre les tâches de réglementation et les tâches opérationnelles.

Autorités nationales de surveillance: le règlement renforce les principes régissant le degré d'autonomie des autorités nationales de surveillance chargées de superviser la fourniture de services aéronautiques dans les États membres.

Les autorités nationales de surveillance ont un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre du ciel unique européen. Elles devront prendre des mesures appropriées pour assurer un degré élevé de sécurité, notamment la possibilité de délivrer un certificat spécifique pour chaque type de service de navigation aérienne. La Commission devra faciliter la coopération régulière entre ces autorités afin de leur permettre d'échanger leurs meilleurs pratiques et d'élaborer une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale.

Les autorités nationales de surveillance auront la latitude de tenir compte des spécificités nationales ou régionales lorsqu'elles élaborent leurs plans nationaux ou régionaux. De plus, elles 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 doivent exercer leurs compétences de manière impartiale, indépendante et transparente.

Projets communs : des projets communs sont susceptibles de contribuer au succès de la mise en œuvre du plan directeur GTA (système de gestion du trafic aérien). 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.

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.

Rapport : la Commission examinera périodiquement l'application du règlement et adressera 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.

Réexamen : la Commission présentera, au plus tard le 4 décembre 2012 , 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.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 04/12/2009. L'article 6, paragraphes 2 et 6, du règlement (CE) n° 551/2004 modifié par le présent règlement s'applique à partir de la date indiquée dans les mesures d'exécution respectives mais au plus tard le 04/12/2012.