



INTRODUCTION

L'Unsa Techniciens supérieurs et Cadres de l'Aviation Civile a été amenée, encore une fois, à alerter la DGAC et la DSAC sur les manœuvres en cours au niveau européen.

Voici un point synthétique de la situation et des derniers événements.

Sont annexés à ce document :

- Le rapport Marinescu
- Le rapport Sassoli

De quoi parle-t-on ? - Que se passe-t-il ?

Le paquet « ciel unique 2+ » (ou SES 2+), adopté le 11 juin 2013, est composé d'une communication et de deux propositions de règlement :

- **(COM 2013/409)** Règlement modifiant le règlement (CE) n°216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien (GTA) et des services de navigation aérienne (SNA) ;
- **(COM 2013/410)** Règlement relatif à la mise en œuvre du Ciel unique européen.

DES CHANGEMENTS DE FOND

COM 2013/409

Ce projet prévoit :

- d'élargir le périmètre d'activité de l'AESA à toute la réglementation technique de l'aviation civile dans le domaine GTA/SNA, au delà des seuls aspects sécurité, en prenant en compte notamment les aspects interopérabilité ;
- de permettre l'adoption de la plupart des règles de mise en œuvre directement par la Commission, avec contrôle a posteriori du Parlement européen, selon la procédure dite des « actes délégués » ;
(Aujourd'hui, l'adoption de ces règles nécessite un vote en comité AESA ou en comité Ciel unique) ;
- d'introduire des dispositions visant à permettre d'étendre les obligations de surveillance imposées aux Autorités Nationales ;
- de doter l'agence d'une nouvelle source de revenus, prélevés sur les redevances de navigation aérienne pour financer ses activités d'autorité compétente dans le domaine de la navigation aérienne, notamment les activités de certification et de surveillance de systèmes paneuropéens de navigation aérienne et, sur demande des États membres, la surveillance de leurs prestataires de services de navigation aérienne nationaux.

Ces 2 règlements jettent une ombre sur le sort de notre DGAC unie et ce ne sont pas les incantations des signataires qui nous protégeront : le protocole, avec ses fermetures massives de services, fragilise la DSAC.

Si un des SCN disparaît ou est séparé du reste de la DGAC, ce sera l'éclatement immédiat.

L'unité de la DGAC repose sur l'équilibre et l'existence de la DSNA, mais aussi de la DSAC et de la DTA !!

COM 2013/410

Le projet de règlement ciel unique prévoit notamment :

- l'obligation que les Autorités Nationales de Surveillance soient juridiquement distinctes « notamment sur les plans organisationnel, hiérarchique et décisionnel » des prestataires de services de la navigation aérienne ;
- l'obligation que les Autorités Nationales de Surveillance soient indépendantes de toute entité publique ou privée ayant un intérêt dans les activités des prestataires de service de la navigation aérienne ;
- l'obligation de séparer juridiquement les services « d'appui » de la navigation aérienne (communication, navigation et surveillance (CNS), information aéronautique, mais aussi les services de météorologie aéronautique **et de les mettre en concurrence** ;
- l'obligation de créer les blocs d'espace aérien fonctionnels (FABs) basés sur des accords entre prestataires de services de navigation aérienne.

Il prévoit également :

- la fixation d'objectifs de performance par la Commission européenne qui conditionnent le niveau maximal des taux unitaires des redevances de navigation aérienne ;
- la reprise par l'AESA (au lieu d'Eurocontrol) des propositions de règlements d'interopérabilité pour la navigation aérienne ;
- la possibilité de financer les dépenses de l'AESA pour sa supervision de certaines entités et la délivrance de certificats dans le domaine de la navigation aérienne par des prélèvements sur les redevances de navigation aérienne.

+ utile l'Unsa !

L'ACTION CONTINUE DE L'UNSA TECHNICIENS SUPERIEURS ET CADRES DE L'AVIATION CIVILE

L'UTCAC avait alerté le Directeur Général sur le danger qui continuait de peser sur la DGAC au travers de l'Autorité de surveillance (DSAC), même après l'intervention du Ministre sur l'un des projets de règlement européen lié au SES2+. Une réunion bilatérale, en présence de la DSAC, avait été organisée le 13 janvier 2014.

En effet, alors que la majorité des syndicats français se congratulaient sur l'efficacité de leur action contre le ciel unique côté navigation aérienne, certains continuaient, au niveau européen, de tout tenter pour faire implorer rapidement les organisations intégrées comme celle de la DGAC.

Cette attaque sournoise passait par un 2^{ème} projet de règlement, prétendument technique, relatif à l'AESA, lié au premier projet de règlement et que personne n'avait repéré.

Heureusement, la vigilance de l'Unsa Techniciens supérieurs et Cadres de l'Aviation Civile a permis d'attirer l'attention sur ces projets dont le but est de :

- Imposer la séparation structurelle (et non uniquement fonctionnelle comme aujourd'hui) des autorités de surveillance avec toute autre organisation, donc de la DSAC et de la DSNA,
- Mettre sous tutelle définitivement les autorités de surveillance par le biais d'une accréditation de celles-ci par l'AESA,
- Contourner les autorités de surveillance en confiant certaines tâches à des « entités qualifiées » et, à terme,
- Faire main basse sur une partie des redevances de route afin d'alimenter le budget de l'Agence européenne.

L'UTCAC :

- refuse d'envisager l'éclatement de la DGAC,
- a obtenu qu'une attention particulière soit portée sur l'ensemble des textes présentés, afin que le gouvernement s'oppose à tout règlement qui pourrait mettre en danger l'unité de la DGAC, même de manière détournée.

Mais, les parlementaires européens ne désarment pas comme ça et les rapports sur les deux projets de règlements déposés début février, en vue d'un examen et d'un vote des textes par le Parlement européen le 11 mars a amené l'UTCAC à réagir à nouveau.

Elle a adressé un courrier au Directeur Général de la DGAC.



UNSA Techniciens supérieurs & Cadres de l'Aviation Civile
www.utcac.eu ■ DSAC/ISO - BP 70 116 - 33 704 Mérignac Cedex
Bureau National ■ Tél : 05 57 92 84 90 ■ Fax : 05 57 92 84 91
Secrétaire Général ■ Tél : 03 88 59 63 68 ■ Fax : 03 88 59 64 20



URGENT et IMPORTANT
transmise par mail

Monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile

DGAC
50, rue Henry Farman
75720 PARIS cedex 15

Strasbourg, le 3 mars 2014.

Objet : Europe – Autorité Nationale de Surveillance - DSAC
N/Ref. : UTCAC/SG 14-005

Monsieur le Directeur Général,

Les rapports sur les deux projets de règlement (Ses2+ et AESA⁽¹⁾) ont été déposés début février (après le vote en commission du 30 janvier dernier). Ils préfigurent ce que pourrait être le texte adopté par le Parlement en séance le 11 mars prochain.

Nous souhaitons vous alerter sur plusieurs points qui nous paraissent importants et qui mettent en danger, de notre point de vue, l'unité de la DGAC à laquelle nous sommes attachés, mais aussi l'avenir de la DSAC, Autorité Nationale de Surveillance française.

1°) La procédure d'accréditation des autorités aéronautiques nationales (AAN) et la certification des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA) :

Sous prétexte de parvenir à une procédure uniforme de certification des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA) et de proposer à ces derniers un guichet unique qui leur délivrerait un certificat valable dans toute l'Union pour s'acquitter de leur mission, l'Agence⁽¹⁾ devrait délivrer ce certificat, qui pourrait ainsi être reconnu dans tous les États membres.

Alors que, aujourd'hui, c'est la DSAC qui délivre et renouvelle le certificat de la DSNA, ce processus est remis en cause puisque le Parlement introduit la possibilité pour la DSNA d'être certifiée directement par l'AESA⁽¹⁾. Si le texte est adopté en l'état, il s'agit d'une véritable révolution puisque, jusqu'à aujourd'hui, l'AESA⁽¹⁾ ne délivre de certificats que pour les PSNA pan-européens (Egnos, Galileo) ou en dehors de l'Europe.

L'AESA⁽¹⁾ remplacerait, ainsi, la DSAC dans le processus de certification, ce que nous n'acceptons pas.

2°) Les services d'appui :

Ils sont clairement définis comme incluant les services de communication, de navigation et de surveillance (CNS) et les services météorologiques et d'information aéronautique.

Par contre, comme la séparation des services d'appui et des services de navigation aérienne est assez largement contestée, il est proposé, en lieu et place de celle-ci, l'obligation pour les PSNA de tenir compte des offres d'autres prestataires pour fournir ces services, sans obligation de les séparer.

Même s'il est prévu que la fourniture de l'information aéronautique opérationnelle soit réformée au niveau de la DGAC, il est impossible, pour nous, d'envisager la fermeture totale du SIA, des BRIA et du CESNAC pour faire appel à des prestataires extérieurs.

L'ACTION CONTINUE DE L'UNSA TECHNICIENS SUPERIEURS ET CADRES DE L'AVIATION CIVILE (SUITE)



3°) Les Autorités nationales de surveillance (ANS) et les Autorités aéronautiques nationales (AAN) :

Il est proposé, pour corriger la confusion juridique qui a été introduite entre les ANS et les AAN, de désigner les deux notions parallèles par une seule et même dénomination, de manière à confier la responsabilité du contrôle des PSNA aux autorités aéronautiques nationales subordonnées à l'accréditation de l'AESA⁽¹⁾.
Pour s'acquitter de leur mission, les autorités aéronautiques nationales devraient garantir leur indépendance, surtout en matière de procédures de recrutement.

Comme nous vous l'avons déjà indiqué,

Nous contestons tout processus d'accréditation de la DSAC, Autorité Nationale de Surveillance française, par l'Agence⁽¹⁾ et nous estimons que, là aussi, l'unité de la DGAC est menacée.

4°) Les échéances :

Les prochaines étapes sont imminentes (débat le 10 mars et vote en plénière 11) et il est prévu d'avancer la mise en conformité de 2020 à 2017.

Nous souhaitons vivement qu'une réunion soit organisée au plus haut niveau de la DGAC, voire avec la participation de certains services du Ministère, et à laquelle nous participerions, afin d'évoquer la vision, la position de la France et la stratégie mise en place pour contrer les velléités de la Commission européenne et de l'AESA⁽¹⁾ qui menacent gravement l'unité de la DGAC.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de nos sentiments dévoués.

Le Secrétaire Général de FUTCAC,

Alain BELLARD

(1) : Nous notons que, tout au long du Rapport Marinescu (pages 9, 24, 27, 29, 40, 43, 44, 45, etc.), l'AESA est dénommée FAA – Agence Européenne pour l'Aviation, où le terme « sécurité » a disparu. Ceci démontre, s'il en était besoin, l'importance toute relative accordée à la sécurité par rapport aux aspects économiques ou de régularité.
Nous estimons, en ce qui nous concerne, que la sécurité doit rester l'objectif N°1 de la DGAC.

Copies : - Mme. La Directrice de la DSAC
- BN UNSA ICNA, BN UNSA IESEA, BN UNSA Administratifs

Le rapport du député européen, M. Marian-Jean Marinescu sur le projet de Règlement relatif au ciel unique, très instructif sur les véritables intentions du Parlement européen, était suffisamment inquiétant à nos yeux, pour que nous alertions à nouveau la DGAC et le Ministère.

En complément, l'UNSA a saisi l'occasion du Comité Technique DSAC organisé le 4 mars 2014 à Paris pour sensibiliser la DSAC sur les dangers imminents.

L'UNSA a lu un extrait de ce rapport (page 76/83) :

« en vue de parvenir à une procédure uniforme de certification des prestataires de navigation aérienne et de proposer à ces derniers un guichet unique qui leur délivrera une licence valable dans toute l'Union pour s'acquitter de leur mission, il devrait être permis à l'Agence de délivrer ce certificat, qui pourrait être reconnu dans tous les Etats membres. »

Aujourd'hui, l'agence ne délivre de certificats qu'aux prestataires de services de navigation aérienne pan-européens (ex Egnos, Galileo) ou en dehors de l'Union européenne mais jamais à une organisation nationale au sein de l'union européenne.

Cette mission nouvelle, si elle était confiée à l'Agence :

- consacrerait la disparition de la DSAC et son remplacement par l'AESA dans ce processus de certification, et
- aurait pour impact négatif et immédiat de priver la DSAC d'une partie des redevances de navigation aérienne qui constitue une part très importante du financement des activités de surveillance.

Pour l'UNSA, une telle idée doit être combattue avec la plus grande fermeté.



LES PRINCIPAUX DANGERS CONTENUS DANS LES RAPPORT SUR LES PROJETS DE REGLEMENTS

Comme le dit le dicton : « le diable se cache souvent dans les détails ».

Il faut donc lire attentivement le rapport présenté à l'appui du projet de Règlement européen pour découvrir le plan machiavélique qui se met en place.

Exemples (extraits du Rapport Marinescu)

L'Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation (AESA) devient l'Agence Européenne pour l'Aviation (EAA).

La suppression du mot « sécurité » dans l'appellation de l'Agence interpelle.

Cette démarche traduit un changement de fond, très préoccupant, concernant les priorités qu'elle se fixe.

Pour nous, la sécurité doit rester la priorité N°1 pour la DGAC, mais aussi pour l'Agence Européenne.

De plus, il est dommage de changer l'appellation de l'Agence qui commence à être connue dans le monde aéronautique, et qui représente l'Europe sur certains sujets (certification) face à la FAA (Federal Aviation Administration).

Les Autorités Nationales de Surveillance deviennent des Autorités Aéronautiques Nationales.

Là encore, ce changement d'appellation est préoccupant.

Non seulement l'Agence européenne n'affiche plus la sécurité comme une priorité, mais les Autorités ne sont plus que « aéronautiques » ... et ne font plus de surveillance ... !!!

Ces Autorités nationales doivent être agréées par l'EAA.

Ainsi, la DSAC, administration française, Autorité Nationale de Surveillance devrait être agréée par l'Agence pour pouvoir travailler ?

C'est inacceptable ! TROP, C'EST TROP !!!

Mais, au fait, qui agréerait l'Agence ?

Certaines tâches peuvent être confiées à des entités qualifiées, qui sont des organismes qui peuvent se voir attribuer des tâches spécifiques de certification ou de surveillance par l'EAA ou par une Autorité Aéronautique Nationale.

L'Agence ou la DSAC pourraient choisir de confier des tâches de surveillance à des entités qualifiées...

Ainsi, des entreprises privées pourraient faire le travail de la DSAC quand toutes les délégations et la majorité des DSAC/IR seront fermées ... comme les services AFIS qui vont prendre progressivement le relais des contrôles d'aérodrome qui ferment !

Les ANS qui ne sont pas juridiquement distinctes de tout prestataire de services de navigation aérienne ou toute entité privée ou publique possédant un intérêt dans les activités de ces prestataires doivent satisfaire à cette exigence au plus tard le 1er janvier 2017.

L'amendement précédent proposait 2020.

L'UTCAC rappelle son attachement au modèle français, avec une DGAC unie qui fonctionne parfaitement.

La DGAC n'a pas à rougir du niveau de sécurité du transport aérien en France et rien ne prouve qu'une séparation juridique entre l'Autorité de surveillance et le prestataire de service de navigation aérienne améliorerait quoi que ce soit.

D'ailleurs, la structure actuelle de la DGAC a été dictée par les exigences européennes (séparation fonctionnelle), qui ont conduit à la création de deux services à compétence nationale (SCN) distincts au sein de la DGAC, la DSAC et la DSNA.

Cette structure, complétée par la DTA, responsable de la surveillance de la performance économique, est récente et permet des parcours professionnels variés, gage de compétences.

Cette exigence ressemble à du « sur mesure » et vise particulièrement la France.

L'impatience de certains se traduit par le changement de date dans la dernière proposition qui prévoit la mise en application de cette obligation en 2017 et non plus en 2020.

La mise en concurrence des services CNS et information aéronautique

Aujourd'hui ces services sont rendus par la DSNA, au sein de la DGAC.

Le texte prévoit la création d'entreprises distinctes, dont la forme juridique, en droit français, ne fait aucun doute !

La centralisation de l'information aéronautique et la fermeture des BRIA actée par le protocole DGAC préparent cette « transition » vers la privatisation de l'information aéronautique en France.

Et dire que certains signataires affirmaient, récemment encore, que l'UTCAC voulait brader les BRIA ... !!!

Pour l'UTCAC, la DGAC risque gros : la commission demande une séparation totale du prestataire de toute organisation ayant un contrôle sur lui !

Il en résulterait un éclatement total de la DGAC ET la sortie de la Fonction Publique !

La casse sociale du dernier protocole qui a fragilisé la DGAC et montré qu'on pouvait tout fermer sans contreparties ni même opposition nous mène tout droit à ce scénario.

ANNEXES

1- RAPPORT de Marian-Jan MARINESCU (COM(2013)0410)

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

2- RAPPORT de David-Maria SASSOLI (COM(2013)0409)

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne.



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Document de séance

A7-0095/2014

6.2.2014

*****|**

RAPPORT

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte)
(COM(2013)0410) – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Marian-Jean Marinescu

(Refonte – article 87 du règlement)

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	75
ANNEXE: LETTRE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES JURIDIQUES.....	78
ANNEXE: AVIS DU GROUPE CONSULTATIF DES SERVICES JURIDIQUES DU PARLEMENT EUROPEEN, DU CONSEIL ET DE LA COMMISSION	80
PROCÉDURE	83

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte)
(COM(2013)0410) – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

(Procédure législative ordinaire – refonte)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0410),
- vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0171/2013),
- vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
- vu l'avis motivé soumis par la Chambre des représentants maltaise, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
- vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 décembre 2013¹,
- après consultation du Comité des régions,
- vu l'accord interinstitutionnel du 28 novembre 2001 pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques²,
- vu la lettre en date du ... de la commission des affaires juridiques adressée à la commission des transports et du tourisme conformément à l'article 87, paragraphe 3, de son règlement,
- vu les articles 87 et 55 de son règlement,
- vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A7-0095/2014),

A. considérant que, de l'avis du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission, la proposition en question ne contient aucune modification de fond autre que celles identifiées comme telles dans la proposition et que, en ce qui concerne la codification des dispositions inchangées des actes précédents avec ces modifications, la proposition se limite à une codification pure et simple des actes existants, sans modification de leur substance;

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après, en tenant compte des

¹ Non encore paru au Journal officiel.

² JO C 77 du 28.3.2002, p. 1.

recommandations du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2) La réalisation de la politique commune des transports exige un système de transport aérien performant qui permette le fonctionnement sûr et régulier des services de transport aérien et qui facilite donc la libre circulation des marchandises, des personnes et des services.

supprimé

Justification

Ce considérant est redondant compte tenu du considérant 5. Il convient de préserver ce dernier considérant, qui est plus complet.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Afin d'éviter que l'augmentation attendue du trafic aérien génère ou accentue la congestion de l'espace aérien européen, avec tous les coûts que cela implique en termes économiques, environnementaux et de sécurité, il convient de mettre fin à la fragmentation de cet espace aérien et ainsi de mettre en œuvre le présent règlement le plus rapidement possible.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 ter) La mise en œuvre du ciel unique européen devrait avoir une incidence positive sur la croissance, l'emploi et la compétitivité en Europe, notamment en stimulant la demande d'emplois hautement qualifiés.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Aux fins de la réalisation simultanée des objectifs d'une amélioration des normes de sécurité de la gestion du trafic aérien et d'un accroissement des performances globales de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale en Europe, il convient de tenir compte du facteur humain. Dès lors, ***les États membres devraient envisager*** la mise en place des principes de la "culture d'équité".

(6) Aux fins de la réalisation simultanée des objectifs d'une amélioration des normes de sécurité de la gestion du trafic aérien et d'un accroissement des performances globales de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale en Europe, il convient de tenir compte du facteur humain. Dès lors, ***outre*** la mise en place des principes de la "culture d'équité", ***des indicateurs de performance pertinents devraient être intégrés au système de performance du ciel unique européen.***

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7) Les États membres ont adopté une déclaration générale sur les questions militaires liées au ciel unique européen¹⁸.

(7) Les États membres ont adopté une déclaration générale sur les questions militaires liées au ciel unique européen¹⁸.

Selon cette déclaration, les États membres devraient en particulier renforcer la coopération entre civils et militaires et, si et dans la mesure où tous les États membres concernés le jugent nécessaire, faciliter la coopération entre leurs forces armées sur toutes les questions ayant trait à la gestion du trafic aérien.

¹⁸ Voir page 9 du présent Journal officiel.

Selon cette déclaration, les États membres devraient en particulier renforcer la coopération entre civils et militaires et, si et dans la mesure où tous les États membres concernés le jugent nécessaire, faciliter la coopération entre leurs forces armées sur toutes les questions ayant trait à la gestion du trafic aérien, ***de façon à parvenir à une plus grande souplesse dans l'utilisation de l'espace aérien.***

¹⁸ Voir page 9 du présent Journal officiel.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Pour assurer une surveillance cohérente ***et*** fiable de la fourniture de services en Europe, il convient de garantir aux autorités nationales ***de surveillance assez d'indépendance et de*** ressources. Cette indépendance ne devrait pas empêcher lesdites autorités d'exercer leurs fonctions au sein d'un cadre administratif.

Amendement

(10) Pour assurer une surveillance cohérente, fiable ***et indépendante*** de la fourniture de services en Europe, il convient de garantir aux autorités ***aéronautiques*** nationales ***les*** ressources ***nécessaires, tant sur le plan financier que sur le plan du personnel.*** Cette indépendance ne devrait pas empêcher lesdites autorités d'exercer leurs fonctions au sein d'un cadre administratif.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Les autorités nationales ***de surveillance*** ont un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre du ciel unique européen, ***aussi*** la Commission ***devrait-elle*** faciliter la coopération entre ces autorités afin de

Amendement

(11) Les autorités ***aéronautiques*** nationales ont un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre du ciel unique européen. La Commission ***et l'Agence européenne pour l'aviation (EAA) devraient par conséquent***

leur permettre d'échanger leurs meilleures pratiques et d'élaborer une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale. Cette coopération devrait intervenir régulièrement.

faciliter la coopération entre ces autorités afin de leur permettre d'échanger leurs meilleures pratiques et d'élaborer une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale, **en mettant à disposition une plateforme pour ces échanges**. Cette coopération devrait intervenir régulièrement.

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Les partenaires sociaux devraient être **mieux** informés et consultés sur toutes les mesures ayant des implications sociales importantes. À l'échelle de l'Union, le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission¹⁹ devrait également être consulté.

¹⁹ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

Amendement

(12) **En vue de la mise en œuvre du ciel unique européen**, les partenaires sociaux devraient être informés et consultés sur toutes les mesures ayant des implications sociales importantes. À l'échelle de l'Union, le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission¹⁹ devrait également être consulté.

¹⁹ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) La fourniture des services de communication, de navigation et de surveillance, ainsi que des services d'information **météorologique et** 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.

marché, *compte tenu* des caractéristiques particulières de ces services, *moyennant la garantie d'un* niveau élevé de sécurité *et la réduction des répercussions sur le climat.*

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) Le principe de projets communs destinés à aider les usagers de l'espace aérien et/ou les prestataires de services de navigation aérienne à améliorer les infrastructures collectives de navigation aérienne, les services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien, en particulier lorsque cela peut être nécessaire à la mise en œuvre du plan directeur GTA approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil, conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil, ne devrait pas porter atteinte aux projets préexistants, ayant des objectifs comparables et décidés par un ou plusieurs États membres. Les dispositions relatives au financement du déploiement de projets communs ne devraient pas influencer sur les modalités d'établissement de ces projets communs. La Commission peut proposer que des crédits tels que ceux du *réseau transeuropéen* ou de la Banque européenne d'investissement soient utilisés en appui aux projets communs, notamment pour accélérer le déploiement du programme SESAR, dans le cadre financier pluriannuel. Sans préjudice du recours à ces crédits, les États membres devraient avoir la faculté de décider comment utiliser les recettes générées par la mise aux enchères de quotas du secteur de l'aviation au titre du système d'échange de droits d'émission et, dans ce contexte, d'envisager s'il convient d'utiliser une

Amendement

(15) Le principe de projets communs destinés à aider les usagers de l'espace aérien et/ou les prestataires de services de navigation aérienne à améliorer les infrastructures collectives de navigation aérienne, les services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien, en particulier lorsque cela peut être nécessaire à la mise en œuvre du plan directeur GTA approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil, conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil, ne devrait pas porter atteinte aux projets préexistants, ayant des objectifs comparables et décidés par un ou plusieurs États membres. Les dispositions relatives au financement du déploiement de projets communs ne devraient pas influencer sur les modalités d'établissement de ces projets communs. La Commission peut proposer que des crédits tels que ceux du *mécanisme pour l'interconnexion en Europe, d'Horizon 2020* ou de la Banque européenne d'investissement soient utilisés en appui aux projets communs, notamment pour accélérer le déploiement du programme SESAR, dans le cadre financier pluriannuel. Sans préjudice du recours à ces crédits, les États membres devraient avoir la faculté de décider comment utiliser les recettes générées par la mise aux enchères de quotas du secteur de l'aviation au titre du système d'échange de droits d'émission et, dans ce contexte,

partie de ces recettes pour financer des projets communs au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.

d'envisager s'il convient d'utiliser une partie de ces recettes pour financer des projets communs au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. ***Le cas échéant, des projets communs viseront à permettre l'existence d'un ensemble de capacités élémentaires interopérables dans l'ensemble des États membres.***

²⁰ JO L 95 du 9.4.2009, p. 41.

²⁰ JO L 95 du 9.4.2009, p. 41.

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 bis) Si des mécanismes spécifiques ne sont pas mis en place, les projets d'investissements embarqués et au sol relatifs au plan directeur GTA pourraient bien se dérouler sans coordination, ce qui risquerait de retarder le déploiement efficace des technologies SESAR.

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 16

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16) Le concept de gestionnaire de réseau joue un rôle essentiel dans l'amélioration des performances de gestion du trafic aérien à l'échelon du réseau, dans la mesure où il centralise la fourniture de certains services qui sont mieux assurés au niveau du réseau. Pour faciliter la gestion des crises dans le secteur de l'aviation, ***la coordination de ces crises devrait être***

(16) Le concept de gestionnaire de réseau joue un rôle essentiel dans l'amélioration des performances de gestion du trafic aérien à l'échelon du réseau, dans la mesure où il centralise la fourniture de certains services qui sont mieux assurés au niveau du réseau. Pour faciliter la gestion des crises dans le secteur de l'aviation, ***la coordination des mesures à adopter pour empêcher les crises et pour y faire face***

assurée par le gestionnaire de réseau.

devrait être assurée par le gestionnaire de réseau. Dans ce contexte, il devrait incomber à la Commission de veiller à ce qu'aucun conflit d'intérêts n'apparaisse entre la fourniture de services centralisés et le rôle de l'organe d'évaluation des performances.

Justification

Un organisme de l'Union placé, en tant qu'autorité de régulation économique pour le secteur de la GTA, sous la responsabilité de la Commission, devrait garantir un degré plus élevé d'indépendance et de flexibilité.

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 17

Texte proposé par la Commission

(17) La Commission **étant** convaincue que l'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien **ne peut être réalisée que par** une coopération étroite entre les utilisateurs civils et militaires de cet espace, fondée pour l'essentiel sur le concept de l'utilisation **flexible** de l'espace aérien et une coordination efficace entre les autorités civiles et militaires telle qu'elle est prévue par l'OACI, elle insiste sur l'importance d'un renforcement de cette coopération.

Amendement

(17) La Commission **est** convaincue que l'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien ne peut être assurée que par une coopération étroite entre les utilisateurs civils et militaires de cet espace, fondée pour l'essentiel sur le concept de l'utilisation **souple** de l'espace aérien et une coordination efficace entre les autorités civiles et militaires telle qu'elle est prévue par l'OACI; elle insiste sur l'importance d'un renforcement de cette coopération **pour parvenir à une plus grande souplesse dans l'utilisation de l'espace aérien.**

Amendement 14

Proposition de règlement Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) La précision des informations sur l'état de l'espace aérien et sur des situations de trafic spécifiques, ainsi que la

Amendement

(18) La précision des informations sur l'état de l'espace aérien et sur des situations de trafic spécifiques, ainsi que la

communication de ces informations en temps voulu aux contrôleurs civils et militaires, ont une incidence directe sur la sécurité et l'efficacité des opérations. L'accès en temps voulu aux informations actualisées sur l'état de l'espace aérien est essentiel pour toutes les parties concernées souhaitant tirer profit des structures d'espace aérien disponibles lorsqu'elles remplissent ou modifient leurs plans de vol.

communication de ces informations en temps voulu aux contrôleurs civils et militaires, ont une incidence directe sur la sécurité et l'efficacité des opérations *et devraient en améliorer la prévisibilité*. L'accès en temps voulu aux informations actualisées sur l'état de l'espace aérien est essentiel pour toutes les parties concernées souhaitant tirer profit des structures d'espace aérien disponibles lorsqu'elles remplissent ou modifient leurs plans de vol.

Amendement 15

Proposition de règlement Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) La portée géographique du présent règlement dans la région NAT de l'OACI devrait être modifiée en fonction des modalités d'organisation actuelles et futures de la fourniture de services et de la nécessité de garantir l'application cohérente des règles aux prestataires de services de navigation aérienne et aux usagers de l'espace aérien opérant dans cette zone.

Amendement

supprimé

Justification

L'inclusion de la région OACI de l'Atlantique Nord – NAT – est inappropriée, car il s'agit d'un espace aérien en haute mer, qui se trouve hors du champ d'application des traités de l'Union européenne.

Amendement 16

Proposition de règlement Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) Le concept de blocs d'espace aérien

Amendement

(24) Le concept de blocs d'espace aérien

fonctionnels, destiné à améliorer la coopération entre prestataires de services de la circulation aérienne, est un outil important pour améliorer les performances du système européen de gestion du trafic aérien. Pour **renforcer** cet outil, il convient **que les blocs d'espace aérien fonctionnels soient davantage axés sur les performances et fondés sur des partenariats avec le secteur aéronautique, lequel devrait jouir d'une plus grande liberté pour les modifier afin d'atteindre et, si possible, de dépasser les objectifs de performance.**

fonctionnels, destiné à améliorer la coopération entre prestataires de services de la circulation aérienne, est un outil important pour améliorer les performances du système européen de gestion du trafic aérien. Pour **compléter** cet outil, il convient **de permettre aux prestataires de services de navigation aérienne de conclure librement des partenariats sectoriels axés sur les performances susceptibles de faire doublon avec les blocs d'espace aérien fonctionnels déjà établis.**

Justification

Les blocs d'espace aérien fonctionnels sont une initiative des États et ne devraient pas limiter les possibilités de partenariats sectoriels. Le fait de qualifier les partenariats de deuxième type de bloc d'espace aérien fonctionnel pourrait également créer une confusion. Toutefois, cela ne signifie pas que les partenariats sectoriels ne soient pas de nature à donner une impulsion ou à améliorer les performances d'un (ou de plusieurs) bloc(s) d'espace aérien fonctionnel(s).

Amendement 17

Proposition de règlement Considérant 26

Texte proposé par la Commission

(26) Pour renforcer le souci du client chez les prestataires de services de navigation aérienne et offrir aux usagers de l'espace aérien une possibilité plus étendue d'influer sur les décisions qui les touchent, il convient d'assurer une consultation **et une participation** plus **efficaces** des parties intéressées dans le cadre des grandes décisions opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne.

Amendement

(26) Pour renforcer le souci du client chez les prestataires de services de navigation aérienne et offrir aux usagers de l'espace aérien une possibilité plus étendue d'influer sur les décisions qui les touchent, il convient d'assurer une consultation plus **efficace** des parties intéressées dans le cadre des grandes décisions opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne .

Justification

La responsabilité finale des investissements doit relever des prestataires de service de navigation aérienne, car ce sont eux qui sont responsables de la réalisation des objectifs de

performance. Les questions relatives à la nécessité de coordonner les investissements SESAR embarqués et au sol devraient être abordées par le biais de mécanismes appropriés au sein du système de tarification.

Amendement 18

Proposition de règlement Considérant 28

Texte proposé par la Commission

(28) Dans un souci d'adaptation à l'évolution technique ou opérationnelle, notamment par la modification des annexes ou l'ajout de nouvelles dispositions relatives à la gestion de réseau *et* au système de performance, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission. Le contenu et l'étendue de chaque délégation sont détaillés dans les articles correspondants. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, il convient que la Commission transmette simultanément, en temps utile et de façon appropriée, les documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.

Amendement

(28) Dans un souci d'adaptation à l'évolution technique ou opérationnelle, notamment par la modification des annexes ou l'ajout de nouvelles dispositions relatives à la gestion de réseau, au système de performance, *à la sélection de l'entité responsable de la mise en œuvre du plan directeur GTA (gestionnaire du déploiement) et à la définition des responsabilités de cette dernière*, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission. Le contenu et l'étendue de chaque délégation sont détaillés dans les articles correspondants. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, il convient que la Commission transmette simultanément, en temps utile et de façon appropriée, les documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.

Amendement 19

Proposition de règlement Considérant 29

Texte proposé par la Commission

(29) Si des ajouts sont effectués dans la liste des services de gestion de réseau, la Commission devrait consulter dûment les acteurs concernés du secteur.

Amendement

(29) Si des ajouts sont effectués dans la liste des services de gestion de réseau, la Commission devrait consulter dûment les acteurs concernés du secteur ***et les partenaires sociaux.***

Amendement 20

**Proposition de règlement
Considérant 30**

Texte proposé par la Commission

(30) Pour garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'exercice des compétences dévolues aux autorités nationales ***de surveillance***, la fourniture de services d'appui sur une base exclusive par un prestataire de services ou un groupement de prestataires de services, les mesures correctives destinées à garantir le respect des objectifs de performance au niveau de l'Union et des objectifs de performance correspondants à l'échelon local, le contrôle de conformité appliqué au système de redevances, la gouvernance et l'adoption de projets communs pour les fonctions liées au réseau, les blocs d'espace aérien fonctionnels, les modalités de participation des parties prenantes aux ***grandes*** décisions opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne, l'accès aux données et la protection des données, l'information aéronautique par voie électronique et le développement technologique et l'interopérabilité de la gestion du trafic aérien, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les

Amendement

(30) Pour garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'exercice des compétences dévolues aux autorités ***aéronautiques*** nationales, la fourniture de services d'appui sur une base exclusive par un prestataire de services ou un groupement de prestataires de services, les mesures correctives destinées à garantir le respect des objectifs de performance au niveau de l'Union et des objectifs de performance correspondants à l'échelon local, le contrôle de conformité appliqué au système de redevances, la gouvernance et l'adoption de projets communs pour les fonctions liées au réseau, les blocs d'espace aérien fonctionnels, les modalités de participation des parties prenantes aux grandes décisions opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne, l'accès aux données et la protection des données, l'information aéronautique par voie électronique et le développement technologique et l'interopérabilité de la gestion du trafic aérien, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les

règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission²².

²² JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission²².

²² JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

Amendement 21

Proposition de règlement Considérant 34

Texte proposé par la Commission

(34) La passation de marchés pour les services d'appui devrait être effectuée, selon le cas, conformément à la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services, **de fournitures et de services**²³ et à la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux²⁴. Il convient également de tenir compte, le cas échéant, des lignes directrices figurant dans la communication interprétative 2006/C179/02 de la Commission relative au droit communautaire applicable aux passations de marchés non soumises ou partiellement soumises aux directives "marchés publics"²⁵.

²³ JO L 134 du 30.4.2004, p. 114.

²⁴ JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.

²⁵ JO C 179 du 1.8.2006, p. 2.

Amendement

(34) **Le cas échéant**, la passation de marchés pour les services d'appui devrait être effectuée, selon le cas, conformément à la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services²³ et à la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux²⁴. Il convient également de tenir compte, le cas échéant, des lignes directrices figurant dans la communication interprétative 2006/C179/02 de la Commission relative au droit communautaire applicable aux passations de marchés non soumises ou partiellement soumises aux directives "marchés publics"²⁵.

²³ JO L 134 du 30.4.2004, p. 114.

²⁴ JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.

²⁵ JO C 179 du 1.8.2006, p. 2.

Amendement 22

Proposition de règlement Considérant 35

Texte proposé par la Commission

(35) La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 (ci-après la "déclaration ministérielle") au cours de la première réunion ministérielle du forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport de Gibraltar faite à Londres le 2 décembre 1987, et le plein respect de la déclaration ministérielle sera censé équivaloir au respect de la déclaration de 1987.

Amendement

(35) Le Royaume d'Espagne et le Royaume-Uni sont convenus à Londres, le 2 décembre 1987, par une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères de ces deux États, d'un régime favorisant une coopération accrue concernant l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar. L'application de ce régime n'a toutefois pas encore commencé.

Amendement 23

Proposition de règlement Considérant 36

Texte proposé par la Commission

(36) Le présent règlement s'applique pleinement à l'aéroport de Gibraltar, dans le contexte et en vertu de la déclaration ministérielle. Sans préjudice de la déclaration ministérielle, son application à l'aéroport de Gibraltar ainsi que l'ensemble des mesures liées à sa mise en œuvre sont pleinement conformes à ladite déclaration et à l'ensemble des dispositions qui y figurent.

Amendement

supprimé

Amendement 24

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le présent règlement fixe des règles pour la création et le bon fonctionnement du ciel unique européen afin de préserver 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, un espace aérien opérationnel intégré ainsi que des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, fondés uniquement sur la sécurité, l'efficacité et l'interopérabilité, au profit de tous les usagers de l'espace aérien.

Amendement

1. Le présent règlement fixe des règles pour la création et le bon fonctionnement du ciel unique européen afin de préserver les normes de sécurité actuelles de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien, ***et notamment en réduisant les répercussions sur le climat***, 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 cohérent de routes ***au niveau paneuropéen et, sur la base de modalités particulières convenues avec les pays voisins, dans des pays tiers***, un espace aérien opérationnel intégré ainsi que des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, fondés uniquement sur la sécurité, l'efficacité et l'interopérabilité, au profit de tous les usagers de l'espace aérien.

Justification

La mise en œuvre du ciel unique européen a été retardée, notamment en raison du manque de coordination et du déploiement insuffisant de la technologie au sol et, dans une moindre mesure, dans les airs. La fonction de "gestionnaire du déploiement" garantirait la coordination, le suivi et le contrôle de ce processus.

Amendement 25

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Le présent règlement s'applique à l'espace aérien situé à l'intérieur des régions EUR, AFI ***et NAT*** de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour lequel les États membres assurent la prestation de services

Amendement

4. Le présent règlement s'applique à l'espace aérien situé à l'intérieur des régions EUR ***et*** AFI de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour lequel les États membres assurent la prestation de services de circulation

de circulation aérienne conformément au présent règlement . Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à l'espace aérien situé à l'intérieur d'autres régions de l'OACI et placé sous leur responsabilité, à condition qu'ils en informent la Commission et les autres États membres.

aérienne conformément au présent règlement. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à l'espace aérien situé à l'intérieur d'autres régions de l'OACI et placé sous leur responsabilité, à condition qu'ils en informent la Commission et les autres États membres.

Justification

L'inclusion de la région OACI de l'Atlantique Nord – NAT – est inappropriée, car il s'agit d'un espace aérien en haute mer, qui se trouve hors du champ d'application des traités de l'Union européenne.

Amendement 26

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. L'application à l'aéroport de Gibraltar du présent règlement s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni **de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord sur le conflit de souveraineté portant** sur le territoire sur lequel cet aéroport est situé.

Amendement

5. L'application à l'aéroport de Gibraltar du présent règlement s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni **dans la controverse concernant la** souveraineté sur le territoire sur lequel cet aéroport est situé.

Justification

Le 20 novembre 2012, l'Espagne a officiellement informé l'Union européenne qu'elle ne pouvait accepter que la réglementation de l'Union en matière d'aviation civile continue de se référer à l'appellation de "déclaration ministérielle de Cordoue" de 2006. En conséquence, l'Espagne a demandé que l'on revienne à la situation antérieure à 2006, c'est-à-dire à la suspension de l'application de la réglementation européenne en matière d'aviation civile, comme précisé dans l'amendement proposé.

Amendement 27

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à l'application du régime défini dans la déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni du 2 décembre 1987. À cet effet, les gouvernements du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de la date à partir de laquelle il s'appliquera.

Justification

Le 20 novembre 2012, l'Espagne a officiellement informé l'Union européenne qu'elle ne pouvait accepter que la réglementation de l'Union en matière d'aviation civile continue de se référer à l'appellation de "déclaration ministérielle de Cordoue" de 2006. En conséquence, l'Espagne a demandé que l'on revienne à la situation antérieure à 2006, c'est-à-dire à la suspension de l'application de la réglementation européenne en matière d'aviation civile, comme précisé dans l'amendement proposé.

Amendement 28

Proposition de règlement

Article 2 – point 7

Texte proposé par la Commission

Amendement

7. "gestion de l'espace aérien": un service de planification dont l'objectif principal est de maximiser l'utilisation de l'espace aérien disponible grâce à un partage horaire dynamique de ce dernier et, par moments, à la ségrégation entre diverses catégories d'utilisateurs de l'espace aérien en fonction de leurs besoins à court terme;

7. "gestion de l'espace aérien": un service de planification dont l'objectif principal est de maximiser l'utilisation de l'espace aérien disponible grâce à un partage horaire dynamique de ce dernier et, par moments, à la ségrégation entre diverses catégories d'utilisateurs de l'espace aérien en fonction de leurs besoins à court terme **et d'une fonction stratégique associée à la conception de l'espace aérien;**

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 2 – point 12

Texte proposé par la Commission

12. "contrôle régional": un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé **à l'intérieur d'un bloc d'espace aérien**;

Amendement

12. "contrôle régional": un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé **dans une zone de contrôle**;

Amendement 30

Proposition de règlement

Article 2 – point 15

Texte proposé par la Commission

15. "crise aérienne": des circonstances dans lesquelles la capacité de l'espace aérien est anormalement réduite en raison de conditions météorologiques très défavorables ou de l'indisponibilité de grandes parties de l'espace aérien pour des raisons **politiques ou** naturelles;

Amendement

15. "crise aérienne": des circonstances dans lesquelles la capacité de l'espace aérien est anormalement réduite en raison de conditions météorologiques très défavorables ou de l'indisponibilité de grandes parties de l'espace aérien pour des raisons naturelles, **médicales, de sécurité, militaires ou politiques**;

Amendement 31

Proposition de règlement

Article 2 – point 16

Texte proposé par la Commission

16. "ensemble de services": au moins deux services **de navigation aérienne**;

Amendement

16. "ensemble de services": au moins deux services **fournis par la même entité**;

Amendement 32

Proposition de règlement

Article 2 – point 17

Texte proposé par la Commission

17. "certificat": un document délivré par une autorité nationale **de surveillance**, sous quelque forme que ce soit, conformément au droit **national**, qui confirme qu'un prestataire de services de navigation aérienne répond aux conditions requises pour **la fourniture d'un service** spécifique;

Amendement

17. "certificat": un document délivré par ***l'Agence européenne pour l'aviation (EAA) ou par*** une autorité **aéronautique** nationale, sous quelque forme que ce soit, conformément au droit **applicable**, qui confirme qu'un prestataire de services de navigation aérienne répond aux conditions requises pour **exercer une activité** spécifique;

Amendement 33

Proposition de règlement

Article 2 – point 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

18 bis. "réseau européen de gestion du trafic aérien (EATMN)": un réseau paneuropéen de systèmes et de composants, ainsi que les feuilles de route pour les principaux changements opérationnels et technologiques décrits dans le plan directeur GTA, permettant de fournir des services de navigation aérienne pleinement interopérables dans l'Union, y compris les interfaces aux frontières avec les pays tiers, en vue de réaliser les objectifs de performance établis par le présent règlement;

Amendement 34

Proposition de règlement

Article 2 – point 19

Texte proposé par la Commission

Amendement

19. "composants": les objets tangibles, tels que le matériel, et les objets intangibles, tels que les logiciels, dont dépend l'interopérabilité **du réseau européen de**

19. "composants": les objets tangibles, tels que le matériel, et les objets intangibles, tels que les logiciels, dont dépend l'interopérabilité **de l'EATMN**;

gestion du trafic aérien (EATMN);

Amendement 35

Proposition de règlement Article 2 – point 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

19 bis. "gestionnaire du déploiement": un groupe de parties prenantes opérationnelles, sélectionnées par la Commission au moyen d'un appel à propositions, qui est responsable de la gestion de la gouvernance régissant le déploiement du plan directeur GTA;

Amendement 36

Proposition de règlement Article 2 – point 24

Texte proposé par la Commission

Amendement

24. "bloc d'espace aérien fonctionnel": un bloc d'espace aérien ***fondé sur des besoins opérationnels et*** défini indépendamment des frontières nationales, où la fourniture des services de navigation aérienne et des fonctions connexes est fondée sur la performance et optimisée ***en vue de la mise en place, au niveau de chaque bloc d'espace aérien fonctionnel,*** d'une coopération renforcée entre les prestataires de services de navigation aérienne ou, le cas échéant, d'un fournisseur intégré;

24. "bloc d'espace aérien fonctionnel": un bloc d'espace aérien défini indépendamment des frontières nationales, où la fourniture des services de navigation aérienne et des fonctions connexes est fondée sur la performance et optimisée ***au moyen*** d'une coopération renforcée entre les prestataires de services de navigation aérienne ou, le cas échéant, d'un fournisseur intégré;

Amendement 37

Proposition de règlement Article 2 – point 25 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

25 bis. "facteur humain": les conditions sociales, culturelles et de travail du personnel dans le secteur de la gestion du trafic aérien;

Justification

Le facteur humain doit être supervisé et intégré au cœur même du cadre du ciel unique européen, notamment en raison des changements opérationnels importants qu'implique le plan directeur GTA.

Amendement 38

Proposition de règlement Article 2 – point 31

Texte proposé par la Commission

Amendement

31. "réseau de routes": un réseau de routes définies pour l'acheminement des courants de trafic aérien dans la mesure où l'exige la fourniture de services du contrôle de la circulation aérienne;

31. "réseau de routes": un réseau de routes définies pour l'acheminement des courants de trafic aérien dans la mesure où l'exige la fourniture **la plus efficace possible** de services du contrôle de la circulation aérienne;

Amendement 39

Proposition de règlement Article 2 – point 33

Texte proposé par la Commission

Amendement

33. "système": les composants au sol ou embarqués, **ainsi que** les équipements spatiaux qui fournissent un appui aux services de navigation aérienne pour toutes les phases de vol;

33. "système": les composants au sol **et/ou** embarqués **et/ou** les équipements spatiaux qui fournissent un appui aux services de navigation aérienne pour toutes les phases de vol;

Amendement 40

Proposition de règlement

Article 2 – point 36

Texte proposé par la Commission

36. "autorité nationale **de surveillance**": l'organisme national **ou les organismes nationaux chargés** par un État membre des tâches **de surveillance à assurer conformément au** présent règlement **et les autorités nationales compétentes chargées des tâches visées à l'article 8 ter du** règlement (CE) n° 216/2008;

Amendement

36. "autorité **aéronautique** nationale": **un** organisme national **chargé** par un État membre des tâches **prévues dans le** présent règlement et **le** règlement (CE) n° 216/2008 **et agréé par l'EAA**;

Amendement 41

Proposition de règlement

Article 2 – point 37

Texte proposé par la Commission

37. "**service** d'appui": les services de navigation **aérienne autres que** les services **de la circulation aérienne** ainsi que les autres services et activités qui sont liés et concourent à la fourniture de services de navigation aérienne;

Amendement

37. "**services** d'appui": les services **de communication, de navigation et de surveillance (CNS), les services météorologiques (MET) et les services d'information aéronautique (SIA),** ainsi que les autres services et activités qui sont liés et concourent à la fourniture de services de navigation aérienne;

Amendement 42

Proposition de règlement

Article 2 – point 38 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

38 bis. "partenariat sectoriel": des accords de coopération relevant d'un contrat établi en vue d'améliorer la gestion du trafic aérien entre différents prestataires de services de navigation aérienne, y compris le gestionnaire de

réseau, les usagers de l'espace aérien, les aéroports ou d'autres acteurs économiques comparables;

Amendement 43

**Proposition de règlement
Article 2 – point 38 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

38 ter. "espace aérien opérationnel intégré": l'espace aérien contrôlé de dimensions définies, englobant l'espace aérien des pays européens et, sur la base de modalités particulières, l'espace aérien de pays tiers voisins, où sont employés une structure d'attribution et un partage horaire dynamiques, des ressources de contrôle offrant une performance améliorée, des services de navigation aérienne pleinement interopérables et des solutions combinées, en vue de permettre une utilisation optimale, prévisible et sûre de l'espace aérien, avec pour objectif la réalisation du ciel unique européen;

Amendement 44

**Proposition de règlement
Article 2 – point 38 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

38 quater. "plans de performance locaux": les plans mis en place par une ou plusieurs autorités aéronautiques nationales au niveau local – celui du bloc d'espace aérien fonctionnel –, régional ou national;

Amendement 45

Proposition de règlement

Article 2 – point 38 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

38 quinquies. "entité qualifiée": un organisme qui peut se voir attribuer des tâches spécifiques de certification ou de surveillance par l'EAA ou une autorité aéronautique nationale, et sous leur contrôle et leur responsabilité;

Amendement 46

Proposition de règlement

Article 3 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Autorités nationales **de surveillance**

Autorités **aéronautiques** nationales

Amendement 47

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les États membres désignent ou instituent, conjointement ou individuellement, un **ou plusieurs organismes** faisant fonction d'autorité nationale **de surveillance** chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au titre du présent règlement.

1. Les États membres désignent ou instituent, conjointement ou individuellement, un **organisme** faisant fonction d'autorité **aéronautique** nationale chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au titre du présent règlement **et du règlement (CE) n° 216/2008**.

Amendement 48

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les autorités nationales **de surveillance** sont juridiquement distinctes et

2. Les autorités **aéronautiques** nationales sont juridiquement distinctes et

indépendantes, notamment sur les plans organisationnel, hiérarchique et décisionnel, **de tout prestataire de services de navigation aérienne ou** de toute entité privée ou publique possédant un intérêt dans les activités de ces **prestataires**.

indépendantes, notamment sur les plans organisationnel, hiérarchique et décisionnel – **et dotées de leur budget annuel – , de toute entreprise, de toute organisation**, de toute entité privée ou publique **et de tout personnel relevant du domaine d'activité de l'autorité conformément à l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 216/2008 ou** possédant un intérêt dans les activités de ces **entités**.

Amendement 49

Proposition de règlement Article 3 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Sans préjudice du paragraphe 2, les autorités nationales **de surveillance** peuvent s'unir sur le plan organisationnel à d'autres organismes de contrôle et/ou autorités de sécurité.

Amendement

3. Sans préjudice du paragraphe 2, les autorités **aéronautiques** nationales peuvent s'unir sur le plan organisationnel à d'autres organismes de contrôle et/ou autorités de sécurité.

Amendement 50

Proposition de règlement Article 3 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les autorités nationales **de surveillance qui ne sont pas juridiquement distinctes de tout prestataire de services de navigation aérienne ou de toute entité privée ou publique possédant un intérêt dans les activités de ces prestataires, au sens du paragraphe 2**, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement **doivent satisfaire à cette exigence** au plus tard le 1^{er} janvier 2020.

Amendement

4. Les autorités **aéronautiques** nationales veillent à ce **que les dispositions du présent article soient respectées** à la date d'entrée en vigueur du présent règlement **ou** au plus tard le 1^{er} janvier 2017.

Amendement 51

Proposition de règlement Article 3 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Les autorités nationales **de surveillance** exercent leurs compétences de manière impartiale, indépendante et transparente. Elles sont notamment organisées, pourvues en personnel, gérées et financées de manière à leur permettre d'exercer leurs compétences de cette manière.

Amendement

5. Les autorités **aéronautiques** nationales exercent leurs compétences de manière impartiale, indépendante et transparente. Elles sont notamment organisées, pourvues en personnel, gérées et financées de manière à leur permettre d'exercer leurs compétences de cette manière.

Amendement 52

Proposition de règlement Article 3 – paragraphe 6 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

6. Le personnel des autorités nationales **de surveillance**:

Amendement

6. Le personnel des autorités **aéronautiques** nationales:

Amendement 53

Proposition de règlement Article 3 – paragraphe 6 – point a

Texte proposé par la Commission

a) est recruté en vertu de règles **claires et transparentes** qui garantissent son indépendance **et, en ce qui concerne les personnes chargées des décisions stratégiques, nommé par le conseil des ministres ou une autre autorité publique qui n'exerce pas de contrôle direct sur les prestataires de services de navigation aérienne et ne tire pas profit de leurs activités**;

Amendement

a) est recruté en vertu de règles **et de critères clairs et transparents** qui garantissent son indépendance;

Amendement 54

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 6 – point b

Texte proposé par la Commission

b) est sélectionné selon une procédure transparente sur la base de ses qualifications particulières, comprenant des compétences suffisantes et une expérience utile, ***entre autres, dans le domaine de l'audit et des services et systèmes de navigation aérienne;***

Amendement

b) est sélectionné selon une procédure transparente sur la base de ses qualifications particulières, comprenant des compétences suffisantes et une expérience utile;

Amendement 55

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 6 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) n'est pas détaché par des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), ni par des entreprises placées sous le contrôle de prestataires de ce type;

Amendement 56

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 6 – point c

Texte proposé par la Commission

c) agit en toute indépendance, ***notamment à l'égard de tout intérêt lié à des prestataires de services de navigation aérienne,*** et ne sollicite ni n'accepte d'instructions d'aucun gouvernement ***ou*** autre entité publique ou privée dans l'exécution des tâches incombant à l'autorité nationale ***de surveillance;***

Amendement

c) agit en toute indépendance et ne sollicite ni n'accepte d'instructions d'aucun gouvernement ***ni d'aucune*** autre entité publique ou privée dans l'exécution des tâches incombant à l'autorité ***aéronautique nationale, sans préjudice de la coopération étroite avec d'autres autorités nationales compétentes;***

Amendement 57

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 6 – point e

Texte proposé par la Commission

e) en ce qui concerne les personnes chargées des décisions stratégiques, des audits ou d'autres fonctions directement liées à la supervision ou aux objectifs de performance des prestataires de services de navigation aérienne, n'occupe de poste ou n'exerce de responsabilités professionnelles auprès d'aucun des prestataires de services de navigation aérienne après la cessation de ses fonctions au sein de l'autorité nationale *de surveillance*, pendant *une période d'au moins un an*.

Amendement

e) en ce qui concerne les personnes *qui ont été* chargées des décisions stratégiques, des audits ou d'autres fonctions directement liées à la supervision ou aux objectifs de performance des prestataires de services de navigation aérienne *pendant plus de six mois*, n'occupe de poste ou n'exerce de responsabilités professionnelles auprès d'aucun des prestataires de services de navigation aérienne après la cessation de ses fonctions au sein de l'autorité *aéronautique* nationale, pendant une période:

Amendement 58

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 6 – point e – sous-point i (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

i) d'au moins 12 mois pour le personnel occupant des fonctions d'encadrement;

Amendement 59

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 6 – point e – sous-point ii (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

ii) d'au moins six mois pour le personnel n'occupant pas de fonctions d'encadrement.

Amendement 60

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 6 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

e bis) les membres de la direction de l'autorité sont nommés pour une durée déterminée comprise entre trois et sept ans, renouvelable une fois, et ne peuvent être relevés de leurs fonctions en cours de mandat que s'ils ne satisfont plus aux conditions énoncées au présent article ou s'ils ont commis une faute au regard du droit national.

Amendement 61

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

Amendement

7. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales **de surveillance** disposent des ressources et des capacités nécessaires pour effectuer les tâches qui leur sont assignées au titre du présent règlement de manière efficace et dans les délais prévus. Les autorités nationales **de surveillance** ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion de leur personnel sur la base de leurs crédits propres, qui proviennent notamment des redevances de route à fixer proportionnellement aux tâches à exécuter par l'autorité conformément à l'article 4.

7. Les États membres veillent à ce que les autorités **aéronautiques** nationales disposent des ressources et des capacités nécessaires pour effectuer les tâches qui leur sont assignées au titre du présent règlement de manière efficace et dans les délais prévus. Les autorités **aéronautiques** nationales ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion de leur personnel sur la base de leurs crédits propres, qui proviennent notamment des redevances de route à fixer proportionnellement aux tâches à exécuter par l'autorité conformément à l'article 4.

Amendement 62

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission

8. Les États membres notifient à la Commission le nom et l'adresse des autorités nationales **de surveillance** et les changements apportés à ces données, ainsi que les mesures prises pour assurer le respect du présent article.

Amendement

8. Les États membres notifient à la Commission le nom et l'adresse des autorités **aéronautiques** nationales et les changements apportés à ces données, ainsi que les mesures prises pour assurer le respect du présent article.

Amendement 63

**Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 9**

Texte proposé par la Commission

9. La Commission fixe les modalités des procédures de recrutement et de sélection aux fins de l'application **des paragraphes 6**, points et b). Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

Amendement

9. La Commission fixe les modalités des procédures de recrutement et de sélection aux fins de l'application **du paragraphe 6**, points **a)** et b). Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3, **et précisent:**

Amendement 64

**Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 9 – point a (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) le degré de séparation, imposé par l'autorité investie du pouvoir de nomination, de toute entreprise, organisation, entité publique ou privée et de tout personnel relevant du domaine d'activité de l'autorité conformément à l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 216/2008 ou possédant un intérêt dans les activités de ces entités, en vue de concilier la nécessité d'éviter les conflits d'intérêt et l'efficacité administrative;

Amendement 65

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 9 – point b (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) les qualifications techniques requises du personnel associé aux audits.

Amendement 66

Proposition de règlement

Article 4 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Tâches des autorités nationales ***de surveillance***

Tâches des autorités ***aéronautiques*** nationales

Amendement 67

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les autorités nationales ***de surveillance visées à l'article 3*** sont notamment chargées des tâches suivantes:

1. Les autorités ***aéronautiques*** nationales sont notamment chargées des tâches suivantes:

Amendement 68

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) assurer le contrôle 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

a) assurer le contrôle de l'application du présent règlement ***et du règlement (CE) n° 216/2008***, notamment en ce qui concerne l'exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne qui fournissent des

responsabilité de l'État membre qui a désigné ou établi l'autorité concernée;

services dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'État membre qui a désigné ou établi l'autorité concernée

Amendement 69

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) délivrer les certificats aux prestataires de services de navigation aérienne conformément à l'article 8 ter du règlement (CE) n° 216/2008 et surveiller l'application des conditions dans lesquelles ils ont été accordés;

Amendement

b) exécuter ou déléguer tout ou partie des tâches énumérées aux articles 8 ter, 8 quater et 10 du règlement (CE) n° 216/2008 et s'acquitter de la tâche consistant à veiller au contrôle 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 dans l'espace aérien relevant de la responsabilité des États membres;

Amendement 70

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

c) délivrer les licences, qualifications, mentions et certificats aux contrôleurs aériens conformément à l'article 8 quater du règlement (CE) n° 216/2008 et surveiller l'application des conditions dans lesquelles ils ont été délivrés;

Amendement

supprimé

Amendement 71

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1 – point e

Texte proposé par la Commission

e) suivre la mise en œuvre du système de tarification conformément aux articles 12 et 13;

Amendement

e) suivre la mise en œuvre du système de tarification conformément aux articles 12 et 13, ***ainsi que l'application des dispositions relatives au subventionnement croisé prévues à l'article 13, paragraphe 7;***

Amendement 72

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

g bis) rendre compte annuellement de ses activités et de l'exécution de ses missions aux autorités compétentes de l'État membre, à l'EAA et à la Commission. Ces comptes rendus comprennent les mesures prises et les résultats obtenus pour chacune des tâches énumérées dans le présent article.

Amendement 73

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Chaque autorité nationale ***de surveillance*** organise les inspections et les enquêtes nécessaires pour vérifier le respect des exigences du présent règlement. Le prestataire de services de navigation aérienne concerné facilite ce travail.

2. Chaque autorité ***aéronautique*** nationale organise les inspections et les enquêtes nécessaires pour vérifier le respect des exigences du présent règlement. Le prestataire de services de navigation aérienne concerné facilite ce travail ***et l'État membre concerné met à disposition toute aide nécessaire pour garantir l'efficacité de cette vérification.***

Amendement 74

Proposition de règlement Article 5 – titre

Texte proposé par la Commission

Coopération entre les autorités nationales
de surveillance

Amendement

Coopération entre les autorités
aéronautiques nationales

Amendement 75

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les autorités nationales *de surveillance* échangent des informations sur leur travail et leurs principes, pratiques et procédures de prise de décision, ainsi que sur la mise en œuvre du droit de l'Union. Elles coopèrent afin de coordonner leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union. Les autorités nationales *de surveillance* participent et collaborent au sein d'un réseau qui se réunit régulièrement. *La Commission et l'Agence de l'Union européenne pour l'aviation (ci-après l'"EAA") sont membres de ce réseau, coordonnent et soutiennent les travaux de ce dernier et, le cas échéant, lui adressent des recommandations.* La Commission et l'EAA favorisent la coopération active des autorités nationales *de surveillance* et les échanges et le détachement de personnel entre *les* autorités *nationales de surveillance grâce à une réserve d'experts à mettre en place par l'EAA conformément à l'article 17, paragraphe 2, point f), du règlement (CE) n° 216/2008.*

Amendement

Les autorités *aéronautiques* nationales échangent des informations sur leur travail et leurs principes, pratiques et procédures de prise de décision, ainsi que sur la mise en œuvre du droit de l'Union. Elles coopèrent afin de coordonner leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union. Les autorités *aéronautiques* nationales participent et collaborent au sein d'un réseau qui se réunit régulièrement, *au moins une fois par an.* La Commission et l'EAA favorisent la coopération active des autorités *aéronautiques* nationales et les échanges et le détachement de personnel entre *ces* autorités.

Ce réseau peut notamment:

a) produire et diffuser des méthodes et des lignes directrices rationalisées aux fins de

- l'exécution des tâches de l'autorité énumérées à l'article 4;*
- b) aider les autorités aéronautiques nationales sur des questions touchant à la réglementation;*
- c) fournir des avis à la Commission et à l'EAA en ce qui concerne l'élaboration de la réglementation et la certification;*
- d) fournir des avis, des lignes directrices et des recommandations destinés à faciliter la fourniture de services transfrontaliers;*
- e) mettre au point des solutions communes à appliquer dans deux ou plusieurs États pour atteindre les objectifs du plan directeur GTA ou de la convention de Chicago.*

Justification

L'objectif et les missions de ce réseau doivent être définis de manière plus détaillée. Plus précisément, outre les missions incombant aux AAN visées à l'article 4, celui-ci serait bien placé pour repérer les obstacles à la fourniture transfrontalière de services, à la fois en vue de résoudre des litiges bilatéraux et de conseiller la Commission quant à l'élaboration de la réglementation.

Amendement 76

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Sous réserve des règles en matière de protection des données prévues à l'article 22 du présent règlement et dans le règlement (CE) n° 45/2001, la Commission ***apporte un soutien à l'échange des informations mentionnées aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe*** entre les membres du réseau, éventuellement par des moyens électroniques, dans le respect de la confidentialité du secret des affaires des

Amendement

Sous réserve des règles en matière de protection des données prévues à l'article 22 du présent règlement et dans le règlement (CE) n° 45/2001, la Commission ***met à disposition une plate-forme d'échange d'informations*** entre les membres du réseau, éventuellement par des moyens électroniques, dans le respect de la confidentialité du secret des affaires des ***entreprises, organisations ou entités concernées.***

prestataires de services de navigation aérienne.

Amendement 77

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les autorités nationales **de surveillance** coopèrent étroitement, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans leurs tâches de suivi et de traitement des inspections et des enquêtes.

Amendement

2. Les autorités **aéronautiques** nationales coopèrent étroitement, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans leurs tâches de suivi et de traitement des inspections et des enquêtes.

Amendement 78

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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. Les autorités nationales **de surveillance** concernées établissent un plan indiquant les modalités de leur coopération afin de donner effet à cet accord.

Amendement

3. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels, les États membres concernés concluent un accord sur la surveillance prévue ***à l'article 4*** relativement aux prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services concernant ces blocs. Les autorités **aéronautiques** nationales concernées établissent un plan indiquant les modalités de leur coopération afin de donner effet à cet accord.

Amendement 79

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

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 du présent règlement et des exigences communes applicables adoptées conformément à l'article 8 *ter*, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.

Amendement

4. Les autorités **aéronautiques** 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 du présent règlement et des exigences communes applicables adoptées conformément à l'article 8 *ter*, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.

Amendement 80

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne, dans un espace aérien relevant de la responsabilité d'un autre État membre, les arrangements visés aux paragraphes 2 et 4 comprennent un accord sur la reconnaissance mutuelle des tâches de contrôle énoncées à l'article 4, 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.

Amendement

5. Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne, dans un espace aérien relevant de la responsabilité d'un autre État membre, les arrangements visés aux paragraphes 2, 3 et 4 comprennent un accord sur la reconnaissance mutuelle des tâches de contrôle énoncées à l'article 4, 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.

Justification

La reconnaissance mutuelle est également importante au regard des blocs d'espace aérien fonctionnels.

Amendement 81

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

6. Si le droit national le permet et afin de nouer une coopération régionale, les autorités **aéronautiques** nationales peuvent également conclure des accords sur le partage des responsabilités touchant aux tâches de contrôle.

Amendement 82

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les autorités **de surveillance** nationales peuvent décider de déléguer tout ou partie des inspections **et** enquêtes **visées à l'article 4, paragraphe 2**, à des entités qualifiées répondant aux exigences définies à l'annexe I.

Amendement

1. **L'EAA et** les autorités **aéronautiques** nationales peuvent décider de déléguer tout ou partie des inspections, **des** enquêtes **et des autres tâches prévues par le présent règlement**, à des entités qualifiées répondant aux exigences définies à l'annexe I.

Amendement 83

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Une telle délégation **octroyée par une autorité de surveillance nationale** est valable dans toute l'Union **pendant** une **période** renouvelable de trois ans. Les autorités nationales **de surveillance** peuvent charger toute entité qualifiée établie dans l'Union d'effectuer les inspections et enquêtes.

Amendement

2. Une telle délégation est valable dans toute l'Union pendant une période renouvelable de trois ans. **L'EAA et** les autorités **aéronautiques** nationales peuvent charger toute entité qualifiée établie dans l'Union d'effectuer les inspections et enquêtes.

Amendement 84

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. **Les États membres** notifient à la Commission, **à l'EAA et** aux autres États membres les entités qualifiées auxquelles ils ont délégué des tâches conformément au paragraphe 1 en indiquant le domaine de compétence de chaque entité et son numéro d'identification, ainsi que tout changement intervenu à cet égard. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* la liste des entités qualifiées, leurs numéros d'identification et leurs domaines de compétence, et tient cette liste à jour.

Amendement

3. **L'EAA et les autorités aéronautiques nationales** notifient à la Commission, aux autres États membres **et, le cas échéant, à l'EAA**, les entités qualifiées auxquelles ils ont délégué des tâches conformément au paragraphe 1 en indiquant le domaine de compétence de chaque entité et son numéro d'identification, ainsi que tout changement intervenu à cet égard. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* la liste des entités qualifiées, leurs numéros d'identification et leurs domaines de compétence, et tient cette liste à jour.

Amendement 85

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. **Tout État membre annule** la délégation d'une entité qualifiée si celle-ci ne remplit plus les exigences figurant à l'annexe I. **Il en informe** immédiatement la Commission, **l'EAA** et les autres États membres.

Amendement

4. **L'EAA et les autorités aéronautiques nationales annulent** la délégation d'une entité qualifiée si celle-ci ne remplit plus les exigences figurant à l'annexe I. **Elles en informent** immédiatement la Commission et les autres États membres.

Amendement 86

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les autorités nationales **de surveillance**,

Amendement

1. Les autorités **aéronautiques** nationales,

agissant conformément à leur législation nationale, instaurent des mécanismes de consultation en vue d'une participation appropriée des parties intéressées, y compris les organisations professionnelles représentant les personnels pour l'exercice de leurs tâches, à la mise en œuvre du ciel unique européen.

agissant conformément à leur législation nationale, instaurent des mécanismes de consultation en vue d'une participation appropriée des parties intéressées, y compris les organisations professionnelles représentant les personnels pour l'exercice de leurs tâches, à la mise en œuvre du ciel unique européen.

Amendement 87

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La fourniture de tous les services de navigation aérienne dans l'Union fait l'objet d'une certification par les autorités nationales **de surveillance** ou par l'EAA, ou d'une déclaration à celles-ci, conformément à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008.

Amendement

1. La fourniture de tous les services de navigation aérienne dans l'Union fait l'objet d'une certification par les autorités **aéronautiques** nationales ou par l'EAA, ou d'une déclaration à celles-ci, conformément à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008.

Amendement 88

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. 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 l'Union. **En ce qui concerne les services d'appui, cette possibilité est soumise au respect des dispositions de l'article 10, paragraphe 2.**

Amendement

4. La délivrance de certificats confère aux prestataires de services de navigation aérienne le droit d'offrir leurs services **à tout État membre**, à d'autres prestataires de services de navigation aérienne, aux usagers de l'espace aérien, aux aéroports dans l'Union **et, le cas échéant, aux pays tiers voisins dans un bloc d'espace aérien fonctionnel, moyennant l'accord mutuel des parties concernées.**

Amendement 89

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 16 ***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.

Amendement

5. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 16, 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.

Amendement 90

Proposition de règlement Article 10

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que, conformément au présent article, les prestataires de services d'appui ***puissent*** entrer en concurrence au sein de l'Union sur la base de conditions équitables, non discriminatoires et transparentes pour la fourniture de ces services.

L'exigence énoncée au présent article est satisfaite pour le 1^{er} janvier 2020 au plus tard.

2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour ***assurer que la fourniture de services de la circulation aérienne est séparée de la fourniture des services d'appui. Cette séparation impose que les services de la circulation aérienne et les services d'appui soient fournis par***

Amendement

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que, conformément au présent article, ***il n'existe pas d'obstacles statutaires empêchant*** les prestataires de services d'appui ***d'***entrer en concurrence au sein de l'Union sur la base de conditions équitables, non discriminatoires et transparentes pour la fourniture de ces services.

2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour ***faire en sorte que les prestataires de services de navigation aérienne invitent, au moment de l'établissement de leur plan d'entreprise, plusieurs prestataires de services d'appui à présenter une offre, et***

des entreprises distinctes.

3. **Pour choisir le** prestataire de services d'appui, **l'entité contractante prend** notamment **en compte** l'efficacité économique, la qualité générale des services et la sécurité des services.

4. Un prestataire de services d'appui ne peut être choisi pour fournir des services dans l'espace aérien d'un État membre que si:

- a) il est certifié conformément à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008;
- b) son siège principal est situé sur le territoire d'un État membre;
- c) le prestataire de services est détenu à plus de 50 % et effectivement contrôlé par des États membres et/ou des ressortissants d'États membres, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires, sauf disposition contraire contenue dans un accord avec un pays tiers auquel l'Union est partie; et
- d) le prestataire de service satisfait aux exigences en matière de sécurité et de défense nationales.

5. Les services d'appui liés aux opérations du réseau européen de gestion du trafic aérien peuvent être fournis de manière centralisée par le gestionnaire de réseau en ajoutant ces services aux services visés à l'article 17, paragraphe 2, conformément à

ce en vue de retenir le prestataire de services financièrement et qualitativement le plus avantageux. L'organe d'évaluation des performances prévu à l'article 11, paragraphe 2, contrôle, lorsqu'il évalue les plans de performance, le respect des dispositions du présent paragraphe.

3. **Le choix d'un** prestataire externe de services d'appui **doit se faire dans le respect des dispositions de la directive 2004/18/CE. Parmi les critères de sélection contraignants pour l'entité contractante figurent**, notamment, l'efficacité économique **et l'efficacité énergétique**, la qualité générale des services, **l'interopérabilité** et la sécurité des services, **ainsi que la transparence des procédures de passation.**

4. Un prestataire de services d'appui ne peut être choisi pour fournir des services dans l'espace aérien d'un État membre que si:

- a) il est certifié conformément à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008;
- b) son siège principal est situé sur le territoire d'un État membre;
- c) le prestataire de services est détenu à plus de 50 % et effectivement contrôlé par des États membres et/ou des ressortissants d'États membres, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires, sauf disposition contraire contenue dans un accord avec un pays tiers auquel l'Union est partie; et
- d) le prestataire de service satisfait aux exigences en matière de sécurité et de défense nationales.

5. Les services d'appui liés aux opérations du réseau européen de gestion du trafic aérien peuvent être fournis de manière centralisée par le gestionnaire de réseau en ajoutant ces services aux services visés à l'article 17, paragraphe 2, conformément à

l'article 17, paragraphe 3. Ils peuvent également être fournis sur une base exclusive par un prestataire de services de navigation aérienne ou par des groupements de tels prestataires, notamment ceux liés à la fourniture des infrastructures de gestion du trafic aérien. La Commission précise les modalités de sélection des prestataires ou groupements de prestataires, sur la base de la capacité professionnelle et de la capacité à fournir les services de manière impartiale et économiquement efficace, et établit une évaluation globale des coûts et des avantages prévisibles de la fourniture de services d'assistance de façon centralisée. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3. La Commission désigne les prestataires ou groupements de prestataires conformément à ces actes d'exécution.

l'article 17, paragraphe 3. Ils peuvent également être fournis sur une base exclusive par un prestataire de services de navigation aérienne ou par des groupements de tels prestataires, notamment ceux liés à la fourniture des infrastructures de gestion du trafic aérien. La Commission précise les modalités de sélection des prestataires ou groupements de prestataires, sur la base de la capacité professionnelle et de la capacité à fournir les services de manière impartiale et économiquement efficace, et établit une évaluation globale des coûts et des avantages prévisibles de la fourniture de services d'assistance de façon centralisée. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3. La Commission désigne les prestataires ou groupements de prestataires conformément à ces actes d'exécution.

5 bis. La Commission arrête des actes établissant les modalités de sélection des services faisant l'objet du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

5 ter. La Commission réalise une étude approfondie des incidences de l'application des principes de marché à la fourniture des services d'appui sur les plans opérationnel, économique, social et de la sécurité, et présente celle-ci au Parlement européen et au Conseil pour le 1^{er} janvier 2016. Cette étude prend en considération la mise en œuvre du plan directeur GTA et l'incidence des technologies SESAR sur le secteur des services d'appui.

Amendement 91

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) des objectifs de performance au niveau de l'Union et des objectifs de performance correspondants à l'échelon local dans les domaines essentiels de performance que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique;

Amendement

a) des objectifs de performance au niveau de l'Union et des objectifs de performance correspondants à l'échelon local dans les domaines essentiels de performance que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, ***conformément aux objectifs élevés du plan directeur GTA fixés pour toute la période de référence;***

Amendement 92

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) des plans ***nationaux ou des plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels***, comportant des objectifs de performance, conformes aux objectifs de performance au niveau de l'Union et aux objectifs de performance correspondants à l'échelon local; et

Amendement

b) des plans ***de performance locaux***, comportant des objectifs de performance, conformes aux objectifs de performance au niveau de l'Union et aux objectifs de performance correspondants à l'échelon local; et

Amendement 93

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La Commission désigne un organisme indépendant, impartial et compétent comme "organe d'évaluation des performances". ***L'organe d'évaluation des performances*** a pour rôle d'assister la Commission, en concertation avec les autorités nationales ***de surveillance***, et d'assister ces dernières, ***à leur demande***, dans la mise en œuvre du système de performance visé au paragraphe 1. L'EAA ***et*** Eurocontrol ou une autre entité

Amendement

2. La Commission désigne un organisme indépendant, impartial et compétent comme "organe d'évaluation des performances" ***(OEP)***. ***L'OEP est créé en tant qu'autorité européenne de régulation économique placée sous la supervision de la Commission, à compter du 1^{er} juillet 2015.*** L'OEP a pour rôle d'assister la Commission, en concertation avec les autorités ***aéronautiques*** nationales, et d'assister ***et superviser*** ces

compétente peuvent fournir une assistance technique à *l'organe d'évaluation des performances*.

dernières dans la mise en œuvre du système de performance visé au paragraphe 1. ***L'OEP est fonctionnellement et juridiquement distinct de tout prestataire de services, que ce soit au niveau national ou paneuropéen. L'EAA, le gestionnaire de réseau, Eurocontrol ou une autre entité compétente peuvent fournir une assistance technique à l'OEP.***

Amendement 94

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les plans ***nationaux ou les plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels*** visés au paragraphe 1, point b), sont élaborés par les autorités nationales ***de surveillance*** et adoptés par le ou les États membres. Ces plans comportent des objectifs locaux contraignants ainsi qu'un mécanisme incitatif approprié, adopté par le ou les États membres. Les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports sont consultés pour l'élaboration de ces plans.

Amendement

3. Les plans ***de performance locaux*** visés au paragraphe 1, point b), sont élaborés par les autorités ***aéronautiques*** nationales et adoptés par le ou les États membres. Ces plans comportent des objectifs locaux contraignants ainsi qu'un mécanisme incitatif approprié, adopté par le ou les États membres. ***La Commission, l'OEP, les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports*** sont consultés pour l'élaboration de ces plans.

Amendement 95

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

La conformité des plans ***établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels*** et des objectifs locaux avec les objectifs de performance au niveau de l'Union est évaluée par la

Amendement

La conformité des plans ***de performance locaux*** et des objectifs locaux avec les objectifs de performance au niveau de l'Union est évaluée par la Commission en

Commission en coopération avec *l'organe d'évaluation des performances*.

coopération avec *l'OEP*.

Amendement 96

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Si la Commission constate que les plans *établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels* ou les objectifs locaux ne sont pas conformes aux objectifs au niveau de l'Union, elle peut obliger les *Etats* membres concernés à prendre les mesures correctives nécessaires. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à l'article 27, paragraphe 2.

Amendement

Si la Commission constate que les plans *de performance locaux* ou les objectifs locaux ne sont pas conformes aux objectifs au niveau de l'Union, elle peut obliger les *États* membres concernés à prendre les mesures correctives nécessaires. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à l'article 27, paragraphe 2.

Amendement 97

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. La Commission *procède* à des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance au niveau de l'Union et des objectifs de performance correspondants à l'échelon local.

Amendement

6. La Commission *et l'EAA, en association avec l'OEP, procèdent* à des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance au niveau de l'Union et des objectifs de performance correspondants à l'échelon local.

Amendement 98

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 7 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) la collecte, la validation, l'examen, l'évaluation et la diffusion des données pertinentes relatives aux performances des

Amendement

a) la collecte, la validation, l'examen, l'évaluation et la diffusion des données pertinentes relatives aux performances des

services de navigation aérienne et des services de réseau fournies par toutes les parties intéressées, parmi lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, les autorités nationales **de surveillance**, les États membres et Eurocontrol;

services de navigation aérienne et des services de réseau fournies par toutes les parties intéressées, parmi lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, **l'EEA**, les autorités **aéronautiques** nationales, les États membres et Eurocontrol;

Amendement 99

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 7 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) la sélection de domaines clés de performance appropriés, sur la base du document n° 9854 de l'OACI "Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondial", et compatibles avec ceux identifiés dans le cadre de performance du plan directeur GTA, notamment la sécurité, l'environnement, la capacité **et** l'efficacité économique, adaptés, le cas échéant, pour tenir compte des exigences spécifiques du ciel unique européen, la fixation d'objectifs correspondant à ces domaines et la définition d'une série limitée d'indicateurs clés pour mesurer les performances;

Amendement

b) la sélection de domaines clés de performance appropriés, sur la base du document n° 9854 de l'OACI "Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondial", et compatibles avec ceux identifiés dans le cadre de performance du plan directeur GTA, notamment la sécurité, l'environnement, la capacité, l'efficacité économique **et le facteur humain**, adaptés, le cas échéant, pour tenir compte des exigences spécifiques du ciel unique européen, la fixation d'objectifs correspondant à ces domaines et la définition d'une série limitée d'indicateurs clés pour mesurer les performances. **Les indicateurs de performance en matière de sécurité font l'objet d'une attention particulière;**

Amendement 100

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 7 – alinéa 1 – point c

Texte proposé par la Commission

c) la définition et la révision d'objectifs de performance au niveau de l'Union et

Amendement

c) la définition et la révision d'objectifs de performance au niveau de l'Union et

d'objectifs de performance correspondants à l'échelon local. **en tenant** compte des contributions identifiées au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels;

d'objectifs de performance correspondants à l'échelon local, en tenant compte des contributions identifiées au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. **Les objectifs de performance au niveau de l'Union sont définis de sorte que chaque bloc d'espace aérien fonctionnel conserve une souplesse suffisante pour obtenir les meilleurs résultats possibles;**

Justification

Il est nécessaire de donner une impulsion aux blocs d'espace aérien fonctionnels afin que ceux-ci soient plus performants, tout en garantissant que les objectifs définis au niveau de l'Union ne fassent pas disparaître la souplesse nécessaire à l'obtention de meilleurs résultats.

Amendement 101

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 7 – alinéa 1 – point d – partie introductive

Texte proposé par la Commission

d) les critères à respecter par les autorités nationales **de surveillance** pour l'établissement des plans de performance **au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels**, contenant les objectifs de performance locaux et le mécanisme incitatif. Les plans de performance:

Amendement

d) les critères à respecter par les autorités **aéronautiques** nationales pour l'établissement des plans de performance **locaux**, contenant les objectifs de performance locaux et le mécanisme incitatif. Les plans de performance:

Amendement 102

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 7 – alinéa 1 – point d – sous-point i

Texte proposé par la Commission

i) sont fondés sur les plans d'entreprise des prestataires de services de navigation aérienne;

Amendement

i) sont fondés sur les plans d'entreprise des prestataires de services de navigation aérienne, **qui devraient, quant à eux, tenir compte de la mise en œuvre du plan directeur GTA;**

Amendement 103

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 7 – alinéa 1 – point e

Texte proposé par la Commission

e) l'évaluation des objectifs de performance locaux, sur la base du plan ***établi au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels***;

Amendement

e) l'évaluation des objectifs de performance locaux, sur la base du plan ***de performance local***;

Amendement 104

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 7 – alinéa 1 – point f

Texte proposé par la Commission

f) le suivi des plans de performance ***établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels***, y compris des mécanismes d'alerte appropriés;

Amendement

f) le suivi des plans de performance ***locaux***, y compris des mécanismes d'alerte appropriés;

Amendement 105

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 7 – alinéa 1 – point g

Texte proposé par la Commission

g) les critères permettant d'imposer des sanctions pour non-conformité avec les objectifs de performance au niveau de l'Union et les objectifs de performance correspondants à l'échelon local au cours de la période de référence, et d'aider à la mise en œuvre des mécanismes d'alerte;

Amendement

g) les critères permettant d'imposer des sanctions ***et des mécanismes de compensation*** pour non-conformité avec les objectifs de performance au niveau de l'Union et les objectifs de performance correspondants à l'échelon local au cours de la période de référence, et d'aider à la mise en œuvre des mécanismes d'alerte;

Justification

Outre la possibilité de sanctions, un mécanisme de compensation adéquat doit également être créé afin de régler le problème découlant du déploiement non synchronisé des technologies SESAR et des pertes d'investissements qui en résultent.

Amendement 106

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 7 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de fixer les modalités pour le bon fonctionnement du système de performance conformément aux points énumérés au présent paragraphe.

Amendement

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin **d'adopter les objectifs de performance au niveau de l'Union et** de fixer les modalités pour le bon fonctionnement du système de performance conformément aux points énumérés au présent paragraphe.

Amendement 107

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis. La Commission réalise une étude sur les incidences que le comportement des acteurs autres que les prestataires de services de navigation aérienne participant au système de GTA, par exemple les exploitants d'aéroports, les coordonnateurs d'aéroports et les transporteurs aériens, peut avoir sur le bon fonctionnement du réseau européen de GTA.

L'étude porte au moins sur les aspects suivants:

- a) l'identification, au sein du système de GTA, des acteurs autres que les prestataires de services de navigation aérienne qui sont susceptibles d'influencer les performances du réseau;**
- b) l'effet du comportement de ces acteurs sur les performances des services de**

navigation aérienne dans les domaines essentiels de performance que sont la sécurité, l'environnement et la capacité;

c) la faisabilité de l'élaboration d'indicateurs de performance et d'indicateurs clés de performance pour ces acteurs;

d) tous les avantages pouvant découler, pour le réseau européen de GTA, de la mise en œuvre d'indicateurs de performance et d'indicateurs clés de performance supplémentaires, et toutes les entraves à une performance optimale.

L'étude commence au plus tard douze mois après la publication du présent règlement et est achevée au plus tard douze mois plus tard; ses résultats sont ensuite examinés par la Commission et les États membres en vue d'élargir la portée du système de performance et d'y inclure, le cas échéant, des indicateurs de performance et indicateurs clés de performance supplémentaires lors des futures périodes de référence, conformément aux dispositions du présent article.

Justification

Le système de performance se concentre principalement sur les prestataires de services car ils sont les principaux acteurs du système de GTA. Il est évident que d'autres acteurs du système ont la capacité d'influer sur les résultats en termes de performance, et ce dans l'ensemble du réseau européen de GTA. La Commission, soutenue par l'OEP, devrait par conséquent réaliser une étude afin de comprendre comment d'autres acteurs de la GTA influent sur les performances du réseau, en vue d'élaborer pour ces acteurs des indicateurs et indicateurs clés de performance destinés à être utilisés lors des futures périodes de référence du système.

Amendement 108

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Les coûts à prendre en considération en

4. 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 comprennent également 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 visées à l'article 33 ni le coût des éventuelles mesures correctrices ou des sanctions visées à l'article 11, paragraphe 5.

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 comprennent également les coûts encourus par les autorités **aéronautiques** nationales 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 visées à l'article 33 ni le coût des éventuelles mesures correctrices ou des sanctions visées à l'article 11, paragraphe 5.

Amendement 109

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. 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.

Amendement

5. 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, ***en vue d'aboutir à une redevance unique, conformément à leurs plans de performance respectifs.***

Amendement 110

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 9 – point f

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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. Aux fins du point **f)** 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.

objectifs de performance, et encouragent la fourniture de services intégrés tout en réduisant l'impact de l'aviation sur l'environnement. Aux fins du **présent** point et relativement aux plans de performance **locaux**, les autorités **aéronautiques** nationales 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.

Amendement 111

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 10

Texte proposé par la Commission

10. La Commission arrête les mesures détaillant la procédure à suivre pour l'application des paragraphes 1 à 9. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

Amendement

10. La Commission arrête les mesures détaillant la procédure à suivre pour l'application des paragraphes 1 à 9. **Elle peut proposer des mécanismes financiers pour améliorer la synchronisation des dépenses en capital liées au déploiement des technologies SESAR dans les systèmes embarqués et au sol.** Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

Justification

Les récents problèmes liés au déploiement des technologies SESAR montrent que si des mesures ciblées ne sont pas instaurées, les dépenses en capital requises peuvent manquer de synchronisation, la technologie en question installée dans des systèmes embarqués ou au sol pouvant donc se révéler inutilisable.

Amendement 112

**Proposition de règlement
Article 14 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 14 bis

Mise en œuvre du plan directeur GTA

1. La mise en œuvre du plan directeur GTA est coordonnée par la Commission. Le gestionnaire du réseau, l'OEP et le gestionnaire du déploiement contribuent à la mise en œuvre du plan directeur GTA conformément aux dispositions du présent règlement.

Amendement 113

**Proposition de règlement
Article 14 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 14 ter

La Commission adopte des modalités de gouvernance de la mise en œuvre du plan directeur GTA, notamment des modalités de définition et de sélection de l'organe chargé de la gestion (gestionnaire du déploiement). Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

Amendement 114

**Proposition de règlement
Article 14 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 14 quater

Le gestionnaire du déploiement recommande à la Commission des échéances contraignantes pour le déploiement et les actions correctrices appropriées relatives aux retards de mise en œuvre.

Amendement 115

**Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Des projets communs sont susceptibles de soutenir 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. Les projets communs visent à déployer en temps utile, d'une manière coordonnée et synchronisée, ***les fonctionnalités ATM permettant de réaliser*** les changements opérationnels essentiels déterminés dans le plan directeur GTA.

1. Des projets communs sont susceptibles de soutenir 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. Les projets communs visent à déployer ***les fonctionnalités GTA*** en temps utile, d'une manière coordonnée et synchronisée, ***en vue d'apporter*** les changements opérationnels essentiels déterminés dans le plan directeur GTA, ***notamment la détermination de la portée géographique la plus appropriée, l'architecture des projets fondée sur la performance et la stratégie de fourniture des services que le gestionnaire du déploiement doit appliquer. Le cas échéant, la conception et l'exécution de projets communs visent à permettre l'existence d'un ensemble de capacités interopérables de base dans tous les États membres.***

Amendement 116

Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La Commission peut adopter des mesures précisant la gouvernance des projets communs et déterminer des incitations en faveur de leur déploiement. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3. Ces mesures **ne portent pas atteinte aux** mécanismes de déploiement des projets concernant les blocs d'espace aérien fonctionnels **ainsi qu'**arrêtés par les parties prenantes de ces blocs.

Amendement

2. La Commission peut adopter des mesures précisant la gouvernance des projets communs et déterminer des incitations en faveur de leur déploiement. ***L'organe gérant le déploiement des projets communs est l'organe chargé de la mise en œuvre du plan directeur GTA.*** Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3. Ces mesures ***complètent les*** mécanismes de déploiement des projets concernant les blocs d'espace aérien fonctionnels ***tels qu'ils ont été*** arrêtés par les parties prenantes de ces blocs.

Amendement 117

Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Les projets communs constituent le moyen permettant de mettre en œuvre de manière coordonnée et en temps utile les améliorations opérationnelles mises au point dans le cadre du projet SESAR. Ils contribuent ainsi de manière déterminante à la réalisation des objectifs fixés au niveau européen.

Justification

Il est de la plus haute importance de préciser que la mise en œuvre du projet SESAR portant sur des projets communs doit correspondre aux objectifs fixés au niveau européen, dans le respect des délais, ainsi que de manière coordonnée et synchronisée. Le nouveau règlement doit en outre renvoyer au règlement d'exécution (UE) n° 409/2013.

Amendement 118

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires à l'établissement et à la mise en œuvre de blocs d'espace aérien fonctionnels fondés sur la fourniture intégrée de services de **la circulation** aérienne 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.

Amendement

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires à l'établissement et à la mise en œuvre de blocs d'espace aérien fonctionnels **opérationnels** fondés sur la fourniture intégrée de services de **navigation** aérienne 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.

Amendement 119

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les blocs d'espace aérien fonctionnels sont fondés, dans la mesure du possible, sur des partenariats industriels de coopération entre des prestataires de services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne la fourniture de services d'appui conformément à l'article 10. Les partenariats industriels peuvent soutenir un ou plusieurs blocs d'espace aérien fonctionnels, ou une partie de ceux-ci pour optimiser les performances.

Amendement

supprimé

Justification

Conformément à l'amendement 76 apporté par le rapporteur à l'article 10, la concurrence dans le domaine des services d'appui ne devrait pas être limitée à l'échelon d'un bloc d'espace aérien fonctionnel.

Amendement 120

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les États membres *ainsi que* les prestataires de services de *circulation* aérienne coopèrent entre eux dans toute la mesure du possible afin de se conformer aux dispositions du présent article. Le cas échéant, la coopération peut également s'étendre aux prestataires de services de *circulation* aérienne des pays tiers prenant part aux blocs d'espace aérien fonctionnels.

Amendement

3. Les États membres, *les autorités aéronautiques nationales et* les prestataires de services de *navigation* aérienne coopèrent entre eux dans toute la mesure du possible, afin de se conformer aux dispositions du présent article. Le cas échéant, la coopération peut également s'étendre *aux autorités aéronautiques nationales et* aux prestataires de services de *navigation* aérienne des pays tiers prenant part aux blocs d'espace aérien fonctionnels.

Justification

Les autorités aéronautiques nationales doivent être introduites dans cet article car elles jouent un rôle dans la supervision de la sécurité et de la performance au sein des blocs d'espace aérien.

Amendement 121

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) sont conçus pour rechercher un maximum de synergies dans le cadre de partenariats *industriels* afin d'atteindre *et, si possible, de dépasser* les objectifs de performance fixés conformément à l'article 11;

Amendement

b) sont conçus pour rechercher un maximum de synergies dans le cadre de partenariats *sectoriels* afin d'atteindre les objectifs de performance fixés conformément à l'article 11;

Justification

"Exigence" inappropriée pour un acte législatif. Le dépassement des objectifs dans un

domaine pourrait entraver la réalisation des objectifs dans un autre domaine.

Amendement 122

Proposition de règlement

Article 16 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point c

Texte proposé par la Commission

c) permettent une utilisation optimale de l'espace aérien compte tenu des courants de trafic aérien;

Amendement

c) permettent une utilisation optimale **et souple** de l'espace aérien compte tenu des courants de trafic aérien;

Amendement 123

Proposition de règlement

Article 16 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

i bis) consolider les achats d'infrastructures de GTA et viser à accroître l'interopérabilité des équipements existants;

Justification

L'achat de systèmes coûteux et incompatibles par chacun des prestataires de services de navigation aérienne crée, en aval, des obstacles supplémentaires pour les objectifs du ciel unique européen.

Amendement 124

Proposition de règlement

Article 16 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point i ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

i ter) facilitent la cohérence avec les objectifs de performance au niveau de l'Union.

Amendement 125

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Les exigences énoncées au présent article peuvent être satisfaites au moyen d'une participation des prestataires de services de navigation aérienne dans un ou plusieurs **bloc** d'espace aérien fonctionnels.

Amendement

5. Les exigences énoncées au présent article peuvent être satisfaites au moyen d'une participation des prestataires de services de navigation aérienne dans un ou plusieurs **blocs** d'espace aérien fonctionnels.

Amendement 126

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les blocs d'espace aérien fonctionnels **qui s'étendent sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plusieurs États membres** sont créés par désignation conjointe entre **tous** les États membres, ainsi que, le cas échéant, les pays tiers responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien compris dans le bloc d'espace aérien fonctionnel.

Amendement

Les blocs d'espace aérien fonctionnels **opérationnels** sont créés par désignation conjointe entre les États membres, ainsi que, le cas échéant, les pays tiers responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien compris dans le bloc d'espace aérien fonctionnel.

Amendement 127

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 11

Texte proposé par la Commission

11. La Commission peut arrêter des mesures concernant les informations communiquées par les **états** membres visés au paragraphe 6. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

Amendement

11. La Commission peut arrêter des mesures concernant les informations communiquées par **le ou les États** membres visés au paragraphe 6. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure visée à l'article 27, paragraphe 3. **Les dispositions du présent paragraphe ne**

préjugent pas des éventuels accords en matière de blocs d'espace aérien fonctionnels existant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, dans la mesure où ces accords respectent les objectifs de performance définis en application de l'article 11 et, si possible, prévoient des objectifs plus ambitieux.

Amendement 128

Proposition de règlement Article 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 16 bis

Partenariats sectoriels

- 1. Les prestataires de services de navigation aérienne peuvent coopérer pour mettre en place des partenariats sectoriels relatifs, notamment, à la fourniture de services d'appui conformément à l'article 10. Les partenariats sectoriels peuvent couvrir un ou plusieurs blocs d'espace aérien fonctionnels, ou une partie de ceux-ci, afin d'en optimiser les performances.**
- 2. La Commission et les États membres mettent tout en œuvre pour faire en sorte que les obstacles aux partenariats entre prestataires de services de navigation aérienne soient éliminés, en tenant notamment compte des questions de responsabilité, des modèles de tarification et des obstacles à l'interopérabilité.**

Justification

Les partenariats sectoriels doivent être distincts des blocs d'espace aérien fonctionnels, qui sont une initiative des États. Qui plus est, les partenariats sectoriels et les blocs d'espace aérien fonctionnels ne doivent pas se chevaucher pour ce qui est des États membres concernés, et doivent donc être considérés comme un type de coopération distinct.

Amendement 129

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les services de réseau de la gestion du trafic aérien permettent 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 services de réseau visent à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et *ils* sont **exercés** dans le respect du principe de séparation entre les tâches de réglementation et les tâches opérationnelles.

Amendement

1. Les services de réseau de la gestion du trafic aérien permettent une utilisation optimale **et souple** 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 services de réseau visent à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et sont **fournis** dans le respect du principe de séparation entre les tâches de réglementation et les tâches opérationnelles.

Amendement 130

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 2 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Afin d'atteindre les objectifs visés au paragraphe 1 et sans préjudice des responsabilités des États membres concernant les routes nationales et les structures de l'espace aérien, la Commission veille à ce que les services suivants soient **exercés sous la responsabilité** d'un gestionnaire de réseau:

Amendement

Afin d'atteindre les objectifs visés au paragraphe 1 et sans préjudice des responsabilités des États membres concernant les routes nationales et les structures de l'espace aérien, la Commission veille à ce que **les fonctions et** les services suivants soient **coordonnés par** un gestionnaire de réseau:

Justification

Le "gestionnaire de réseau" tel que défini par la réglementation sur le ciel unique européen n'est pas nécessairement capable d'entreprendre lui-même, directement, toutes ces activités.

Amendement 131

Proposition de règlement

Article 17 – paragraphe 2 – alinéa 1 – point e

Texte proposé par la Commission

e) optimisation de la conception de l'espace aérien en coopération avec les prestataires de services de navigation aérienne et les blocs d'espace aérien fonctionnels visés à l'article 16;

Amendement

e) optimisation de la conception de l'espace aérien, **notamment des secteurs et structures de l'espace aérien dans les zones de route et les zones terminales**, en coopération avec les prestataires de services de navigation aérienne et les blocs d'espace aérien fonctionnels visés à l'article 16;

Amendement 132

Proposition de règlement

Article 17 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les services énumérés au présent paragraphe n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. Ils tiennent compte des propositions établies au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Ils sont **exercés en coordination** avec les autorités militaires conformément aux procédures convenues concernant la gestion souple de l'espace aérien.

Amendement

Les **fonctions et** services énumérés au présent paragraphe n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. Ils tiennent compte des propositions établies au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Ils sont **coordonnés** avec les autorités militaires conformément aux procédures convenues concernant la gestion souple de l'espace aérien.

Justification

Certaines activités visées dans cet article ne sont pas des "services" au sens de l'utilisation de ce terme dans le contexte du ciel unique européen.

Amendement 133

Proposition de règlement

Article 17 – paragraphe 2 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

La Commission peut, conformément aux mesures d'exécution visées au paragraphe 4, désigner Eurocontrol ou un autre organisme impartial et compétent pour exécuter les tâches du gestionnaire de réseau. Ces tâches sont effectuées de façon impartiale et économiquement efficace, et accomplies au nom des États membres et des parties intéressées. Elles sont soumises à une gouvernance appropriée, qui distingue les responsabilités liées à la prestation de services et à la réglementation, **tenant** compte des besoins de l'ensemble du réseau de gestion du trafic aérien et avec l'entière participation des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne. Le 1^{er} janvier **2020** au plus tard, la Commission désigne le gestionnaire de réseau en tant que prestataire de services autonome créé, **dans la mesure du possible**, sous la forme d'un partenariat **industriel**.

Amendement 134

Proposition de règlement
Article 17 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Les aspects de la conception de l'espace aérien autres que ceux visés au paragraphe 2 et au paragraphe 4, point c), sont traités au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Ce processus de conception tient compte des exigences et de la complexité du trafic et des plans de performances **des blocs d'espace aérien nationaux ou fonctionnels** et il comprend une consultation approfondie des usagers de l'espace aérien intéressés ou des groupes représentant les usagers de l'espace aérien

Amendement

La Commission peut, conformément aux mesures d'exécution visées au paragraphe 4, désigner Eurocontrol ou un autre organisme impartial et compétent pour exécuter les tâches du gestionnaire de réseau. Ces tâches sont effectuées de façon impartiale et économiquement efficace, et accomplies au nom **de l'Union**, des États membres et des parties intéressées. Elles sont soumises à une gouvernance appropriée, qui distingue les responsabilités liées à la prestation de services et à la réglementation, compte **tenu** des besoins de l'ensemble du réseau de gestion du trafic aérien et avec l'entière participation des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne. Le 1^{er} janvier **2016** au plus tard, la Commission désigne le gestionnaire de réseau en tant que prestataire de services autonome créé sous la forme d'un partenariat **sectoriel**.

Amendement

5. Les aspects de la conception de l'espace aérien autres que ceux visés au paragraphe 2 et au paragraphe 4, point c), sont traités au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Ce processus de conception tient compte de la croissance et de la complexité du trafic et des plans de performance **locaux** et il comprend une consultation approfondie des usagers de l'espace aérien intéressés ou des groupes représentant les usagers de l'espace aérien intéressés et des autorités

intéressés et des autorités militaires, en tant que de besoin.

militaires selon que de besoin.

Amendement 135
Proposition de règlement
Article 19 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Les prestataires de services de navigation aérienne établissent des mécanismes de consultation en vue de consulter les groupes intéressés d'usagers de l'espace aérien et les exploitants d'aérodrome sur tous les problèmes importants liés aux services fournis, ou sur les modifications pertinentes apportées aux configurations d'espace aérien. ***Les usagers de l'espace aérien sont également associés au processus d'approbation des plans d'investissements stratégiques.*** La Commission adopte des mesures précisant les modalités de la consultation et de la participation des usagers de l'espace aérien ***dans l'approbation de plans d'investissement.*** Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

Amendement

Les prestataires de services de navigation aérienne établissent des mécanismes de consultation en vue de consulter les groupes intéressés d'usagers de l'espace aérien et les exploitants d'aérodrome sur tous les problèmes importants liés aux services fournis ***et aux plans d'investissements stratégiques, en particulier sur les aspects requérant un déploiement synchronisé des équipements embarqués et au sol,*** ou sur les modifications pertinentes apportées aux configurations d'espace aérien. La Commission adopte des mesures précisant les modalités de la consultation et de la participation des usagers de l'espace aérien ***à l'élaboration des plans d'investissement stratégiques afin que ces plans concordent avec le plan directeur GTA et les projets communs visés à l'article 15.*** Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

Amendement 136

Proposition de règlement
Article 19 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Sans préjudice du rôle du comité du ciel unique, la Commission crée un groupe consultatif d'experts sur le facteur humain, dont font partie les partenaires sociaux européens de la GTA ainsi que d'autres experts d'instances

représentatives du personnel professionnel. Le rôle de ce groupe est de conseiller la Commission sur l'interaction entre les activités et le facteur humain dans le secteur de la GTA.

Justification

Étant donné qu'il est complexe de mesurer les indicateurs de facteurs humains, un groupe d'experts est nécessaire pour conseiller la Commission dans ce domaine. Ce groupe d'experts pourrait être créé sous les auspices d'un organisme existant, tel que l'organe consultatif de branche.

Amendement 137

**Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

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 l'Union. ***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.***

Amendement

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 l'Union.

Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les prestataires de services de navigation aérienne se conforment au présent article pour le 1^{er} juillet 2017.

Justification

L'utilisation des normes comptables internationales est nécessaire pour garantir la comparabilité des coûts et de la qualité des données utilisées dans le système de performance.

Amendement 138

Proposition de règlement Article 21 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

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 internationales²⁹ aux prestataires de services de navigation aérienne qui relèvent du champ d'application du présent règlement.

Amendement

supprimé

²⁹ JO L 243 du 11.9.2002, p. 1.

Amendement 139

Proposition de règlement Article 26 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La délégation de pouvoirs visée à l'article 11, paragraphe 7, à l'article 17, paragraphe 3 et à l'article 25 est conférée à la Commission pour une durée **indéterminée**.

Amendement

2. La délégation de pouvoirs visée à l'article 11, paragraphe 7, à l'article 17, paragraphe 3, et à l'article 25 est conférée à la Commission pour une durée **de sept ans**.

La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

Amendement 140

Proposition de règlement Article 32 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

1. Ni les autorités **aéronautiques** nationales, agissant conformément à leur législation nationale, ni la Commission ne divulguent d'informations de nature confidentielle, notamment au sujet des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), de leurs relations d'affaires ou de la composition de leurs coûts.

Amendement 141

Proposition de règlement Article 32 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des autorités **aéronautiques** nationales 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 (PSNA), des usagers de l'espace aérien, des aéroports ou d'autres parties intéressées en ce qui concerne la protection de leurs secrets commerciaux.

Amendement 142

Proposition de règlement Article 33

Texte proposé par la Commission

Les États membres déterminent le régime

Amendement

Les États membres déterminent le régime

des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement, commises en particulier par les usagers de l'espace aérien et les prestataires de services, et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

des sanctions *et les mécanismes de compensation* applicables aux violations des dispositions du présent règlement, commises en particulier par les usagers de l'espace aérien et les prestataires de services, et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

Justification

Outre la possibilité de sanctions, un mécanisme de compensation adéquat doit également être créé afin de régler le problème découlant du déploiement non synchronisé des technologies SESAR et des pertes d'investissements qui en résultent.

Amendement 143

Proposition de règlement Annexe II – point 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) l'autorité *de surveillance* nationale ayant délivré le certificat;

Amendement

a) l'autorité *aéronautique* nationale ayant délivré le certificat;

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'initiative "ciel unique européen" (CUE), lancée en 2000, a étendu la politique commune des transports aux services de gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne. Depuis lors, le marché du transport aérien européen s'est agrandi et ne comprend pas moins de 38 pays, du fait de la politique d'élargissement, conjuguée à une politique de voisinage active, de sorte qu'il est aujourd'hui un acteur mondial. Il n'en reste pas moins que le CUE n'a pas répondu aux attentes. La méthode ascendante des blocs d'espace aérien fonctionnels a permis peu d'avancées, tandis que l'efficacité générale de la configuration et de la gestion du réseau européen de routes s'est peu améliorée. La baisse considérable des redevances de navigation, des prix des billets, de la durée moyenne des vols ou de la consommation de carburant que devait entraîner la réforme en cours du CUE n'a pas été suffisante. Les usagers de l'espace aérien et les passagers font donc les frais des lacunes de la chaîne du transport aérien européen: temps perdu, carburant inutilement consommé et dépenses qui pourraient être évitées.

Proposition de la Commission

La refonte du règlement relatif à la mise en œuvre du ciel unique doit permettre d'accélérer la réforme des services de navigation aérienne tout en conservant les objectifs et les principes convenus au départ. Il s'agit, pour ce faire, de renforcer l'indépendance des autorités nationales de surveillance, de renforcer le rôle du gestionnaire de réseau, de redéfinir la notion de blocs d'espace aérien fonctionnels en permettant au secteur de jouer un plus grand rôle et, enfin et surtout, de soumettre les services de navigation aérienne d'appui à des procédures d'adjudication ouvertes à la concurrence.

Le statu quo n'est pas envisageable

Après avoir travaillé sur la proposition de ciel unique européen précédente (CUE II) et avoir négocié l'accord définitif avec le Conseil, pour voir ensuite les résultats obtenus torpillés par l'absence de volonté et d'engagement des décideurs de nombreux États membres, votre rapporteur ne pouvait pas être plus favorable aux principes énoncés dans le CUE 2+. En dépit des efforts de quelques États membres résolus à améliorer le paysage du secteur de la gestion du trafic aérien en Europe, ni les usagers de l'espace aérien, ni les compagnies aériennes ni les passagers n'en ont vu la concrétisation au quotidien. C'est pourquoi nous devrions considérer cette nouvelle proposition comme la dernière chance s'il en est d'accélérer la mise en application de l'initiative-phare de l'Union européenne, qui a déjà pris beaucoup de retard, avant que le secteur aéronautique européen ne subisse d'autres revers sous l'effet de la concurrence étrangère et une nouvelle vague de faillites de compagnies aériennes. Cela étant dit, votre rapporteur estime qu'un nombre limité de modifications pourrait améliorer la proposition de manière à la rendre plus pratique et à en rendre la mise en application plus souple et efficace.

Le projet de rapport du rapporteur

Premièrement, quelques amendements consistent en l'ajout de définitions importantes, comme

ce qu'on entend par "objectif de performance local" et par "partenariat sectoriel", lequel sera désormais, selon la proposition, un "moteur" au sein des blocs d'espace aérien fonctionnels à la structure nouvelle.

Deuxièmement, comme le ciel unique européen devrait, par définition, permettre une plus grande ouverture et une gestion plus souple de l'espace aérien, ses membres devraient être encouragés à coopérer plus étroitement, indépendamment des frontières de leur espace d'activité. Ils devraient également pouvoir étendre le champ géographique et le champ d'action auquel le règlement s'applique grâce à des accords appropriés avec les pays tiers voisins, y compris au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Quelques modifications ont été apportées au texte pour rendre cela explicitement possible.

Troisièmement, conformément aux dispositions de la seconde proposition (CUE 2+) modifiant le règlement (CE) n° 216/2008, laquelle attribue bien plus de tâches à l'Agence européenne pour l'aviation (EAA), quelques modifications sont proposées en ce qui concerne la procédure d'accréditation des autorités aéronautiques nationales (AAN) et la certification des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA). Concrètement, en vue de parvenir à une procédure uniforme de certification des PSNA et de proposer à ces derniers un guichet unique qui leur délivrera une licence valable dans toute l'Union pour s'acquitter de leur mission, il devrait être permis à l'EAA de délivrer ce certificat, qui pourrait être reconnu dans tous les États membres.

Par ailleurs, afin d'éviter toute confusion, les services d'appui sont clairement définis comme incluant les services de communication, de navigation et de surveillance (CNS) et les services météorologiques et d'information aéronautique. Qui plus est, la séparation des services d'appui et des SNA étant largement contestée, on propose en lieu et place de celle-ci l'obligation pour les PSNA de tenir compte des offres d'autres prestataires pour fournir ces services, sans l'obligation de les séparer.

En outre, comme la mise en œuvre du CUE dépend grandement du plan directeur GTA, notamment du déploiement en temps utile et ciblé des composants technologiques et de leur interopérabilité, il convient de charger la Commission de confier la responsabilité de la gestion de ce déploiement à une entité à sélectionner appelée "gestionnaire du déploiement", afin de clarifier la structure de gestion appropriée du CUE et d'en faciliter la bonne mise en œuvre en temps utile. Une attention particulière est accordée aux "projets communs", et plus particulièrement à ceux qui sont fondés sur des cadres reposant sur les technologies.

Enfin, comme la plupart des tâches des autorités nationales de surveillance sont manifestement confiées aux autorités aéronautiques existantes, il est proposé de corriger la confusion juridique existante entre les ANS et les AAN en désignant explicitement les deux notions parallèles par une seule et même dénomination, de manière à confier la responsabilité du contrôle des PSNA aux autorités aéronautiques nationales subordonnées à l'accréditation de l'EAA. Pour s'acquitter de leur mission, les autorités aéronautiques nationales devraient garantir leur indépendance, surtout en matière de procédures de recrutement et de protection des données.

Votre rapporteur est convaincu que la proposition modifiée répond bien aux attentes des citoyens en ce qu'elle concilie les revendications du secteur et les impératifs sociaux. On

propose dès lors une synergie en matière de configuration et de gestion du réseau et de déploiement technologique, l'objectif étant de créer un espace aérien européen opérationnel intégré. Dans ce contexte, votre rapporteur suggère que toutes les parties intéressées devraient s'engager à aligner leur engagement politique sur le cadre technologique, dont la mise en place est déjà en cours, et à accélérer la mise en œuvre du ciel unique européen de manière à ce qu'elle concorde avec le calendrier relatif à SESAR.

ANNEXE: LETTRE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES JURIDIQUES

Réf.: D(2013)60540

M. Brian SIMPSON
Président de la commission des transports et du tourisme
ASP 13G306
Bruxelles

Objet: Mise en œuvre du ciel unique européen (refonte)
(COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

Monsieur le Président,

La commission des affaires juridiques que j'ai l'honneur de présider a examiné la proposition susmentionnée, conformément à l'article 87 sur la refonte tel qu'introduit dans le règlement du Parlement.

Le paragraphe 3 de cet article est libellé comme suit:

"Si la commission compétente pour les questions juridiques estime que la proposition n'implique aucune modification de fond autre que celles qui y ont été identifiées comme telles, elle en informe la commission compétente pour la matière visée.

Dans ce cas, outre les conditions posées aux articles 156 et 157, seuls sont recevables au sein de la commission compétente pour la matière concernée les amendements visant les parties de la proposition contenant des modifications.

Cependant, si, conformément au point 8 de l'accord interinstitutionnel, la commission compétente pour la matière concernée entend également soumettre des amendements aux parties codifiées de la proposition, elle en informe immédiatement le Conseil et la Commission et celle-ci devrait informer la commission, avant qu'il soit procédé au vote conformément à l'article 54, de sa position sur les amendements et de son intention ou non de retirer la proposition de refonte."

À la suite de l'avis du service juridique, dont des représentants ont participé aux réunions du groupe consultatif chargé d'examiner la proposition de refonte, et conformément aux recommandations du rapporteur pour avis, la commission des affaires juridiques considère que la proposition en question ne comporte aucune modification de fond autre que celles identifiées comme telles dans la proposition et que, s'agissant de la codification des dispositions inchangées des actes précédents avec ces modifications, la proposition se limite à une codification pure et simple des textes existants, sans modification de leur substance.

En outre, conformément à l'article 86, paragraphes 2 et 3, du règlement, la commission des

affaires juridiques a estimé que les adaptations techniques suggérées dans l'avis du groupe de travail susmentionné étaient nécessaires afin de garantir que la proposition respecte les règles de codification.

En conclusion, après examen de la question lors de sa réunion du 26 novembre 2013, la commission des affaires juridiques, par 21 voix pour et aucune abstention¹, recommande que la commission des affaires juridiques, compétente au fond, procède à l'examen de la proposition susmentionnée dans le respect de ses suggestions et conformément à l'article 87.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma très haute considération.

Klaus-Heiner LEHNE

Annexe: avis du groupe consultatif

¹ Les membres suivants étaient présents: Raffaele Baldassarre (vice-présidente), Sebastian Valentin Bodu (vice-président), Françoise Castex (vice-présidente), Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Eduard-Raul Hellvig, Klaus-Heiner Lehne (président), Eva Lichtenberger, Antonio Lopez-Isturiz White, Antonio Masip Hidalgo, Evelyn Regner (vice-présidente), Dagmar Roth-Behrendt, Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, József Szájer, Alexandra Thein, Axel Voss, Cecilia Wikström et Tadeusz Zwiefka.

ANNEXE: AVIS DU GROUPE CONSULTATIF DES SERVICES JURIDIQUES DU PARLEMENT EUROPEEN, DU CONSEIL ET DE LA COMMISSION



GROUPE CONSULTATIF
DES SERVICES JURIDIQUES

Bruxelles, le 23 octobre 2013

AVIS

À L'ATTENTION DU PARLEMENT EUROPÉEN DU CONSEIL DE LA COMMISSION

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen COM(2013)0410 du 11.6.2013 – 2013/0186(COD)

Eu égard à l'accord interinstitutionnel du 28 novembre 2001 pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques, et notamment à son point 9, le groupe consultatif, composé des services juridiques respectifs du Parlement européen, du Conseil et de la Commission, a tenu le 4 juillet 2013 une réunion consacrée à l'examen, entre autres, de la proposition susmentionnée, présentée par la Commission.

Lors de cette réunion¹, un examen de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil qui procède à une refonte du règlement (CE) n° 549/2004 du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, du règlement (CE) n° 550/2004 du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, du règlement (CE) n° 551/2004 du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen et du règlement (CE) n° 552/2004 du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien a conduit le groupe consultatif à constater, d'un commun accord, ce qui suit:

1) en ce qui concerne l'exposé des motifs, pour être entièrement conforme aux dispositions prévues par l'accord interinstitutionnel, ce document aurait dû indiquer avec précision les dispositions de l'acte précédent qui restent inchangées dans la proposition, comme le prévoit le point 6 a) iii) dudit accord;

¹ Le groupe consultatif disposait des versions en langues anglaise, française et allemande de la proposition et a travaillé sur la base de la version anglaise, version linguistique originale du texte à l'examen.

2) dans la proposition de refonte, les parties suivantes du texte auraient dû apparaître en grisé, comme il est d'usage pour signaler les modifications de fond:

- au considérant 19, le mot "*Eurocontrol*" et l'expression qui le remplace "*le gestionnaire du réseau*",
 - à l'article 1^{er}, paragraphes 2 et 3, à l'article 2, phrase liminaire, à l'article 3, paragraphe 1, à l'article 33 et à l'article 34, paragraphe 1, la partie supprimée "*et des mesures visées à l'article 3*";
 - à l'article 11, paragraphe 2, la partie supprimée "*Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3*";
 - à l'article 14, paragraphe 2, la dernière phrase "*Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 27, paragraphe 2.*";
 - à l'article 16, paragraphe 11, les passages "*la procédure*" et "*visée à l'article 27, paragraphe 3.*";
 - dans le titre de l'article 30, le mot supprimé "*européens*";
- 3) à l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la proposition de refonte, il convient de remplacer le renvoi à "l'article 38" par un renvoi à "l'article 35".

Cet examen de la proposition a ainsi permis au groupe consultatif de conclure, d'un commun accord, que la proposition ne contenait aucune modification de fond autre que celles identifiées comme telles dans cette proposition ou dans le présent avis. Le groupe consultatif a également constaté que, en ce qui concerne la codification des dispositions inchangées de l'acte précédent avec lesdites modifications de fond, la proposition se limitait à une codification pure et simple de l'acte existant, sans modification de sa substance.

En revanche, en ce qui concerne l'article 16, paragraphe 11, de la proposition de refonte, le groupe s'est posé la question de savoir si le texte aurait dû apparaître entièrement en grisé, comme il est d'usage pour signaler les modifications de fond.

Pour leur part, les services juridiques du Parlement européen et de la Commission ont estimé que la solution retenue pour signaler le remplacement de texte à l'article 9 *bis*, paragraphe 9, du règlement (CE) n° 550/2004 par un texte nouveau issu des formules types convenues entre les trois institutions suffisait à identifier la modification de fond proposée pour cette disposition.

De son côté, le service juridique du Conseil a estimé que le changement de procédure ne pouvait être dissocié de la question de fond à laquelle se rapporte cette procédure et que, dès lors, la disposition concernée aurait dû apparaître en grisé dans son intégralité.

Quoi qu'il en soit, les trois services juridiques ont tous considéré que la nouvelle disposition telle qu'elle est formulée dans le texte de la Commission devait être interprétée en ce sens que la Commission s'est bornée à proposer le remplacement du renvoi à la procédure de réglementation figurant actuellement à l'article 9 *bis*, paragraphe 9, du règlement (CE) n° 550/2004 par une disposition conférant des compétences d'exécution à la Commission conformément à l'article 291 du traité FUE et au règlement (UE) n° 182/2011.

Par ailleurs, les services juridiques ont tous trois considéré que, dans le cadre de la refonte, le législateur devrait déterminer, conformément aux traités, si l'on peut admettre l'alignement proposé de la disposition existante relative à la comitologie sur le nouveau système d'actes d'exécution ou s'il convient d'envisager une autre solution, comme la délégation de pouvoirs à la Commission conformément à l'article 290 du traité FUE ou une disposition conférant des compétences d'exécution au Conseil conformément à l'article 291 du traité FUE, voire si aucune de ces solutions ne convient, auquel cas les mesures en question relèveraient de la procédure législative.

C. PENNERA
Jurisconsulte

H. LEGAL
Jurisconsulte

L. ROMERO REQUENA
Directeur général

PROCÉDURE

Titre	Mise en œuvre du ciel unique européen (refonte)
Références	COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD)
Date de la présentation au PE	11.6.2013
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 1.7.2013
Commissions saisies pour avis Date de l'annonce en séance	ITRE JURI 1.7.2013 1.7.2013
Avis non émis Date de la décision	ITRE 8.7.2013
Rapporteur Date de la nomination	Marian-Jean Marinescu 11.7.2013
Examen en commission	14.11.2013 20.1.2014
Date de l'adoption	30.1.2014
Résultat du vote final	+: 26 -: 1 0: 4
Membres présents au moment du vote final	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Saïd El Khadraoui, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, David-Maria Sassoli, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Artur Zasada
Suppléants présents au moment du vote final	Phil Bennion, Spyros Danellis, Michel Dantin, Rosa Estaràs Ferragut, Michael Gahler, Bernadette Vergnaud, Janusz Władysław Zemke
Suppléants (art. 187, par. 2) présents au moment du vote final	Charalampos Angourakis, Jens Geier, Josef Weidenholzer
Date du dépôt	6.2.2014



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Document de séance

A7-0098/2014

10.2.2014

*****|**
RAPPORT

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroдрomes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne (COM(2013)0409) – C7-0169/2013 – 2013/0187(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: David-Maria Sassoli

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées..

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	25
PROCÉDURE	28

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne (COM(2013)0409) – C7-0169/2013 – 2013/0187(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0409),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0169/2013),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis motivé soumis par la Chambre des représentants maltaise, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 décembre 2013¹,
 - après consultation du Comité des régions,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A7-0098/2014),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ Non encore paru au Journal officiel.

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) L'élaboration et la mise en œuvre du plan directeur GTA nécessitent des mesures de réglementation portant sur un large éventail de questions relatives à l'aviation. Dans son rôle d'assistance à la Commission pour l'élaboration de règles techniques, l'Agence devrait adopter une approche équilibrée de la réglementation des différentes activités fondée sur leurs spécificités, les niveaux de sécurité acceptables et une hiérarchie des risques identifiés des usagers, afin de garantir un développement global et coordonné de l'aviation.

Amendement

(2) L'élaboration et la mise en œuvre du plan directeur GTA nécessitent des mesures de réglementation portant sur un large éventail de questions relatives à l'aviation. Dans son rôle d'assistance à la Commission pour l'élaboration de règles techniques, l'Agence devrait adopter une approche équilibrée, ***évitant tout conflit d'intérêts***, de la réglementation des différentes activités fondée sur leurs spécificités, les niveaux de sécurité acceptables, ***la viabilité du point de vue du climat et de l'environnement*** et une hiérarchie des risques identifiés des usagers, afin de garantir un développement global et coordonné de l'aviation.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) Avant d'adopter un acte délégué, la Commission devrait consulter l'Agence et les experts des États disposant du droit de vote qui sont représentés au conseil d'administration. Elle devrait également prendre en compte l'avis exprimé par ces organes consultatifs et s'abstenir d'adopter un acte délégué chaque fois qu'une majorité d'experts et l'Agence s'y opposent.

Justification

La disposition permet un contrôle plus strict de la délégation accordée par le Parlement européen à la Commission et donne des garanties quant à la compatibilité technique des actes délégués.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 ter) Dans le but de rendre encore plus facile la création d'un cadre juridique durable, proportionné et fondé sur les risques, la Commission devrait prolonger son analyse de la nécessité d'adapter le règlement (CE) n° 216/2008 aux derniers progrès.

Justification

La mesure permettra un meilleur processus législatif en cas de réexamen.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 3 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 quater) L'Agence, en tant que pierre angulaire du système de l'Union pour l'aviation civile, devrait jouer aussi un rôle directeur dans la stratégie extérieure de l'Union en ce domaine. En particulier, afin d'atteindre un des objectifs fixés à l'article 2 du règlement (CE) n° 216/2008, l'Agence, en étroite collaboration avec la Commission, devrait apporter une contribution majeure à l'exportation des normes de l'Union pour l'aviation et à la promotion de la circulation dans le monde entier de ses produits, services et professionnels aéronautiques, afin de faciliter leur accès à de nouveaux

marchés en croissance.

Justification

Il convient de renforcer le rôle international de l'Agence.

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 3 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 quinquies) La fourniture de certificats et d'agrément et la prestation d'autres services jouent un rôle essentiel dans les services rendus par l'Agence à l'industrie et, à ce titre, devraient contribuer à la compétitivité du secteur aéronautique européen. L'Agence devrait être en mesure de répondre à la demande du marché, qui peut varier. En conséquence, l'effectif du personnel financé par les recettes tirées des honoraires ou des redevances devrait être ajustable, et non fixé dans un organigramme.

Justification

Il est nécessaire que l'Agence conserve une véritable souplesse quant à la gestion du personnel voué aux activités fortement liées aux demandes du marché.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 3 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 sexies) Le présent règlement vise à satisfaire à l'exigence prévue à l'article 65 bis du règlement (CE) n° 216/2008 en supprimant les chevauchements entre le règlement (CE) n° 549/2004 et le règlement (CE) n° 216/2008, en adaptant le premier au

second et en assurant une claire répartition des tâches entre la Commission, l'Agence et l'organisation Eurocontrol, de façon à ce que la Commission se concentre sur la réglementation économique et technique, que l'Agence lui serve d'agent technique pour la rédaction de la réglementation technique et la supervision, et qu'Eurocontrol se concentre sur des tâches opérationnelles, notamment celles se rapportant au concept de gestionnaire de réseau, conformément au règlement (CE) n° 550/2004, qui établit un système commun de redevances de route pour les services de navigation aérienne, y compris leur supervision, dans le but de parvenir à une plus grande transparence et à une meilleure rentabilité, au profit de tous les usagers de l'espace aérien. Dans ce contexte, avec l'objectif de diminuer les coûts d'ensemble des activités de supervision de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne (GTA/SNA), il apparaît également nécessaire de modifier l'actuel système de redevances de route de façon à ce qu'elles couvrent de manière appropriée les compétences de l'Agence en matière de supervision GTA/SNA. Cette modification garantira que l'Agence dispose des moyens dont elle a besoin pour accomplir les tâches de supervision de la sécurité que lui assigne l'approche systémique d'ensemble choisie par l'Union en matière de sécurité aérienne; elle contribuera à une prestation plus transparente, économique et efficace des services de navigation aérienne aux usagers de l'espace aérien, qui financent le système, et encouragera la prestation de services intégrés.

Justification

Le principe consistant à donner à l'Agence les moyens financiers correspondant à son nouveau rôle dans la supervision de sécurité en matière de GTA/SNA doit être clairement affirmé.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Afin d'assurer l'interopérabilité des technologies utilisées dans le monde entier, il convient que la Commission et l'Agence encouragent une approche coordonnée au niveau international des efforts de normalisation menés par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Certains principes régissant **la** gouvernance et **le** fonctionnement **de l'Agence** devraient être adaptés à l'approche commune sur les Agences décentralisées de **l'Union** approuvée par le Parlement européen, le Conseil et la Commission en juillet 2012.

(6) Sur la base d'une analyse au cas par cas et compte tenu du caractère particulier de l'Agence, certains principes régissant sa gouvernance et son fonctionnement devraient être adaptés à l'approche commune sur les Agences décentralisées de l'Union approuvée par le Parlement européen, le Conseil et la Commission en juillet 2012. La composition de son conseil exécutif devrait en particulier tenir compte de l'importance du secteur de l'aviation dans les différents États membres et garantir une représentation adéquate de l'expertise nécessaire.

Justification

Par sa taille, ses missions et son rôle, en tant qu'axe du système européen de sécurité aérienne, l'Agence revêt actuellement un caractère unique. Le principe de l'analyse au cas par cas permet de ne pas suivre aveuglément les adaptations recommandées par l'approche commune. L'accord entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission déclare

d'ailleurs que les particularités des Agences devraient être prises en compte quand il s'agit de réformer leur gouvernance ou leur fonctionnement.

Amendement 9

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 2 – paragraphe 2 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

(h) réglementer l'aviation civile de manière à promouvoir au mieux **son** développement, **sa** performance, **son interopérabilité et sa sécurité** d'une manière proportionnée à la nature de chaque activité;

h) réglementer l'aviation civile de manière à promouvoir au mieux **la sécurité, le développement durable, la performance, l'interopérabilité, la protection du climat, le respect de l'environnement et les économies d'énergie** d'une manière proportionnée à la nature de chaque activité;

Justification

La sécurité aérienne devrait rester la mission prioritaire de l'Agence, même s'il est admis qu'elle en a d'autres. Étant prioritaire, la "sécurité" doit être la première sur la liste.

Amendement 10

Proposition de règlement

Article 1 – point 17 – sous-point f

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 14 – paragraphe 7 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f) ***l'alinéa suivant est ajouté à la fin du*** paragraphe 7:

f) ***au*** paragraphe 7, ***le second alinéa est remplacé par le texte suivant:***

(<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2008R0216:20130129:EN:HTML>)

Amendement 11

Proposition de règlement

Article 1 – point 18

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 15 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les autorités aéronautiques nationales prennent, conformément à leur législation nationale, les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'elles reçoivent en vertu du paragraphe 1.

Amendement

3. Les autorités aéronautiques nationales prennent, conformément **à la législation de l'Union et** à leur législation nationale, les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'elles reçoivent en vertu du paragraphe 1.

(<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2008R0216:20130129:EN:HTML>)

Amendement 12

Proposition de règlement

Article 1 – point 20 – sous-point b

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 17 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Afin de garantir le bon fonctionnement et le bon développement de l'aviation civile, l'Agence:

Amendement

Afin de garantir le bon fonctionnement et le bon développement de l'aviation civile, **en particulier la sécurité**, l'Agence:

Justification

Même après les modifications et l'adjonction de nouvelles tâches, la sécurité doit rester la mission principale de l'Agence: il importe de le souligner.

Amendement 13

Proposition de règlement

Article 1 – point 20 – sous-point c bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 17 – paragraphe 2 g (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) au paragraphe 2, le point g) suivant est ajouté:

"g) conformément à l'article 2, promeut à l'échelon international les normes et règles de l'Union concernant l'aviation civile, en établissant une coopération appropriée avec les pays tiers et les organisations internationales et, de ce fait, promeut la circulation dans le monde entier des produits, services et professionnels aéronautiques de l'Union, de façon à faciliter leur accès aux nouveaux marchés en croissance."

Justification

Le rôle international de l'Agence est essentiel: c'est pourquoi il faut le renforcer.

Amendement 14

Proposition de règlement

Article 1 – point 21

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 19 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Ces documents reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans les domaines concernés et sont mis à jour en tenant compte de l'expérience acquise au niveau mondial dans le domaine de l'aviation ainsi que des progrès scientifiques et techniques.

Amendement

Ces documents reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans les domaines concernés et sont mis à jour en tenant compte de l'expérience acquise au niveau mondial dans le domaine de l'aviation, ainsi que des progrès scientifiques et techniques *et du plan directeur ATM.*

Amendement 15

Proposition de règlement

Article 1 – point 29 – sous-point b

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 33 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

(c) adopte, avant le 30 novembre de chaque année, et après réception de l'avis de la Commission, les programmes de travail annuel et pluriannuel de l'Agence pour l'année et les années à venir; ces programmes de travail sont adoptés sans préjudice de la procédure budgétaire annuelle et du programme législatif de **la Communauté** dans les domaines pertinents de la sécurité aérienne; l'avis de la Commission est joint aux programmes de travail;

Amendement

c) adopte, avant le 30 novembre de chaque année, et après réception de l'avis de la Commission, les programmes de travail annuel et pluriannuel de l'Agence pour l'année et les années à venir; ces programmes de travail sont adoptés sans préjudice de la procédure budgétaire annuelle et du programme législatif de **l'Union** dans les domaines pertinents de la sécurité aérienne; l'avis de la Commission est joint aux programmes de travail;

Justification

La Communauté a fait place à l'Union.

Amendement 16

Proposition de règlement

Article 1 – point 29 – sous-point e

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 33 – paragraphe 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, le conseil d'administration peut, par voie de décision, suspendre temporairement la délégation au directeur exécutif des compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination et la subdélégation de ces compétences par ce dernier et les exercer lui-même ou les déléguer à l'un de ses membres ou à un membre du personnel autre que le directeur exécutif.

Amendement

Lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, le conseil d'administration peut, par voie de décision **prise à la majorité absolue de ses membres**, suspendre temporairement la délégation au directeur exécutif des compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination et la subdélégation de ces compétences par ce dernier et les exercer lui-même ou les déléguer à l'un de ses membres ou à un membre du personnel autre que le directeur exécutif.

Justification

La décision de suspendre la délégation au directeur exécutif des compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination et la subdélégation de ces compétences par ce

dernier n'est pas sans effet sur le fonctionnement de l'Agence. En conséquence, il faut que plus de la moitié des membres du conseil d'administration s'accordent pour la prendre.

Amendement 17

Proposition de règlement

Article 1 – point 31 – tiret 1

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 37 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

– les mots "à la majorité des deux tiers" sont remplacés par "à la majorité **simple**";

Amendement

– les mots "à la majorité des deux tiers" sont remplacés par "à la majorité **absolue**";

Justification

Selon l'approche commune, point 13.

Amendement 18

Proposition de règlement

Article 1 – point 32

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 37 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Article 37 bis

Conseil exécutif

1. Le conseil d'administration est assisté d'un conseil exécutif.

Le conseil exécutif:

- (a) prépare les décisions devant être adoptées par le conseil d'administration;
- (b) veille, avec le conseil d'administration, à ce que des suites adéquates soient données aux conclusions et recommandations émanant des rapports d'audit interne ou externe et des évaluations, ainsi que des enquêtes de l'Office européen de lutte antifraude

Amendement

Article 37 bis

Conseil exécutif

1. Le conseil d'administration est assisté d'un conseil exécutif.

Le conseil exécutif:

- a) prépare les décisions devant être adoptées par le conseil d'administration;
- b) veille, avec le conseil d'administration, à ce que des suites adéquates soient données aux conclusions et recommandations émanant des rapports d'audit interne ou externe et des évaluations, ainsi que des enquêtes de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF);

(OLAF);

(c) sans préjudice des responsabilités du directeur exécutif telles que définies à l'article 38, assiste et conseille celui-ci dans la mise en œuvre des décisions du conseil d'administration, en vue de renforcer la surveillance de la gestion administrative et budgétaire.

3. Lorsque l'urgence l'exige, le conseil exécutif peut prendre *certaines* décisions ***provisoires au nom du conseil d'administration, en particulier en matière de gestion administrative, y compris de suspendre*** la délégation des compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination, ainsi qu'en matière budgétaire.

4. Le conseil exécutif se compose du président du conseil d'administration, d'un représentant de la Commission au conseil d'administration et de ***trois*** autres membres nommés par le conseil d'administration parmi ses membres disposant du droit de vote. Le président du conseil d'administration est également président du conseil exécutif. Le directeur exécutif prend part aux réunions du conseil exécutif, mais n'y dispose pas du droit de vote.

5. Le mandat ***des membres*** du conseil exécutif coïncide avec ***celui des membres*** du conseil d'administration. Le mandat des membres du conseil exécutif prend fin lorsqu'ils cessent d'être membres du conseil d'administration.

c) sans préjudice des responsabilités du directeur exécutif telles que définies à l'article 38, assiste et conseille celui-ci dans la mise en œuvre des décisions du conseil d'administration, en vue de renforcer la surveillance de la gestion administrative et budgétaire.

3. Lorsque l'urgence l'exige, le conseil exécutif peut, ***de manière provisoire,*** prendre ***des*** décisions ***concernant la suspension de*** la délégation des compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination, ainsi qu'en matière budgétaire. ***Ces décisions sont adoptées par une majorité de cinq membres sur les sept que compte le conseil exécutif. Le conseil d'administration en est saisi, sans délai, lors de sa réunion suivante. Le conseil d'administration peut annuler ces décisions par un vote à la majorité absolue.***

4. Le conseil exécutif se compose du président du conseil d'administration, d'un représentant de la Commission au conseil d'administration et de ***cinq*** autres membres nommés par le conseil d'administration ***pour un mandat de deux ans*** parmi ses membres disposant du droit de vote. ***Le mandat des cinq membres nommés par le conseil d'administration peut être renouvelé de manière illimitée.*** Le président du conseil d'administration est également président du conseil exécutif. Le directeur exécutif prend part aux réunions du conseil exécutif, mais n'y dispose pas du droit de vote.

5. Le mandat ***du président*** du conseil exécutif coïncide avec ***son mandat en tant que président*** du conseil d'administration. ***Le mandat du représentant de la Commission coïncide avec son mandat en tant que membre du conseil d'administration.*** Le mandat des membres du conseil exécutif prend fin lorsqu'ils

6. Le conseil exécutif tient une réunion ordinaire au moins tous les trois mois. Il se réunit en outre à l'initiative de son président **ou** à la demande de ses membres.

7. Le conseil d'administration établit le règlement intérieur du conseil exécutif.

cessent d'être membres du conseil d'administration.

6. Le conseil exécutif tient une réunion ordinaire au moins tous les trois mois. Il se réunit en outre à l'initiative de son président, à la demande de ses membres **ou à la demande du directeur exécutif**.

7. Le conseil d'administration établit le règlement intérieur du conseil exécutif.

Justification

Il importe de garantir l'ouverture et la transparence pour chaque État membre lorsque des décisions sont prises au sein conseil d'administration de l'AESA. Tous les États membres ont délégué des tâches à l'Agence afin de remplir leurs obligations en tant que signataires de la Convention de Chicago et ils doivent pouvoir s'assurer que ces obligations à l'égard de l'OACI sont remplies de manière effective et efficiente. Cette garantie serait difficile à obtenir par le truchement d'un conseil exécutif élu.

Amendement 19

Proposition de règlement

Article 1 – point 35

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 39 bis – paragraphe 2 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Avant d'être nommé, le candidat retenu par le conseil d'administration **peut être invité à faire** une déclaration devant la commission compétente du Parlement européen et à répondre aux questions posées par les membres de cette dernière.

Amendement

Avant d'être nommé, le candidat retenu par le conseil d'administration **fait** une déclaration devant la commission compétente du Parlement européen et répond aux questions posées par les membres de cette dernière.

Justification

Il est nécessaire, vu le rôle éminent du Parlement européen en tant que colégislateur et autorité budgétaire, que la commission compétente entende cette déclaration et procède à cet échange de vues.

Amendement 20

Proposition de règlement

Article 1 – point 35

Texte proposé par la Commission

3. Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans. ***Au terme de cette période***, la Commission ***procède à une évaluation qui tient compte de l'évaluation*** du travail accompli par le directeur exécutif et des missions et défis futurs de l'Agence.

Amendement

3. Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans. ***À mi-mandat***, la Commission ***élabore un rapport contenant une évaluation*** du travail accompli par le directeur exécutif et des missions et défis futurs de l'Agence. ***La Commission présente ce rapport d'évaluation à la commission compétente du Parlement européen.***

Amendement 21

Proposition de règlement

Article 1 – point 35

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 39 bis – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Le conseil d'administration informe le Parlement européen de son intention de prolonger le mandat du directeur exécutif. Dans le mois précédant cette prolongation, le directeur exécutif ***peut être invité à faire*** une déclaration devant la commission compétente du Parlement et à répondre aux questions posées par les membres de cette dernière.

Amendement

5. Le conseil d'administration informe le Parlement européen de son intention de prolonger le mandat du directeur exécutif. Dans les trois mois précédant cette prolongation, le directeur exécutif ***fait*** une déclaration devant la commission compétente du Parlement et répond aux questions posées par les membres de cette dernière.

Justification

Il est nécessaire, vu le rôle éminent du Parlement européen en tant que colégislateur et autorité budgétaire, que la commission compétente entende cette déclaration et procède à cet échange de vues.

Amendement 22

Proposition de règlement

Article 1 – point 35

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 39 ter – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Le directeur exécutif **peut être** assisté d'un **ou plusieurs directeurs exécutifs adjoints**.

1. Le directeur exécutif **est** assisté d'un **directeur exécutif adjoint**.

Justification

L'organigramme de l'Agence ne doit pas justifier une perpétuelle prolifération de directeurs adjoints.

Amendement 23

Proposition de règlement

Article 1 – point 41

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 59 – paragraphe 1 – point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f) des redevances **versées conformément à l'article 13** du règlement (UE) n° [règlement CUE] pour les tâches de GTA/SNA **exécutées en tant qu'autorité compétente**.

f) des redevances **au titre** du règlement (UE) n° 391/2013 **concernant** les tâches de **supervision** GTA/SNA **accomplies par l'Agence**.

Amendement 24

Proposition de règlement

Article 1 – point 41

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 59 – paragraphe 1 – point f bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

f bis) de subventions.

Justification

Il s'agit de permettre à l'Agence de percevoir des subventions, conformément à l'article 7 du nouveau règlement-cadre financier. Ces subventions sont un élément indispensable dans le budget de l'Agence, pour ses projets en matière de sécurité aérienne, surtout avec les pays tiers.

Amendement 25

Proposition de règlement

Article 1 – point 41 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 61 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

41 ter) L'article 61 bis suivant est inséré:

"Article 61 bis

Conflits d'intérêts

1. Le directeur exécutif, ainsi que les fonctionnaires détachés par les États membres et par la Commission à titre temporaire, font une déclaration d'engagement et une déclaration d'intérêts indiquant l'absence de tout intérêt direct ou indirect qui pourrait être considéré comme préjudiciable à leur indépendance. Ces déclarations sont faites par écrit lors de leur entrée en fonction et sont renouvelées en cas de changement dans leur situation personnelle. Les membres du conseil d'administration, du conseil exécutif et de la chambre de recours font les mêmes déclarations qui, comme leurs curriculum vitae, sont rendues publiques. L'Agence publie sur son site internet une liste des membres des organismes visés à l'article 42, ainsi que des experts internes et externes auxquels elle fait appel.

2. Le conseil d'administration met en œuvre une politique de gestion et de prévention des conflits d'intérêts, qui comprend au moins:

a) des principes de gestion et de vérification des déclarations d'intérêts, y compris des règles de publication de ces dernières, compte tenu de l'article 77;

b) une formation obligatoire sur les conflits d'intérêts pour le personnel de l'Agence et les experts nationaux détachés;

c) des règles relatives aux cadeaux et aux invitations;

d) des règles détaillées relatives aux incompatibilités pour les anciens membres du personnel de l'Agence après la fin de leurs fonctions;

e) les règles de transparence concernant les décisions de l'Agence, y compris les procès-verbaux des conseils de l'Agence qui seront rendus publics en tenant compte des informations sensibles, classifiées et commerciales; et enfin

f) des sanctions et d'autres mécanismes permettant de préserver l'autonomie et l'indépendance de l'Agence.

L'Agence tient compte de la nécessité de maintenir un équilibre entre les risques et les avantages, notamment eu égard à l'objectif d'obtenir les meilleurs avis et la meilleure expertise sur le plan technique, et à la gestion des conflits d'intérêts. Le directeur exécutif mentionne les informations relatives à la mise en œuvre de cette politique lorsqu'il présente son rapport au Parlement européen et au Conseil, conformément au présent règlement."

Justification

L'amendement propose une base juridique qui doit permettre à l'Agence de mettre en place un ensemble complet de règles de prévention et de gestion des conflits d'intérêts. Les organismes de direction de l'Agence devraient être chargés de l'élaboration et de la mise en œuvre de cette politique, à mener en tenant compte des spécificités de l'Agence, afin d'obtenir les meilleures connaissances techniques, ainsi que les informations sensibles, classifiées ou commerciales qui pourraient être concernées.

Amendement 26

Proposition de règlement

Article 1 – point 43 – sous-point d bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 64 – paragraphe 6 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d bis) le paragraphe 6 suivant est ajouté:

"6. L'effectif du personnel financé par les recettes tirées des honoraires et redevances est autorisé à fluctuer selon la demande du marché pour les certificats, les agréments et d'autres services."

Justification

Il est nécessaire que l'Agence conserve une véritable souplesse quant à la gestion du personnel voué aux activités fortement liées aux demandes du marché.

Amendement 27

Proposition de règlement

Article 1 – point 46

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 65 ter – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 5, à l'article 6, paragraphe 2, à l'article 6, paragraphe 3, à l'article 7, paragraphe 6, à l'article 8, paragraphe 5, à l'article 8 bis, paragraphe 5, à l'article 8 ter, paragraphe 6, à l'article 8 quater, paragraphe 10, à l'article 9, paragraphe 4, à l'article 10, paragraphe 5, à l'article 14, paragraphe 3, à l'article 14, paragraphe 7, à l'article 25, paragraphe 3 et à l'article 64, paragraphe 1 est conférée à la Commission pour une durée ***indéterminée***.

2. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 5, à l'article 6, paragraphe 2, à l'article 6, paragraphe 3, à l'article 7, paragraphe 6, à l'article 8, paragraphe 5, à l'article 8 bis, paragraphe 5, à l'article 8 ter, paragraphe 6, à l'article 8 quater, paragraphe 10, à l'article 9, paragraphe 4, à l'article 10, paragraphe 5, à l'article 14, paragraphe 3, à l'article 14, paragraphe 7, à l'article 25, paragraphe 3 et à l'article 64, paragraphe 1 est conférée à la Commission pour une durée ***de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement. La Commission élabore un rapport relatif à cette délégation de pouvoir, au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.***

Justification

La disposition permet un contrôle plus strict de la délégation accordée par le Parlement européen à la Commission.

Amendement 28

Proposition de règlement

Article 1 – point 46 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 216/2008

Article 65 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

46 bis) L'article 65 quinquies suivant est inséré:

"Article 65 quinquies

Rapport de la Commission

Conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au plus tard le 31 décembre 2015, la Commission procède à un examen de l'application du présent règlement et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport à ce sujet, dans la perspective d'évolutions futures concernant l'élaboration d'un cadre de sécurité durable, proportionné et fondé sur les risques."

Justification

La mesure permet un meilleur processus législatif.

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 1 – point 49

Règlement (CE) n° 216/2008

Annexe V – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. L'entité et le personnel responsables de la certification et de la supervision doivent

2. L'entité et le personnel responsables de la certification et de la supervision doivent

s'acquitter de leurs tâches avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus haute compétence technique possibles et ne doivent faire l'objet d'aucune pression ni incitation, notamment de nature financière, susceptibles d'affecter **leur jugement** ou les résultats de leurs enquêtes, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par les résultats des tâches de certification ou de supervision.

s'acquitter de leurs tâches avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus haute compétence technique possibles et ne doivent faire l'objet d'aucune pression ni incitation, notamment de nature financière, susceptibles d'affecter **leurs décisions** ou les résultats de leurs enquêtes, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par les résultats des tâches de certification ou de supervision.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le règlement à l'examen (modifiant le règlement (CE) n° 216/2008), relatif aux aéroports, à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne, fait partie du paquet législatif sur le ciel unique européen et traite des questions de sécurité aérienne et des compétences de l'Agence européenne de sécurité aérienne.

Il s'agit d'un règlement très important pour deux raisons: d'une part, l'adaptation aux nouvelles règles du ciel unique européen; d'autre part, la réforme de la gouvernance visant à mettre en œuvre l'accord interinstitutionnel sur les Agences européennes conclu en juillet 2012.

Dans cet accord, la Commission, le Parlement européen et le Conseil sont convenus d'une approche commune des Agences européennes. L'accord, s'il n'est pas juridiquement contraignant, se fonde sur une approche commune, au cas par cas, et apporte des progrès sur de très nombreux points (création, choix du siège, gouvernance, fonctionnement, utilisation des ressources et modalités de contrôle des Agences).

L'objectif principal du règlement à l'examen est d'instaurer et de conserver un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile en Europe et de mettre en place la structure de l'Agence (gouvernance).

Le règlement s'applique, ainsi que le prévoit son article 1^{er}, à la conception, à la production, à l'entretien et à l'exploitation de produits aéronautiques, aux personnels et organismes participant à la conception, à la production et à l'entretien de ces produits, aux personnels et organismes participant aux opérations en vol, à la conception, à l'entretien et à l'exploitation des aérodromes, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant, ainsi qu'à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne (GTA/SNA) (services de gestion du trafic aérien, de météorologie aéronautique, d'informations aéronautiques, de communication, de navigation et de surveillance).

Il est possible de diviser le texte en deux parties:

- la première, technique, expose une série de définitions, de principes, de règles et de catégories d'organismes compétents en matière de sécurité aérienne, en vue d'établir des critères et des normes européennes dans le domaine de la sécurité,
- la seconde, consacrée à l'AESA, indique des règles relatives à la gouvernance de l'Agence et à ses compétences.

En ce qui concerne la première partie, le rapporteur estime que la sécurité peut être améliorée par un contrôle constant et extrêmement exigeant des agréments accordés pour les composants aéronautiques et autres pièces techniques, ainsi que de la formation des pilotes et du personnel navigant.

Il importe que ces certifications continuent d'être accordées par des organismes qualifiés et que la coopération entre la Commission, l'AESA et les autorités nationales soit renforcée en ce domaine, afin de coordonner le mieux possible ces dossiers.

Les États membres jouent également un rôle important à cet égard, car ils peuvent intervenir immédiatement lorsque survient un problème de sécurité relatif à un des éléments régis par le présent règlement (produit, personne, organisme).

Quant à la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, le rapporteur se trouve d'accord avec la Commission pour prévoir l'obligation d'un agrément pour les organismes qui participent à la conception, à la fabrication et à l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA, dont dépend la sécurité.

La seconde partie du règlement dispose de son côté des normes sur la gouvernance de l'AESA. Cette Agence est de fait l'organe de contrôle du secteur aéronautique dans l'Union européenne.

L'aviation civile est en Europe un secteur encore très fragmenté: avec la création de l'Agence (le 15 juillet 2002), les États membres se sont donné pour but de promouvoir un modèle législatif unitaire en décidant de normes communes pour les certifications et les règles de sécurité aérienne.

L'Agence, compte tenu de ses compétences et de leur effet pour les États membres, compte parmi les plus grandes des Agences européennes et possède des compétences techniques des plus complexes.

La Commission a voulu préciser et distinguer les compétences de l'AESA et d'Eurocontrol en décidant que l'Agence se concentrerait sur la rédaction et la supervision de la réglementation technique et Eurocontrol sur les tâches opératoires, tandis qu'elle se réservait la réglementation économique.

Il est toutefois nécessaire que ce renforcement des compétences et de l'efficacité de l'Agence ne se fassent pas au détriment de la sécurité du secteur de l'aviation. Celle-ci doit rester la mission première de l'Agence.

En outre, toujours à l'intérieur du même accord, la Commission propose de modifier le nom de l'Agence en Agence de l'Union européenne pour l'aviation.

Le rapporteur estime important que la question de la sécurité demeure ancrée de manière bien solide au rôle et au nom de l'Agence. C'est pourquoi il ne craint pas de s'opposer à la Commission pour éviter que ne disparaisse, du nom de l'Agence, le mot de "sécurité" qui, jusqu'à présent, lui a servi de marque d'identification.

Enfin, il est important de comprendre quel rôle l'Agence doit incarner sur la scène internationale. De toute évidence, le fait de reconnaître à l'Agence des compétences entières sur l'aviation civile doit se refléter dans le profil qu'elle adopte au niveau international.

Actuellement, l'Agence entretient des rapports bilatéraux avec quelques pays importants (Canada, Singapour, Israël), sous forme d'échanges d'informations (par exemple, sur la liste noire des compagnies aériennes) et de bonnes pratiques.

Le rapporteur estime qu'il importe de poursuivre sur cette voie, dans la perspective d'une sécurité aérienne en amélioration constante et pour la conservation de l'efficacité des relations internationales dans le secteur de l'aviation.

Il estime de fait que renforcer le rôle de l'AESA peut contribuer à en faire un organisme compétent et reconnu à l'échelon mondial.

Il importera néanmoins de s'assurer que les nouvelles compétences intégrées parmi les missions de l'Agence ne provoquent pas un gonflement de son budget, parce que cela risquerait de remettre en cause et de rouvrir toute une série de questions sur le budget des Agences européennes.

Il importe donc de trouver, le cas échéant, des instruments externes qui puissent aider à accroître le budget de l'Agence afin de lui permettre d'être à la hauteur de l'ensemble des nouvelles compétences qui lui sont attribuées.

L'idée que retient le rapporteur, après avoir entendu les principaux acteurs de l'aviation européenne, ainsi que nombre des parties intéressées par le présent règlement, est de s'abstenir de déposer des amendements sur la partie du règlement qui touche à la sécurité, chacun des acteurs s'accordant à y trouver suffisamment de garanties quant à l'efficacité des normes proposées.

En revanche, il prend une autre position quant au rôle dévolu à l'Agence.

La véritable difficulté posée par ce règlement est de déterminer exactement le rôle de l'Agence nouvelle et de comprendre dans quelle direction il est souhaitable qu'elle évolue à l'avenir.

C'est pourquoi le rapporteur a déterminé quelques points, notamment au sujet du rôle du directeur exécutif de l'Agence et du conseil exécutif, en visant à respecter le nouvel accord interinstitutionnel sur les Agences, tout en assurant au Parlement européen un pouvoir important de contrôle sur les activités de l'Agence.

Il importe en outre de trouver une formule, pour la composition du conseil exécutif de l'Agence, qui fasse qu'aucun pays ne soit favorisé, ni défavorisé, et que tous les États soient représentés.

Le rapporteur a conscience du fait qu'il s'agit là d'une occasion insigne pour le Parlement européen de décider du rôle international à donner à l'Agence, dans la perspective d'une redistribution des compétences dans le milieu de l'aviation, européenne et mondiale.

Le rapporteur approuve le recours aux actes délégués dans des matières qui concernent principalement des éléments techniques non essentiels, qu'il faut régulièrement mettre à jour afin de suivre l'évolution technique internationale.

PROCÉDURE

Titre	Modification du règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne
Références	COM(2013)0409 – C7-0169/2013 – 2013/0187(COD)
Date de la présentation au PE	11.6.2013
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 1.7.2013
Rapporteur Date de la nomination	David-Maria Sassoli 10.7.2013
Examen en commission	14.11.2013 20.1.2014
Date de l'adoption	30.1.2014
Résultat du vote final	+: 28 -: 1 0: 0
Membres présents au moment du vote final	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Saïd El Khadraoui, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, David-Maria Sassoli, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Artur Zasada
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Phil Bennion, Spyros Danellis, Michel Dantin, Rosa Estaràs Ferragut, Michael Gahler, Bernadette Vergnaud, Janusz Władysław Zemke
Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Charalampos Angourakis, Jens Geier
Date du dépôt	10.2.2014