



Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2001/0237(COD) codécision) Règlement	Procédure terminée
Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien Modification 2008/0127(COD) Abrogation 2015/0277(COD)	
Sujet 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret	

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

Evénements clés			
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		Résumé
10/07/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0266/2002	
03/09/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0394/2002	Résumé
03/10/2002	Débat au Conseil	2452	
26/11/2002	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2002)0658	Résumé
18/03/2003	Publication de la position du Conseil	15854/3/2002	Résumé
27/03/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
12/06/2003	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
12/06/2003	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0225/2003	
02/07/2003	Débat en plénière		
03/07/2003	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0327/2003	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	
11/12/2003	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3693/2003	
28/01/2004	Débat en plénière		
29/01/2004	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0044/2004	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 procédure	2001/0237(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement

	Modification 2008/0127(COD) Abrogation 2015/0277(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/5/19813

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2001)0564	10/10/2001	EC	Résumé
Comité des régions: avis	CDR0004/2002 JO C 278 14.11.2002, p. 0013	15/05/2002	CofR	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A5-0266/2002	10/07/2002	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0839/2002 JO C 241 07.10.2002, p. 0024	17/07/2002	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T5-0394/2002 JO C 272 13.11.2003, p. 0030-0325 E	03/09/2002	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2002)0658	26/11/2002	EC	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	07251/2003	11/03/2003	CSL	
Position du Conseil	15854/3/2002 JO C 129 03.06.2003, p. 0026-0041 E	18/03/2003	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2003)0363	25/03/2003	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A5-0225/2003	12/06/2003	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T5-0327/2003 JO C 074 24.03.2004, p. 0667-0782 E	03/07/2003	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2003)0514	27/08/2003	EC	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture	A5-0009/2004	09/12/2003	EP	
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3693/2003	11/12/2003	CSL/EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture	T5-0044/2004 JO C 096 21.04.2004, p. 0019-0103 E	29/01/2004	EP	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre	32006R1032 JO L 186 07.07.2006, p. 0027-0045	06/07/2006	EU	

Informations complémentaires

Commission européenne	EUR-Lex
-----------------------	-------------------------

Acte final

Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

OBJECTIF : assurer l'interopérabilité, sur le territoire de la Communauté, des différents systèmes et composants du réseau de gestion du trafic aérien et de tirer parti des possibilités offertes par les nouvelles technologies. **CONTENU** : la proposition de règlement s'inscrit dans un paquet législatif sur la gestion du trafic aérien, afin de réaliser le Ciel unique européen d'ici le 31/12/2004 (voir également COD/2001/0060, COD/2001/0235 et COD/2001/0236). Les principaux éléments de la réglementation proposée sont les suivants : 1) Exigences essentielles, spécifiques, règles et standards : l'approche suivie par la Commission est la suivante : - fixation des exigences essentielles et spécifiques s'imposant à tous les acteurs du développement, de la production et de l'opération des systèmes (annexées à la proposition de règlement); - adoption des règles de mise en oeuvre de ces exigences. L'objectif est d'assurer le respect de ces règles notamment dans le cadre d'opérations transfrontières et d'actions intégrées assurant la performance et l'intégration des systèmes. Les règles de mise en oeuvre peuvent notamment imposer aux opérateurs concernés une date limite d'entrée en vigueur des nouveaux concepts et des avancées technologiques. En cas de non-respect de ces règles, le Comité "Ciel Unique" sera saisi; - la définition de standards européens impliquant un accord par consensus de tous les acteurs, y compris sur les conditions de leur mise en oeuvre volontaire. 2) Procédures d'adoption et de mise en oeuvre des règles et standards : les règles de mise en oeuvre seront établies selon les règles bientôt en vigueur à Eurocontrol. Les standards seront adoptés par consensus après une enquête publique et après approbation par les organisations de standardisation reconnues comme Eurocae, l'Organisation européenne pour l'Équipement d'Aviation Civile. Ces standards devront être repris tel quels dans les standards nationaux. Les industriels devront produire une déclaration de conformité aux exigences essentielles, sans certification supplémentaire des autorités. Pour pouvoir produire cette déclaration ou s'écarter des standards, les industriels devront soumettre un dossier à un organe préalablement notifié qui certifiera la conformité du produit aux exigences essentielles. 3) Soutien et mise en oeuvre des progrès technologiques : afin que l'espace aérien communautaire bénéficie des solutions techniques et commerciales les plus avancées et les mieux adaptées aux besoins des utilisateurs et des passagers, la Commission propose de : - optimiser les procédures d'aide financière du programme des réseaux transeuropéens et du cinquième programme cadre de recherche et de développement (1998-2002) ; - fournir un cadre aux projets d'intérêt commun à travers le nouveau programme cadre de recherche et de développement (2003-2006) dans lequel la recherche aéronautique est une priorité.?

Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

La commission a adopté le rapport de Mme Marieke SANDERS-TEN HOLTE (ELDR, NL) qui approuve la proposition dans les grandes lignes, dans le cadre de la procédure de codécision (1ère lecture), sous réserve d'un certain nombre d'amendements. Ceux-ci ont porté surtout sur la question de la sécurité, en insistant pour que des niveaux élevés de sécurité soient maintenus là où les obligations sont introduites pour l'utilisateur, que les révisions du système de navigation aérienne tiennent dûment compte à l'avenir des niveaux de sécurité et que les niveaux de sécurité soient explicitement examinés lors de l'octroi des autorisations à des prestataires de services. Le rapport précise que ces autorisations devraient être octroyées pour une durée minimale de 5 ans et une durée maximale de 10 ans. Par ailleurs, la commission parlementaire introduit une procédure de renvoi à la Commission, visant à garantir une application uniforme du règlement. Un autre amendement vise à ce que le personnel GTA (gestion de l'espace et du trafic aérien) soit aussi inclus dans le nouveau règlement que la Commission devra présenter sur la mobilité des contrôleurs du trafic aérien. L'amendement propose également qu'il y ait reconnaissance mutuelle des licences. De plus, le rapport insiste sur la nécessité d'une coopération renforcée entre les services de trafic aérien civils et militaires. Parmi les autres amendements présentés par la commission : la nécessité de n'utiliser les données d'exploitation qu'à des fins d'exploitation, afin d'éviter toute utilisation abusive de telles données; la nécessité d'apporter l'expertise d'Eurocontrol dans le système de tarification; et un nouvel article précisant que, dans les situations de monopole, les tarifs et conditions doivent être établis par des autorités nationales de supervision après consultation des utilisateurs de l'espace aérien, et compte dûment tenu des meilleures pratiques, afin de garantir un certain équilibre entre les intérêts en jeu.?

Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

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). Par ses amendements, le Parlement souligne la nécessité de maintenir un niveau élevé de sécurité et insiste sur l'objectif ultime de la réalisation d'une interopérabilité globale. Les députés estiment que les États membres ne peuvent, à eux seuls, prendre les mesures nécessaires pour garantir l'interopérabilité du réseau de trafic aérien. Le principe de subsidiarité justifie dès lors de prendre ces mesures au niveau communautaire et de confier un rôle primordial à l'Agence européenne de navigation et de sécurité aérienne.?

Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

La proposition modifiée de la Commission tient compte, en totalité ou partiellement, de 10 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les autres amendements ne sont pas acceptés. La Commission accepte tels quels les amendements qui apportent des éclaircissements ou des améliorations au texte du règlement en insistant sur les aspects relatifs à la sécurité et sur la nécessité de consulter les parties intéressées. La Commission accepte en partie ou sur le principe les amendements visant à : - énoncer sans un considérant le principe de la consultation de professionnels du secteur; - souligner la nécessité de procéder systématiquement à une analyse des incidents.?

Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

Le Conseil a adopté à l'unanimité sa position commune concernant le paquet "ciel unique européen". Il a apporté des modifications aux propositions de la Commission, qui portent tant sur la forme que sur le fond. Pour ce qui est de la teneur des propositions, le Conseil a introduit certaines modifications visant à tenir compte de demandes spécifiques formulées par les États membres. Des modifications ont également été apportées eu égard à des demandes émanant des autorités militaires des États membres. Pour ce qui est des amendements présentés par le Parlement européen en première lecture, le Conseil note que la grande majorité de ces amendements sont très similaires aux dispositions correspondantes des positions communes du Conseil. S'agissant du règlement sur l'interopérabilité, le Conseil a tenu compte, en totalité ou partiellement, de 8 amendements proposés par le Parlement. Les principales modifications concernant le règlement sont les suivantes : - la position commune introduit des règles plus détaillées concernant les dispositions transitoires en vue de protéger les investissements réalisés par les États membres pendant la période précédant l'entrée en vigueur du règlement; - comme pour les autres règlements spécifiques, le Conseil a estimé que la consultation des parties intéressées constituait une question de nature horizontale qui devait être traitée dans le règlement-cadre; - enfin, les annexes I et II du règlement ont été remaniées par un groupe d'experts ad hoc qui a précisé les textes en question.?

Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

Le Conseil n'a apporté aucune modification importante à la proposition de la Commission. La Commission est donc en mesure de soutenir sans réserve la position commune arrêtée pour ce règlement.?

Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

La commission a adopté le rapport de Mme Marieke SANDERS-TEN HOLTE (ELDR, NL) qui modifie la position commune du Conseil (procédure de codécision, 2ème lecture). Elle réintroduit les amendements principaux portant sur les points ci-dessous : - la région européenne supérieure d'information de vol (RESIV) devra être créée dans les cinq années suivant l'entrée en vigueur du règlement; - dans un délai de cinq ans à compter de la création de la RESIV, la Commission devra présenter une proposition concernant la création d'une région européenne d'information de vol dans l'espace aérien inférieur; - pour les cas de litige entre États membres quant à la définition de blocs d'espace aérien fonctionnels transfrontaliers, un mécanisme de règlement des différends devra être mis en place; - le texte initial de la Commission portant sur l'extension du concept de blocs d'espace aérien fonctionnels à l'espace aérien inférieur, "notamment pour résoudre les problèmes transfrontaliers que soulèvent les vols à courte et moyenne distance", devra être rétabli; - pour ce qui est de la coopération entre civils et militaires, les États membres doivent avoir pour objectif "l'intégration totale de la gestion civile et militaire de l'espace aérien et du trafic aérien". Des critères doivent être arrêtés qui régiront l'utilisation d'un espace aérien réservé et l'application du concept d'utilisation flexible de l'espace aérien. Les États membres devront garantir la pleine intégration des activités de défense aérienne dans la gestion de l'espace aérien "afin de permettre l'exploitation optimale de l'espace aérien dans le respect des conditions et accords convenus et en tenant compte des exigences de sécurité nationale". Afin d'assurer la sécurité de l'aviation civile, les États membres pourront exiger la présentation d'un plan de vol pour tout vol qui entre dans l'espace aérien dans lequel ils auront désigné des prestataires de services de navigation aérienne, quelle que soit l'origine et/ou la destination du vol; - enfin, la commission a réintroduit le considérant demandant que le projet de création de blocs uniques fonctionnels de l'espace aérien soit élaboré par Eurocontrol. ?

Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

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 d'un amendement concernant le calendrier, proposé par la commission au fond (se reporter au résumé précédent).?

Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

La Commission accepte en partie l'amendement à la position commune adopté par le Parlement européen en deuxième lecture. Cet amendement prévoit d'accélérer la procédure de mise en conformité de tous les systèmes avec les exigences essentielles.?

Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

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: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

OBJECTIF : établir un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen d'ici le 31 décembre 2004. ACTE LÉGISLATIF : Règlement 552/2004/CE du Parlement Européen et du Conseil concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité"). CONTENU : sur la base du projet commun approuvé par le comité de conciliation (voir résumé précédent), le Conseil a adopté les quatre règlements qui, ensemble, visent à créer un "ciel unique européen" en instaurant des règles communes concernant l'utilisation de l'espace aérien dans la Communauté afin de réduire les retards des vols et la saturation de l'espace aérien. Le paquet "ciel unique européen" comprend un règlement-cadre et trois règlements d'application relatifs à la fourniture de services de navigation aérienne, à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien, ainsi qu'à l'interopérabilité du réseau européen de gestion du transport aérien. Ces règlements visent, en particulier, à améliorer et à renforcer la sécurité, ainsi qu'à restructurer l'espace aérien en fonction du trafic et non des frontières nationales. Le règlement sur l'interopérabilité poursuit un double objectif, qui est de réaliser l'interopérabilité entre les différents systèmes, composants et procédures associées du réseau européen de gestion du trafic aérien, et d'assurer l'introduction de nouveaux concepts agréés et validés d'exploitation et de technologie dans le domaine de la gestion du trafic aérien. Un accord est intervenu en ce qui concerne la date à laquelle s'appliqueront les dispositions transitoires pour la mise en service des systèmes et composants du réseau européen de gestion du trafic aérien. ENTRÉE EN VIGUEUR : 01/04/2004.?

Ciel unique européen: interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

Le comité de conciliation est parvenu à un accord sur le seul point en suspens concernant le règlement sur l'interopérabilité du réseau de gestion du trafic dans le cadre du ciel unique européen, c'est-à-dire, le calendrier pour la mise en conformité des systèmes et composants nouveaux et existants avec les exigences essentielles. Bien que le Parlement ait voulu accélérer la procédure de mise en conformité de tous les systèmes, il a enfin accepté la proposition du Conseil selon laquelle les exigences essentielles s'appliqueront aux nouveaux systèmes et composants 18 mois après la date d'entrée en vigueur du règlement et aux systèmes et composants existants 7 ans après la date d'entrée en vigueur. ?