



Informations de base	
<p><b>2001/0235(COD)</b></p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p>	Procédure terminée
<p>Ciel unique européen: fourniture de services de navigation aérienne</p> <p>Abrogation <a href="#">2013/0186(COD)</a> Modification <a href="#">2008/0127(COD)</a></p> <p><b>Subject</b></p> <p>3.20.01 Transport aérien de personnes et fret</p>	





Acteurs principaux				
Parlement européen	<b>Commission au fond</b>	<b>Rapporteur(e)</b>	<b>Date de nomination</b>	
	<b>DELE</b> Délégation PE au comité de conciliation	SANDERS-TEN HOLTE Maria Johanna (Marieke) (ELDR)	11/07/2003	
	<b>Commission au fond précédente</b>	<b>Rapporteur(e) précédent(e)</b>	<b>Date de nomination</b>	
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	SANDERS-TEN HOLTE Maria Johanna (Marieke) (ELDR)	20/11/2001	
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	SANDERS-TEN HOLTE Maria Johanna (Marieke) (ELDR)	20/11/2001	
	<b>Commission pour avis précédente</b>	<b>Rapporteur(e) pour avis précédent(e)</b>	<b>Date de nomination</b>	
	<b>JURI</b> Juridique et marché intérieur	RIPOLL Y MARTÍNEZ DE BEDOYA Carlos (PPE-DE)	06/11/2001	
	<b>ITRE</b> Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
	Conseil de l'Union européenne	<b>Formation du Conseil</b>	<b>Réunions</b>	<b>Date</b>
		Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2525	2003-09-22
Transports, télécommunications et énergie		2452	2002-10-03	
Transports, télécommunications et énergie		2472	2002-12-05	
Agriculture et pêche		2494	2003-03-17	

Commission européenne	<b>DG de la Commission</b>	<b>Commissaire</b>
	Energie et transports	

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
10/10/2001	Publication de la proposition législative	COM(2001)0564 	Résumé
25/10/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
10/07/2002	Vote en commission, 1ère lecture		
10/07/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0266/2002	
03/09/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0392/2002	Résumé
03/09/2002	Débat en plénière	CRE link	
03/10/2002	Débat au Conseil		
26/11/2002	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2002)0658 	Résumé
18/03/2003	Publication de la position du Conseil	15853/2/2002	Résumé
27/03/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
12/06/2003	Vote en commission, 2ème lecture		
12/06/2003	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0225/2003	
02/07/2003	Débat en plénière	CRE link	
03/07/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0325/2003	Résumé
22/09/2003	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
14/10/2003	Réunion formelle du Comité de conciliation		
09/12/2003	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0009/2004	
20/01/2004	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3691/2003	
28/01/2004	Débat en plénière	CRE link	
29/01/2004	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0042/2004	Résumé
02/02/2004	Décision du Conseil, 3ème lecture		
10/03/2004	Signature de l'acte final		
10/03/2004	Fin de la procédure au Parlement		
31/03/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		
09/12/2004	Décision finale du comité de conciliation		Résumé

Informations techniques	
Référence de la procédure	2001/0235(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation <a href="#">2013/0186(COD)</a> Modification <a href="#">2008/0127(COD)</a>

<b>Base juridique</b>	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
<b>État de la procédure</b>	Procédure terminée

<b>Portail de documentation</b>				
<b>Parlement Européen</b>				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A5-0266/2002</a>	10/07/2002	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T5-0392/2002</a> <a href="#">JO C 272 13.11.2003, p. 0030-0303 E</a>	03/09/2002	<a href="#">Résumé</a>
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		<a href="#">A5-0225/2003</a>	12/06/2003	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		<a href="#">T5-0325/2003</a> <a href="#">JO C 074 24.03.2004, p. 0667-0762 E</a>	03/07/2003	<a href="#">Résumé</a>
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		<a href="#">A5-0009/2004</a>	09/12/2003	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		<a href="#">T5-0042/2004</a> <a href="#">JO C 096 21.04.2004, p. 0019-0101 E</a>	29/01/2004	<a href="#">Résumé</a>
<b>Conseil de l'Union</b>				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position		<a href="#">07251/2003</a>	11/03/2003	
Position du Conseil		<a href="#">15853/2/2002</a> <a href="#">JO C 129 03.06.2003, p. 0016-0025 E</a>	18/03/2003	<a href="#">Résumé</a>
<b>Commission Européenne</b>				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		<a href="#">COM(2001)0564</a> 	10/10/2001	<a href="#">Résumé</a>
Proposition législative modifiée		<a href="#">COM(2002)0658</a> 	26/11/2002	<a href="#">Résumé</a>
Communication de la Commission sur la position du Conseil		<a href="#">SEC(2003)0363</a> 	25/03/2003	<a href="#">Résumé</a>
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		<a href="#">COM(2003)0514</a> 	27/08/2003	<a href="#">Résumé</a>
Document de suivi		<a href="#">C(2010)5110</a>	12/08/2010	
<b>Autres Institutions et organes</b>				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	<a href="#">CDR0004/2002</a> <a href="#">JO C 278 14.11.2002, p. 0013</a>	15/05/2002	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES0839/2002</a> <a href="#">JO C 241 07.10.2002, p. 0024</a>	17/07/2002	
	Projet commun approuvé par les			

CSL/EP	co-présidents du Comité de conciliation	<a href="#">3691/2003</a>	20/01/2004	
--------	---	---------------------------	------------	--

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>	

Acte final	
<a href="#">Règlement 2004/0550</a> <a href="#">JO L 096 31.03.2004, p. 0010-0019</a>	<a href="#">Résumé</a>

## Ciel unique européen: fourniture de services de navigation aérienne

2001/0235(COD) - 27/08/2003 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

Sur les 16 amendements à la position commune adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture, la Commission en accepte 6 intégralement et 8 dans leur principe, sous réserve d'une reformulation. Elle rejette les 2 autres amendements. La Commission accepte intégralement les amendements visant à : - préconiser une définition souple des redevances de route afin de permettre la constitution de réserves financières; - rétablir le texte de la proposition de la Commission concernant l'obligation, pour les États membres, de tenir la Commission informée des modalités de la coopération entre le secteur civil et le secteur militaire en matière de contrôle du trafic aérien; - prévoir un ajout qui clarifie la nature et la portée des conditions dont sont assorties les certificats; - préciser le délai dont disposent les États membres pour désigner le ou les prestataires de services autorisés en ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels. La Commission accepte dans leur principe, sous réserve d'une reformulation les amendements visant à : - réintroduire dans le texte la dimension sociale, et en particulier la nécessité d'une action législative en vue de pallier la pénurie de contrôleurs et d'harmoniser les procédures d'autorisation des contrôleurs; - prévoir une période maximale et une période minimale pour la durée de validité des certificats, respectivement fixées à dix et cinq ans; - prévoir des ajouts destinés à clarifier la portée des exigences communes; - rétablir le texte de la proposition de la Commission concernant la régulation économique, et notamment les mesures d'incitation financière. Enfin, la Commission rejette les amendements visant à : - introduire le principe de la valeur commerciale des données opérationnelles; - limiter les subventions croisées entre les services de navigation aérienne aux cas exceptionnels; - supprimer la période de transition prévue pour l'entrée en vigueur du système de certification.

## Ciel unique européen: fourniture de services de navigation aérienne

2001/0235(COD) - 25/03/2003

Les modifications apportées par le Conseil sont généralement acceptables dans la mesure où elles garantissent la réalisation des objectifs poursuivis par le règlement. La Commission préférerait cependant que les coûts externes soient expressément inclus dans le système de tarification, conformément à l'objectif d'introduction de taxes environnementales poursuivi au sein de l'OACI et à la décision d'identifier et prendre des mesures spécifiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions, si aucune action de cette nature n'est décidée au sein de l'OACI d'ici à 2002, formulée par le Conseil et le Parlement européen dans le 6ème programme d'action en matière d'environnement. Tout en préférant une référence explicite aux coûts externes dans l'assiette des redevances, la Commission considère que les dispositions actuelles permettent encore implicitement de moduler les redevances afin de promouvoir l'efficacité environnementale.

## Ciel unique européen: fourniture de services de navigation aérienne

2001/0235(COD) - 10/03/2004 - Acte final

**OBJECTIF** : établir un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen d'ici le 31 décembre 2004. **ACTE LÉGISLATIF** : Règlement 550/2004/CE du Parlement Européen et du Conseil relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services"). **CONTENU** : sur la base du projet commun approuvé par le comité de conciliation (voir résumé précédent), le Conseil a adopté les quatre règlements qui, ensemble, visent à créer un "ciel unique européen" en instaurant des règles communes concernant l'utilisation de l'espace aérien dans la Communauté afin de réduire les retards des vols et la saturation de l'espace aérien. Le paquet "ciel unique européen" comprend un règlement-cadre et trois règlements d'application relatifs à la fourniture de services de navigation aérienne, à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien, ainsi qu'à l'interopérabilité du réseau européen de gestion du transport aérien. Ces règlements visent, en particulier, à améliorer et à renforcer la sécurité, ainsi qu'à restructurer l'espace aérien en fonction du trafic et non des frontières nationales. Le règlement sur la fourniture de services vise à définir des exigences communes pour garantir la prestation sûre et efficace, dans la continuité et l'interopérabilité, des services de navigation aérienne dans l'ensemble de la Communauté. Il établit un système harmonisé de certification et contient des règles pour la désignation des prestataires de services: - les autorités de surveillance nationales doivent assurer un contrôle adéquat de l'application du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne qui fournissent des services dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'État membre qui a désigné ou établi l'autorité concernée. À cette fin, chaque autorité de surveillance 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. Les autorités nationales de surveillance peuvent déléguer les inspections et enquêtes à des organismes agréés répondant à certaines exigences; - l'octroi de licences aux contrôleurs: il est désormais prévu que, dans les

meilleurs délais après l'entrée en vigueur de ce règlement, la Commission présentera, le cas échéant, une proposition sur l'octroi de licences aux contrôleurs. Un considérant souligne que des dispositions seront prises pour harmoniser les systèmes d'octroi de licences aux contrôleurs, afin d'améliorer la disponibilité de contrôleurs et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences; - des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne sont définies. Elles portent au moins sur les éléments suivants : compétence et aptitude technique et opérationnelle, systèmes et procédés de gestion de la sécurité et de la qualité, système de comptes rendus, qualité des services, solidité financière, responsabilité et couverture des risques, propriété et structure organisationnelle, notamment la prévention de conflits d'intérêt, ressources humaines, notamment des plans de recrutement adéquats, sûreté. Le règlement contient également des dispositions relatives à la certification des prestataires de services de navigation aérienne, à la transparence comptable et à la tarification. ENTRÉE EN VIGUEUR : 01/04/2004.

## **Ciel unique européen: fourniture de services de navigation aérienne**

2001/0235(COD) - 03/09/2002 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Mme Marieke SANDERS-TEN HOLTE (ELDR, NL), le Parlement européen a approuvé la proposition dans les grandes lignes, sous réserve d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). En ce qui concerne la prestation de services de navigation aérienne, le Parlement insiste sur le maintien d'un haut niveau de sécurité. Afin de faciliter le recrutement et la mobilité des contrôleurs aériens, la reconnaissance mutuelle des licences devrait être assurée, et des programmes de recrutement des contrôleurs devraient être développés. Les députés ont aussi demandé que l'indépendance des autorités nationales de surveillance soit garantie et que des standards internationaux soient utilisés pour la sélection des prestataires de services. À noter qu'une majorité de députés a adopté les amendements déposés par le PSE et le groupe GUE/NGL (concernant les relations entre les prestataires de services) en rejetant les articles 9 et 11, paragraphes 2 et 3 du règlement sur les services de navigation aérienne, au motif que ces textes auraient rendu l'harmonisation et l'intégration plus difficile.

## **Ciel unique européen: fourniture de services de navigation aérienne**

2001/0235(COD) - 03/07/2003 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de Mme Marieke SANDERS-TEN HOLTE (ELDR, NL), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve des amendements suivants : - sur la base d'une proposition de la Commission, des mesures doivent être prises pour pallier la pénurie de contrôleurs par l'amélioration et l'harmonisation au niveau communautaire des procédures de sélection, de formation, d'autorisation, d'évaluation et d'octroi de licences aux contrôleurs et au personnel GTA (gestion de l'espace et du trafic aérien), et pour établir la reconnaissance mutuelle des licences ; - les certificats destinés à la prestation de services de navigation aérienne devraient être délivrés pour une période minimale de cinq ans et une période maximale de dix ans. Les certificats précisent les droits et obligations des prestataires de services de navigation aérienne concernant en particulier la sécurité. La certification ne peut être subordonnée qu'aux conditions définies à l'annexe II du règlement. Ces conditions : sont objectivement justifiées, non discriminatoires, proportionnées et transparentes ; reflètent le fait que les services de navigation aérienne sont d'intérêt public et elles sont harmonisées; sont compatibles avec les normes internationales applicables ; permettent la coopération entre les prestataires de services ; répondent aux normes de qualité exigées par les usagers ; - lorsque, dans un État membre, les services de navigation sont fournis par des organismes distincts selon que le trafic aérien est civil ou militaire, cet État doit tenir la Commission informée des modalités de la coopération entre ces organismes et des actions entreprises pour renforcer cette coopération ou, lorsque cela est possible, pour intégrer ces entités les unes aux autres ; - les redevances doivent encourager une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne au coût le plus bas possible et stimuler la fourniture de services intégrés. Elle peuvent servir de mesures d'incitation et de dissuasion se présentant sous la forme d'avantages et de désavantages financiers et s'appliquant aux prestataires de service de navigation aérienne et/ou aux usagers de l'espace aérien. Une subvention croisée de divers prestataires de services de navigation aérienne ne doit être envisageable qu'à titre exceptionnel et doit alors être dûment signalée.

## **Ciel unique européen: fourniture de services de navigation aérienne**

2001/0235(COD) - 18/03/2003 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté à l'unanimité sa position commune concernant le paquet "ciel unique européen". Il a apporté des modifications aux propositions de la Commission, qui portent tant sur la forme que sur le fond. Pour ce qui est de la teneur des propositions, le Conseil a introduit certaines modifications visant à tenir compte de demandes spécifiques formulées par les États membres. Des modifications ont également été apportées eu égard à des demandes émanant des autorités militaires des États membres. Pour ce qui est des amendements présentés par le Parlement européen en première lecture, le Conseil note que la grande majorité de ces amendements sont très similaires aux dispositions correspondantes des positions communes du Conseil. S'agissant du règlement sur la fourniture de services, le Conseil a tenu compte, en totalité ou partiellement, de 21 amendements proposés par le Parlement. Les principales modifications concernant le règlement sont les suivantes : - Conformément aux amendements adoptés par le Parlement, le Conseil a réexaminé le règlement afin d'accorder un degré élevé de priorité aux questions de sécurité. Il a exclu du champ d'application du règlement les services de recherche et de sauvetage, étant donné qu'ils ne font pas partie des services de navigation aérienne et que, dans certains États membres, ils relèvent de l'armée; - Le Conseil a précisé quelles sont les tâches des autorités de surveillance nationales en ce qui concerne les prestataires de services de navigation aérienne et il a décidé de simplifier les règles relatives à la délégation des tâches par ces autorités à des organismes agréés. Il a supprimé la disposition concernant l'octroi de licences et la formation pour les contrôleurs, étant donné que cette disposition a une nature déclaratoire et que, en tant que telle, elle n'a pas sa place dans le règlement; - En ce qui concerne les règles relatives à la fourniture de services, le Conseil a clarifié le texte en prévoyant une disposition séparée relative aux "exigences communes" et en remplaçant le système d'agrément des prestataires de services de navigation aérienne par un système de certification de ces prestataires de services. Ce système ne s'appliquera pas au cas des prestataires de services de navigation aérienne qui fournissent ces services principalement pour des mouvements d'aéronefs autres que la circulation aérienne générale. - Pour ce qui est de la désignation des prestataires de services de la circulation aérienne, le Conseil a affirmé que les États membres ont un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne le choix d'un prestataire de services et a étendu cette prérogative à la désignation des prestataires de services météorologiques; - Le Conseil a tenu compte de la suggestion du Parlement visant à assurer la cohérence entre le système de tarification et l'Accord multilatéral d'Eurocontrol relatif aux redevances de route. Pour ce qui est de l'établissement de l'assiette des redevances, le Conseil a supprimé les dispositions relatives aux coûts externes. En ce qui concerne les mécanismes d'incitation dans le cadre des systèmes de tarification, la décision d'appliquer ou non de tels mécanismes relève de la compétence exclusive de chaque État membre.

## **Ciel unique européen: fourniture de services de navigation aérienne**

2001/0235(COD) - 29/01/2004 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

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

## **Ciel unique européen: fourniture de services de navigation aérienne**

2001/0235(COD) - 10/10/2001 - Document de base législatif

**OBJECTIF** : définir un cadre communautaire pour les prestations de services de navigation aérienne. **CONTENU** : la proposition de règlement s'inscrit dans un paquet législatif sur la gestion du trafic aérien, afin de réaliser le Ciel unique européen d'ici le 31/12/2004 (voir également COD/2001/0060, COD/2001/0236 et COD/2001/0237). Bien que les États membres restent responsables du statut des prestataires de service de navigation aérienne, la réglementation proposée imposera les mêmes obligations et offrira les mêmes opportunités à tous les prestataires afin de créer un espace aérien véritablement sans frontières au sein de l'Union. Les services concernés sont les suivants : - services de contrôle du trafic aérien ; - autres services : météorologiques, de recherche et de sauvetage, d'information aéronautique ; - services accessoires : services de communication, navigation et de surveillance. Afin que les services proposés respectent les objectifs de performance, de sécurité et d'uniformité de l'espace aérien européen dans son ensemble, la Commission propose l'introduction d'un système harmonisé d'autorisations selon un cahier des charges précis. Les États membres seront responsables de la mise en oeuvre du système et reconnaîtront mutuellement leurs autorisations. Ceci facilitera également le rapprochement entre prestataires. Les États membres pourront continuer à désigner des prestataires de services de contrôle aérien opérant en monopole sur des espaces aériens fonctionnels spécifiques (voir annexe III). De plus, la fourniture de services accessoires sera ouverte à la concurrence. Enfin, les prestataires de services devront publier des comptes annuels séparés par type de service presté. Les redevances devront être fixées selon des principes de non-discrimination, de transparence, d'adhérence aux coûts réels. Elles devraient également constituer des incitations à atteindre les objectifs politiques fixés. Une partie des redevances payées par les compagnies aériennes pourrait être utilisée pour financer les améliorations du système. La Commission explorera cette possibilité en allouant une partie de ces redevances à des actions visant l'augmentation des capacités du système de contrôle du trafic aérien pour mettre en oeuvre des projets d'intérêt commun entre 2002 et 2005.

## **Ciel unique européen: fourniture de services de navigation aérienne**

2001/0235(COD) - 26/11/2002 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission tient compte, en totalité ou partiellement, de 31 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les autres amendements ne sont pas acceptés. La Commission accepte tels quels les amendements ayant pour objet : - clarifier ou améliorer le texte du règlement en ajoutant des références à la sécurité, à la qualification des organisations reconnues, au recrutement de contrôleurs, aux normes internationales, à la coopération entre les prestataires de services, à la coopération entre les autorités civiles et militaires et à l'utilisation de données ; - introduire un considérant qui annonce la disposition de l'article 5, paragraphe 2, concernant les rôles et responsabilités futurs de l'Agence européenne de la sécurité aérienne ; - inviter la Commission à prendre des mesures en vue d'aider à résoudre le problème du manque de contrôleurs ; - rappeler que c'est avant tout aux États membres qu'il incombe de veiller à l'établissement de relations entre leurs autorités civiles et militaires. La Commission accepte en partie ou sur la forme les amendements tendant à : - fixer une durée de validité des autorisations ; - introduire deux nouvelles exigences relatives à la définition de conditions harmonisées attachées aux autorisations ; - préciser que, en dépit du droit qu'ont les prestataires de services de trafic aérien en place d'exercer leurs activités après l'entrée en vigueur du règlement en question, ces activités doivent être soumises à une obligation de performance continue et accrue sur les plans de la sécurité et de l'efficacité ; - subordonner entièrement le système de tarification proposé au système de redevances de route établi en vertu de l'accord multilatéral conclu par Eurocontrol ; - préciser qu'il incombe aux États membres de fixer des taux de redevance unitaires ; - mentionner le principe de la consultation des professionnels dans un considérant ; - justifier une révision du système de tarification en vue d'une plus grande souplesse dans la détermination de l'assiette ; - préciser les domaines dans lesquels il convient d'agir pour résoudre le problème du manque de ressources humaines ; - préciser davantage les conditions relatives à l'échange de données d'exploitation ; - rappeler que l'amélioration de la rentabilité ne doit pas compromettre la sécurité.