

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B** **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»)
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)
(JO L 96 du 31.3.2004, p. 10)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009	L 300	34	14.11.2009



**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»)

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EURO-
PÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son
article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,
au vu du projet commun approuvé le 11 décembre 2003 par le comité
de conciliation,

considérant ce qui suit:

- (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.
- (2) 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.
- (3) Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 ⁽⁵⁾ («règlement-cadre») établit le cadre de la création du ciel unique européen.
- (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») ⁽⁶⁾. Il importe d'établir un

⁽¹⁾ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 26.

⁽²⁾ JO C 241 du 7.10.2002, p. 24.

⁽³⁾ JO C 278 du 14.11.2002, p. 13.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 3 septembre 2002 (JO C 272 E du 13.11.2003, p. 303), position commune du Conseil du 18 mars 2003 (JO C 129 E du 3.6.2003, p. 16) et position du Parlement européen du 3 juillet 2003 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 29 janvier 2004 et décision du Conseil du 2 février 2004.

⁽⁵⁾ Voir page 1 du présent Journal officiel.

⁽⁶⁾ Voir page 20 du présent Journal officiel.

▼B

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.

- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (11) Les conditions liées aux certificats devraient être objectivement justifiées et non discriminatoires, proportionnées, transparentes et compatibles avec les normes internationales pertinentes.
- (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.
- (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.
- (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 prévoie 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.
- (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.
- (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.

▼B

- (17) Il convient que les comptes de tous les prestataires de services de navigation aérienne soient les plus transparents possible.
- (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.
- (19) La tarification appliquée aux usagers de l'espace aérien devrait être équitable et transparente.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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

▼B

préjudice de la mise en place d'un mécanisme de suivi et de publication des résultats des prestataires de services,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

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.

▼M1

Article 2

Tâches des autorités de surveillance nationales

1. Les autorités de surveillance nationales, visées à l'article 4 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.
2. À cette fin, chaque autorité de surveillance nationale organise les inspections et les enquêtes nécessaires pour 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. Le prestataire de services de navigation aérienne concerné facilite ce travail.
3. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels s'étendant sur un espace aérien relevant de la responsabilité de plusieurs États membres, les États membres concernés concluent un accord sur la surveillance prévue par le présent article relativement aux prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services concernant ces blocs.
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 6 ou des conditions applicables fixées dans l'annexe II.
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.

▼M1

6. Si 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.

*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.

*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.

▼B

CHAPITRE II

RÈGLES RELATIVES À LA FOURNITURE DE SERVICES*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.

▼B*Article 7***Certification des prestataires de services de navigation aérienne**

1. La fourniture de tous les services de navigation aérienne dans la Communauté est soumise à une certification par les États membres.
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.
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.

▼M1

6. Sans préjudice des articles 8 et 9, la délivrance de certificats confère aux prestataires de services de navigation aérienne le droit d'offrir leurs services aux États membres, à d'autres prestataires de services de navigation aérienne, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports dans la Communauté.
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.

▼B

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.

▼M1*Article 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.
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:
 - a) soient détenus, directement ou par participation majoritaire, par cet État membre ou ses ressortissants;
 - b) aient leur lieu d'exploitation principal ou leur siège social sur le territoire de cet État membre; ou
 - c) utilisent uniquement des installations dans cet État membre.
3. Les États membres définissent les droits et obligations des prestataires de services de circulation aérienne désignés. Les obligations peuvent inclure des conditions relatives à la fourniture en temps voulu d'informations pertinentes permettant d'identifier tous les mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité.
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 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.
6. 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.

▼B*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.

▼ M1*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. 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;
- c) 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 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 3, les États membres concernés prennent cet avis en compte afin de trouver une solution.

▼ **M1**

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 aux paragraphes 3 et 4 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. 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.

▼B*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.

▼M1*Article 11***Relations avec les autorités militaires**

Dans le cadre de la politique commune des transports, les États membres prennent les mesures nécessaires afin 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.

▼B*Article 12***Transparence comptable**

1. Les prestataires de services de navigation aérienne, quel que soit leur régime de propriété ou leur forme juridique, établissent, soumettent à un audit et publient leurs comptes financiers. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales adoptées par la Communauté. Lorsque, en raison de son statut juridique, le prestataire de services ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il s'efforce d'y parvenir dans toute la mesure du possible.
2. En tout état de cause, les prestataires de services de navigation aérienne publient un rapport annuel et sont régulièrement soumis à un audit indépendant.

▼M1

3. Lorsqu'ils offrent un ensemble de services, les prestataires de 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 services en question étaient fournis par des entreprises distinctes.

▼B

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.

▼B

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 internationales ⁽¹⁾ aux prestataires de services de navigation aérienne qui relèvent du champ d'application du présent règlement.

*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.

CHAPITRE III

TARIFICATION**▼M1***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.

*Article 15***Principes**

1. Le système de tarification repose sur la prise en considération des coûts des services de navigation aérienne supportés par les prestataires de services au profit des usagers de l'espace aérien. Le système répartit ces coûts entre les catégories d'usagers.

2. Les principes ci-après sont appliqués pour déterminer les coûts à prendre en considération pour le calcul des redevances:

- 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,

⁽¹⁾ JO L 243 du 11.9.2002, p. 1.

▼ M1

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;
- c) 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 des 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;
- c) 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;

▼M1

- 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.

*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 16***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

▼M1

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.

▼B

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES**▼M1***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.

*Article 18***Confidentialité**

1. Ni les autorités nationales de surveillance, agissant conformément à leur législation nationale, ni la Commission 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 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.

3. Les informations et données fournies conformément au système de tarification prévu à l'article 14 sont rendues publiques.

▼ M1*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.

▼ B*Article 19***Entrée en vigueur**

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*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼B*ANNEXE I***►M1 EXIGENCES APPLICABLES AUX ENTITÉS QUALIFIÉES ◀****►M1** Toute entité qualifiée doit: ◀

- être en mesure de fournir une documentation attestant une grande expérience en matière d'évaluation d'organismes publics et privés du secteur des transports aériens, en particulier de prestataires de services de navigation aérienne, et d'autres secteurs analogues dans un ou plusieurs domaines couverts par le présent règlement,
- disposer de consignes et de règles complètes concernant l'inspection périodique des organismes susmentionnés, publiées, mises à jour et améliorées en permanence dans le cadre de programmes de recherche et développement,
- ne pas être sous le contrôle d'un prestataire de services de navigation aérienne, d'autorités de gestion d'aéroports ou de toute autre entité fournissant des services de navigation aérienne ou de transport aérien dans un but commercial,
- disposer d'un important personnel technique, de gestion, de support et de recherche en nombre suffisant pour les tâches à effectuer,
- être géré et administré de sorte que la confidentialité des informations exigées par l'administration soit garantie,
- être disposé à fournir les informations adéquates à l'autorité de surveillance nationale concernée,
- avoir défini et étayé par une documentation sa politique, ses objectifs et son engagement en faveur de la qualité, et veillé à ce que cette politique soit comprise, appliquée et respectée à tous les niveaux de l'organisation,
- avoir élaboré, mis en œuvre et entretenu un système efficace de qualité interne fondé sur les aspects pertinents des normes de qualité internationalement reconnues qui soit conforme aux normes EN 45004 (organismes de contrôle) et EN 29001, telles qu'interprétées par les Quality System Certification Scheme Requirements de l'IACS,
- soumettre son système de qualité à la certification d'un organisme indépendant de contrôle agréé par les autorités de l'État membre où il est établi.

*ANNEXE II***CONDITIONS DONT DOIVENT ÊTRE ASSORTIS LES CERTIFICATS**

1. Les certificats comportent les informations suivantes:
 - a) l'autorité de surveillance nationale ayant délivré le certificat;
 - b) le demandeur (nom et adresse);
 - c) les services certifiés;
 - d) une déclaration de conformité du demandeur aux exigences communes telles que définies à l'article 6 du présent règlement;
 - e) la date de délivrance et la durée de validité du certificat.
2. Les conditions supplémentaires dont les certificats peuvent, le cas échéant, être assortis portent sur:
 - a) l'accès des usagers de l'espace aérien aux services sur une base non discriminatoire et le niveau demandé de performance de ces services, notamment les niveaux de sécurité et d'interopérabilité;
 - b) les spécifications opérationnelles relatives aux services concernés;
 - c) l'échéance à laquelle les services devraient être fournis;
 - d) les différents équipements devant être utilisés pour l'exploitation des services concernés;
 - e) les restrictions à l'exploitation des services autres que ceux liés à la fourniture de services de navigation aérienne;
 - f) les contrats, accords ou autres mesures existant entre le prestataire de services et un tiers et concernant les services fournis;
 - g) la fourniture d'informations raisonnablement nécessaires au contrôle de la conformité des services avec les exigences communes, y compris les plans d'exploitation, données financières et données d'exploitation, ainsi que les changements importants affectant le type et/ou l'étendue des services de navigation aérienne fournis;
 - h) 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.