II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/123 DE LA COMMISSION

du 24 janvier 2019

établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et abrogeant le règlement (UE) n° 677/2011

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ([1]), et notamment son article 6, paragraphes 4 et 7,

considérant ce qui suit:

(1) Les fonctions de réseau devraient constituer un service d'intérêt général assuré au profit et dans le cadre du réseau européen de gestion du trafic aérien (EATMN, dénommé ci-après le «réseau»). Elles devraient contribuer au développement durable du système de transport aérien en assurant le niveau requis d'exécution, d'interopérabilité, de compatibilité et de coordination des activités, notamment celles qui visent une utilisation optimale de ressources limitées.

(2) La conception du réseau de routes aériennes européen, la gestion de la capacité du réseau et des courants de trafic aérien, et la coordination de ressources limitées, telles que prévues dans le règlement (CE) n° 551/2004, ne devraient pas porter atteinte à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien ni à leurs responsabilités en matière d'ordre public, de sécurité publique et de défense, comme le prévoit le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil ([2]).

(3) Le réseau devrait comprendre l'ensemble des composantes physiques et opérationnelles qui déterminent les performances des aéronefs, notamment leur ponctualité et l'efficacité des vols, exploités dans l'espace aérien au sein de la région Europe de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), où la responsabilité de la fourniture de services de la circulation aérienne incombe aux États membres.

(4) Le réseau de routes européen devrait être conçu de manière à améliorer l'efficacité des itinéraires «de porte à porte» dans toutes les phases de vol, en tenant particulièrement compte des aspects liés à l'efficacité des vols et au respect de l'environnement.

(5) Des mesures opérationnelles visant à développer des structures d'espace aérien efficaces et à gérer la capacité disponible sont nécessaires pour assurer l'amélioration continue des opérations de réseau dans le ciel unique européen et contribuer à la réalisation des objectifs de performances à l'échelle de l'Europe. Ces mesures opérationnelles devraient permettre une utilisation efficace de l'espace aérien et donner aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'exploiter les itinéraires qu'ils préfèrent.

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.
([2]) Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

(6) La fonction de gestion des courants de trafic aérien («ATFM») fait partie intégrante des fonctions de réseau en vue d'optimiser la capacité disponible dans la gestion de l'espace aérien. Par conséquent, cette fonction devrait être détaillée davantage, en tenant précisément compte du règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission ([3]).

(7) Le règlement sur l'espace aérien prévoit l'adoption de modalités d'exécution concernant la coordination et l'harmonisation des processus et des procédures pour accroître l'efficacité de la gestion des fréquences aéronautiques. Ces modalités d'exécution devraient également prévoir une fonction de coordination centrale en matière d'identification précoce des besoins de fréquences et de recherche de solutions, afin d'appuyer la conception et l'exploitation du réseau.

(8) Les travaux menés par l'OACI sur la conception des routes, sur la gestion des courants de trafic aérien et sur la gestion des fréquences et des codes de transpondeur radar, devraient servir de base à l'optimisation du développement et de l'exploitation du réseau.

(9) Il convient que les États membres s'acquittent de leurs obligations envers l'OACI s'agissant de la conception des routes, de la gestion des courants de trafic aérien, de la gestion des fréquences et des codes de transpondeur radar, et les mettent en œuvre avec une plus grande efficacité pour le réseau. Le gestionnaire de réseau devrait assurer la coordination et le soutien dans ce domaine.

(10) La mise en œuvre de la fonction de gestion des courants de trafic aérien («ATFM») ne devrait pas porter atteinte au règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil ([4]). Les aéroports, en tant que points d'entrée sur le réseau et de sortie du réseau, jouent un rôle déterminant dans les performances globales du réseau. C'est pour cette raison que cette fonction devrait se concerter avec les exploitants d'aéroports assurant la coordination au sol afin d'optimiser la capacité au sol et, partant, améliorer la capacité globale du réseau. En outre, il y a lieu de mettre en place des procédures destinées à renforcer la cohérence entre les créneaux horaires dans les aéroports et les plans de vol afin d'optimiser la capacité disponible du réseau, en ce compris les aéroports.

(11) L'attribution des ressources du spectre radioélectrique s'effectue sous l'égide de l'Union internationale des télécommunications (UIT). Il incombe aux États membres de communiquer à l'UIT leurs exigences en matière d'aviation civile et, par la suite, d'utiliser d'une manière optimale les bandes de fréquence attribuées à la circulation aérienne générale. La décision n° 676/2002/CE du Parlement européen et du Conseil ([5]) définit un cadre stratégique et juridique pour ce domaine.

(12) L'OACI a élaboré des documents d'orientation concernant les codes de transpondeur radar, y compris les codes d'interrogateur Mode S, ainsi que la fonction de radiofréquence. Elle gère également un système d'enregistrement des assignations de radiofréquence pour la circulation aérienne générale dans la région Europe de l'OACI, qui s'effectuent actuellement par l'intermédiaire d'Eurocontrol, agissant en qualité de gestionnaire de réseau.

(13) Le crash du vol MH17, abattu dans l'espace aérien ukrainien le 17 juillet 2014, et l'attentat terroriste du 22 mars 2016 à l'aéroport de Bruxelles, ont démontré la nécessité de créer un organisme unique capable de contribuer à la coordination des mesures d'atténuation aux niveaux local, régional et du réseau afin de garantir une réaction rapide face à d'éventuelles situations de crise dans le secteur de l'aviation.

(14) Un gestionnaire de réseau devrait agir en tant qu'organisme impartial et compétent aux fins de l'accomplissement des tâches nécessaires à l'exécution des fonctions de réseau prévues dans le règlement (CE) n° 551/2004, de manière efficace et grâce aux ressources appropriées. Il convient que le candidat à la fonction de gestionnaire de réseau produise la preuve des moyens et des ressources qu'il entend mobiliser pour répondre aux exigences qui lui sont imposées. Le gestionnaire de réseau devrait être représenté par un responsable de l'organisme désigné pour agir en qualité de gestionnaire de réseau.

(15) Il est utile de disposer d'un organisme unique pour coordonner les différentes fonctions de réseau à l'appui des mesures prises aux niveaux local et sous-régional pour mettre au point et faciliter des objectifs de réseau opérationnels et stratégiques cohérents, à court et à long termes, conformes aux objectifs de performances. Cependant, les fonctions de réseau devraient être assurées par les parties prenantes opérationnelles et par le gestionnaire de réseau, à l'échelle des États membres et à l'échelle des blocs d'espace aérien fonctionnels, sur la base des responsabilités définies par le présent règlement.

([3]) Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien (JO L 80 du 26.3.2010, p. 10).

([4]) Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1).

([5]) Décision n° 676/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 mars 2002 relative à un cadre réglementaire pour la politique en matière de spectre radioélectrique dans la Communauté européenne (décision «spectre radioélectrique») (JO L 108 du 24.4.2002, p. 1).

(16) En 2017, la Commission a examiné la gouvernance, les modalités financières, l'assiette de coûts et l'efficacité économique des fonctions de réseau. Cet examen a notamment conclu que le gestionnaire de réseau devrait bénéficier d'une gouvernance renforcée et d'une plus grande autonomie de gestion.

(17) Les fonctions de réseau devraient être assurées de manière efficace et économe, notamment en évitant de multiplier inutilement les efforts.

(18) Les obligations et les tâches du gestionnaire de réseau devraient être clairement définies en ce qui concerne l'exécution des fonctions de réseau et aux performances du réseau. Elles devraient comprendre tout service ou toute activité à exécuter au niveau central au profit des parties prenantes opérationnelles, conformément aux structures de travail et processus opérationnels convenus avec ces parties prenantes.

(19) Les tâches confiées au gestionnaire de réseau qui se rapportent à la surveillance des infrastructures et aux services communs d'assistance au réseau devraient être exécutées en tenant pleinement compte des avis des États membres et des parties prenantes opérationnelles.

(20) Il convient que le gestionnaire de réseau prenne part à la préparation des plans et des mesures opérationnelles portant sur l'exécution des fonctions de réseau aux niveaux national et sous-régional dès lors que ces plans et mesures ont une incidence sur les performances du réseau.

(21) Afin de garantir des performances adéquates du réseau, le plan de réseau opérationnel devrait comprendre des mesures opérationnelles et des valeurs de référence locales qui tiennent compte de l'évolution des conditions du réseau et visent à atteindre les objectifs de performances à l'échelle de l'Union. En outre, le gestionnaire de réseau devrait déterminer les contraintes opérationnelles et les goulets d'étranglement, et proposer des mesures appropriées.

(22) L'application de principes de bonne gestion est essentielle pour l'amélioration continue de la gestion des courants de trafic aérien dans l'Union, afin d'anticiper la croissance de la circulation aérienne et d'utiliser la capacité disponible de manière optimale tout en réduisant l'impact environnemental des courants de trafic aérien. Il est donc nécessaire d'établir un cadre commun pour la planification et la mise en œuvre d'améliorations de la performance du réseau. À cette fin, il convient d'établir un plan stratégique et un plan opérationnel à l'échelle du réseau.

(23) Le gestionnaire de réseau et les parties prenantes opérationnelles devraient travailler en partenariat afin d'améliorer la gestion des courants de trafic aérien et de prendre des mesures correctives, s'il y a lieu. Le gestionnaire de réseau devrait notamment être en mesure d'introduire des mesures ATFM pour utiliser au mieux les capacités disponibles et encourager une fourniture optimale de ces capacités par les secteurs du contrôle aérien.

(24) Les fonctions de réseau ne devraient pas porter atteinte aux dispositions de l'article 13 du règlement (UE) n° 549/2004 visant à sauvegarder des intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense. Les fonctions de réseau ne devraient en outre pas compromettre l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien au sens de l'article 7 du règlement (CE) n° 551/2004.

(25) Il convient d'assurer la coordination entre les fonctions de réseau et les opérations organisées au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.

(26) L'efficacité des opérations militaires, ainsi que la coopération et la coordination entre civils et militaires sont d'une extrême importance pour atteindre les objectifs fixés. Le présent règlement ne devrait pas couvrir les décisions affectant le contenu, la portée ou les modalités des opérations et de l'entraînement militaires effectués sous le régime de la circulation opérationnelle militaire. Il importe cependant de prendre en considération les relations entre ces opérations et celles qui relèvent du présent règlement dans un souci de sécurité et d'exécution optimale des unes et des autres.

(27) Il est nécessaire d'assurer l'exécution rapide et effective des fonctions de réseau et de soutenir le gestionnaire de réseau dans ses tâches, en mettant en place un cadre efficace pour la consultation des parties prenantes opérationnelles et les structures de travail et processus opérationnels détaillés.

(28) Il convient d'assurer une consultation effective des parties prenantes au niveau national, au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et au niveau du réseau.

(29) Il y a lieu, afin de garantir une gouvernance appropriée concernant l'exécution des fonctions de réseau, de créer un comité de gestion du réseau.

(30) Afin de garantir l'efficacité du processus décisionnel, le comité de gestion du réseau devrait être composé d'un nombre limité de membres possédant des connaissances et une expertise approfondies en matière de gestion du trafic aérien, auxquels incomberaient des responsabilités opérationnelles et de gestion. Ces membres veilleraient à ce que les intérêts de l'ensemble des parties prenantes soient représentés de manière équilibrée. Les prestataires de services de navigation aérienne des pays associés qui participent au travail du gestionnaire de réseau par l'intermédiaire de leurs représentants devraient être autorisés à faire partie du comité de gestion du réseau.

(31) Le comité de gestion du réseau devrait être assisté dans son processus décisionnel par un groupe de travail sur les opérations, composé de gestionnaires opérationnels chargés de lui fournir un éclairage sur les opérations et des conseils appropriés.

(32) Pour garantir une gestion efficace des crises à l'échelle du réseau et assister la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise dans ses missions, il convient de mettre en place un réseau de points focaux nationaux, chargés de faciliter la participation des autorités nationales et d'assurer une collaboration étroite avec les structures correspondantes de chaque État membre en cas de crise.

(33) Considérant la souveraineté des États membres sur leur espace aérien et leurs exigences en matière d'ordre public, de sécurité publique et de défense, ainsi que leurs responsabilités en ce qui concerne les fonctions de réseau, les États membres devraient être informés et consultés sur toutes les mesures ayant une incidence significative sur les performances du réseau. Il convient que la Commission exploite au mieux les réunions du comité existant et veille à tenir compte des points de vue qui y ont été exprimés.

(34) Le budget du gestionnaire de réseau devrait permettre à ce dernier d'atteindre les objectifs spécifiques fixés dans le système de performance et d'exécuter son programme de travail. Lorsque l'organisme désigné pour agir en tant que gestionnaire de réseau mène d'autres activités, il convient que le budget correspondant à ses activités de gestionnaire de réseau soit distinct du budget correspondant aux autres activités. C'est au comité de gestion du réseau qu'il incombe de confirmer la cohérence du budget avec le programme de travail annuel du gestionnaire de réseau.

(35) La Commission devrait assurer une supervision appropriée du gestionnaire de réseau. Cette supervision devrait tenir compte du rôle de l'Agence européenne de la sécurité aérienne de l'Union européenne en tant qu'autorité compétente chargée de la certification et de la surveillance du gestionnaire de réseau.

(36) Les pays tiers qui ont passé un accord avec l'Union devraient être invités à prendre part à la mise en place et à l'exécution des fonctions de réseau afin de renforcer la dimension paneuropéenne du ciel unique européen.

(37) Le présent règlement tient dûment compte de l'expérience acquise dans le cadre de l'exécution des fonctions de réseau depuis 2011 et définit des règles communes révisées pour l'exécution des fonctions de réseau. Il convient dès lors d'abroger le règlement (CE) n° 677/2011 de la Commission ([6]).

(38) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien (fonctions de réseau), conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004. Il établit également les règles applicables à la gestion des crises touchant le réseau.

2. Les fonctions de réseau relevant du présent règlement sont les suivantes:

a) la conception du réseau de routes européen (ERND);

([6]) Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 (JO L 185 du 15.7.2011, p. 1).

b) la gestion des courants de trafic aérien («ATFM») visée à l'article 6, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 551/2004 et au règlement (UE) n° 255/2010;

c) s'agissant de la coordination de ressources limitées:

i) les radiofréquences à l'intérieur des bandes de fréquences aéronautiques réservées à la circulation aérienne générale;

ii) les codes de transpondeur radar.

3. Aux fins de l'exécution des fonctions de réseau, le présent règlement s'applique aux États membres, au gestionnaire de réseau, à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'«Agence»), aux usagers de l'espace aérien, aux prestataires de services de navigation aérienne, aux exploitants d'aéroport, aux coordonnateurs des créneaux horaires dans les aéroports, et ce au niveau local, au niveau national, ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.

4. Le présent règlement s'applique à l'espace aérien de la région Europe de l'OACI, où la fourniture des services de la circulation aérienne, au sens de l'article 2, paragraphe 11, du règlement (CE) n° 549/2004, incombe aux États membres. Le présent règlement peut également s'appliquer à l'espace aérien des régions Europe, Nord-Atlantique, Afrique-océan Indien et Moyen-Orient de l'OACI, dans lesquelles c'est aux pays tiers visés à l'article 24, paragraphe 1, qu'incombe la fourniture des services de la circulation aérienne.

Article 2

Définitions

Les définitions de l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004, de l'article 2 du règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission et de l'article 2 du règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission ([7]) s'appliquent aux fins du présent règlement.

En outre, on entend par:

1) «ressources limitées»: les moyens mobilisés pour que la gestion du trafic aérien fonctionne de manière efficace, dont la disponibilité est limitée et qui sont coordonnés au niveau central par le gestionnaire de réseau afin d'assurer les performances du réseau européen de gestion du trafic aérien (le «réseau»);

2) «bande de fréquence aéronautique»: l'inscription dans le tableau d'attribution des bandes de fréquences du règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications d'une bande de fréquences déterminée dans laquelle se font les assignations de fréquence pour la circulation aérienne générale;

3) «exploitant d'aéroport»: l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour mission, aux termes de la législation ou de la réglementation nationales, d'administrer et de gérer les infrastructures aéroportuaires ainsi que de coordonner et de contrôler les activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport ou dans le système aéroportuaire considéré;

4) «coordonnateur des créneaux d'aéroport»: une personne physique ou morale qualifiée, désignée conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 95/93;

5) «parties prenantes opérationnelles»: les usagers civils et militaires de l'espace aérien, les prestataires civils et militaires de services de navigation aérienne et les exploitants d'aéroports qui exercent leurs activités dans l'espace aérien visé à l'article 1er, paragraphe 4;

6) «gestionnaire de réseau»: l'organisme chargé des tâches nécessaires à l'exécution des fonctions visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004;

7) «pays associés»: les pays tiers membres d'Eurocontrol, autres que ceux qui participent au travail du gestionnaire de réseau conformément à l'article 24, paragraphe 1;

8) «système de performance»: le cadre réglementaire ayant pour objet d'accroître les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau dans le ciel unique européen visé à l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004;

([7]) Règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien (JO L 342 du 24.12.2005, p. 20).

9) «processus décisionnel coopératif»: un processus dans lequel les décisions se prennent en interaction et en concertation avec les États membres, les parties prenantes opérationnelles et les autres acteurs éventuels, conformément aux articles 15 à 17;

10) «organe d'évaluation des performances»: le groupe indépendant d'experts sur les performances des services de navigation aérienne et les fonctions de réseau dans le ciel unique européen institué par la décision d'exécution (UE) 2016/2296 de la Commission ([8]);

11) «comité de gestion du réseau»: le comité créé par le présent règlement pour suivre et piloter l'exécution des fonctions de réseau, y compris les performances des tâches du gestionnaire de réseau, conformément à l'article 18;

12) «mesure opérationnelle»: la mesure prise au niveau local, national, des blocs d'espace aérien fonctionnels ou du réseau, telle que définie dans le plan de réseau opérationnel au moyen d'un processus décisionnel coopératif associant les parties prenantes opérationnelles et le gestionnaire de réseau;

13) «crise de réseau»: une incapacité d'assurer la prestation de services de navigation aérienne au niveau requis en raison d'une perte importante de capacité du réseau, ou d'un déséquilibre important entre la capacité du réseau et la demande, ou d'une défaillance importante des flux d'information dans une ou plusieurs parties du réseau à la suite d'une situation inhabituelle ou imprévue;

14) «coopération civile-militaire»: l'interaction entre les autorités et les composantes civiles et militaires de la gestion du trafic aérien visées à l'article 3, paragraphe 1, nécessaire pour assurer une utilisation sûre, rationnelle et harmonieuse de l'espace aérien;

15) «route conditionnelle» (CDR): une route ATS disponible uniquement pour la planification des vols et dont l'utilisation est soumise à des conditions définies;

16) «organismes de représentation européens»: toute personne ou entité morale représentant les intérêts d'une ou de plusieurs catégories de parties prenantes opérationnelles à l'échelle européenne;

17) «point focal national»: dans un contexte de gestion de crise, les personnes dans les États membres assurant la liaison avec les structures et organisations de gestion de crise nationales concernées et la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise;

18) «impact sur le réseau»: dans le contexte de la fonction de radiofréquence définie à l'annexe III, une situation dans laquelle une assignation de radiofréquence a pour effet d'altérer, d'entraver ou d'interrompre le fonctionnement d'une ou plusieurs assignations de radiofréquence du réseau ou de nuire à l'utilisation optimale des bandes de fréquences aéronautiques dans le cadre du présent règlement;

19) «conception de l'espace aérien»: un processus qui garantit le développement et la mise en œuvre de capacités et techniques de navigation avancées, l'amélioration des réseaux de routes et de la sectorisation, l'optimisation des structures d'espace aérien et des procédures de gestion du trafic aérien qui renforcent les capacités;

20) «utilisation de l'espace aérien»: la manière dont l'espace aérien est utilisé à des fins d'exploitation;

21) «espace aérien de route libre»: un espace aérien spécifique à l'intérieur duquel les usagers de l'espace aérien peuvent planifier leur route librement entre un point d'entrée et un point de sortie sans se référer au réseau de routes ATS;

22) «secteur de contrôle aérien» («secteur ATC»): un volume défini d'espace aérien dans lequel le contrôle de la circulation aérienne (ATC) relève de la responsabilité d'une équipe de contrôleurs à quelque moment que ce soit;

23) «route demandée par l'usager»: l'itinéraire demandé et déclaré par les exploitants d'aéronefs, au stade de la conception de l'espace aérien, comme répondant à leurs besoins;

24) «configuration de secteur»: un système combinant des secteurs de l'espace aérien dans le but de garantir que les exigences opérationnelles sont satisfaites au mieux et assurer une disponibilité de l'espace aérien optimale;

([8]) Décision d'exécution (UE) 2016/2296 de la Commission du 16 décembre 2016 instituant le groupe indépendant d'experts désigné comme organe d'évaluation des performances du ciel unique européen (JO L 344 du 17.12.2016, p. 92).

25) «route de services de la circulation aérienne (route ATS)»: une partie définie de la structure de l'espace aérien destinée à la canalisation des courants de trafic aérien dans la mesure où l'exige la fourniture des services de la circulation aérienne (ATS);

26) «assignation de fréquence»: l'autorisation donnée par un État membre d'utiliser une fréquence ou un canal radioélectrique déterminé selon des conditions spécifiées.

Article 3

Composantes du réseau

1. Aux fins du présent règlement, le réseau comprend les aéroports, les structures d'espace aérien et les interfaces par lesquelles elles sont connectées, et l'infrastructure et les capacités opérationnelles du réseau européen de gestion du trafic aérien qui, ensemble, répondent aux besoins des usagers civils et militaires de l'espace aérien.

2. Les parties prenantes opérationnelles et le gestionnaire de réseau, dans les limites de leurs responsabilités respectives, planifient, conçoivent, exploitent et contrôlent les composantes du réseau visées au paragraphe 1, conformément au plan de réseau stratégique et au plan de réseau opérationnel spécifiés respectivement aux articles 8 et 9, afin d'améliorer l'efficacité, l'interopérabilité et la connectivité du réseau et d'atteindre les objectifs de performance locaux et de l'Union fixés dans le système de performance.

CHAPITRE II

ORGANISATION ET GESTION DES FONCTIONS DE RÉSEAU

Article 4

Nomination du gestionnaire de réseau et tâches du gestionnaire de réseau à la suite de sa nomination

1. La nomination du gestionnaire de réseau fait l'objet d'une décision de la Commission adoptée conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004 Cette décision précise les conditions de la nomination, y compris en ce qui concerne le financement du gestionnaire de réseau.

2. Le gestionnaire de réseau est nommé pour au moins deux périodes de référence du système de performance, comme prévu à l'article 8 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission ([9]).

3. Un organisme ne peut être désigné comme gestionnaire de réseau que s'il remplit les conditions suivantes:

a) avoir démontré sa compétence et sa capacité à accomplir les tâches énoncées à l'article 7;

b) avoir décrit les principaux objectifs qu'il entend atteindre pendant la durée de son mandat, ainsi que la manière dont il garantira la qualité de ses services aux parties prenantes opérationnelles;

c) avoir décrit la démarche et les moyens qu'il entend mettre en œuvre et avoir décrit la manière dont il entend exécuter les tâches dévolues au gestionnaire de réseau;

d) s'il exerce des activités autres que celles relevant de l'exécution des fonctions de réseau, avoir démontré que ces activités autres seront exercées indépendamment des tâches incombant au gestionnaire de réseau énoncées à l'article 7.

4. Une fois nommé, le gestionnaire de réseau veille:

a) à être certifié par l'Agence, conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission ([10]);

b) à maintenir l'expertise opérationnelle et technique nécessaire pour accomplir les tâches énoncées à l'article 7 de manière indépendante, impartiale et efficace par rapport au coût;

([9]) Règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau (JO L 128 du 9.5.2013, p. 1).

([10]) Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 062 du 8.3.2017, p. 1).

c) à agir conformément aux dispositions sur la gouvernance et la consultation énoncées aux chapitres III et V;

d) à éviter les conflits d'intérêts;

e) à respecter la législation de l'Union applicable dans l'exécution de ses tâches;

f) à gérer les données sensibles de manière sûre;

g) à être représenté par un responsable chargé de l'exécution des tâches du gestionnaire de réseau et de la gestion des ressources humaines et financières de celui-ci.

5. La Commission contrôle périodiquement le travail du gestionnaire de réseau et évalue le respect par le gestionnaire de réseau des conditions énoncées aux paragraphes 3 et 4 du présent article et des tâches prévues à l'article 7.

Article 5

Évaluation

Au plus tard après chaque période de référence du système de performance, la Commission évalue l'efficacité de l'exécution des fonctions de réseau et l'efficacité avec laquelle le gestionnaire de réseau accomplit ses tâches, conformément à l'article 4, paragraphe 4.

Article 6

Conditions de révocation

1. Les conditions suivantes justifient la révocation de la nomination du gestionnaire de réseau par la Commission:

a) non-respect des exigences visées à l'article 4 et dans la décision de la Commission portant nomination du gestionnaire de réseau;

b) incapacité majeure et persistante à atteindre ses objectifs de performance.

2. Le gestionnaire de réseau prend les mesures appropriées pour garantir la continuité de service dans l'exécution des fonctions de réseau en cas de révocation de sa nomination jusqu'à ce qu'un autre organisme soit nommé pour agir en qualité de gestionnaire de réseau.

Article 7

Tâches du gestionnaire de réseau

1. Le gestionnaire de réseau soutient l'exécution des fonctions de réseau et, à cette fin:

a) il établit et tient à jour le plan de réseau stratégique prévu à l'article 8, conformément au système de performance et au plan directeur européen de gestion du trafic aérien, en tenant compte du plan européen de navigation aérienne de l'OACI applicable et des documents liés;

b) il établit le plan de réseau opérationnel défini à l'article 9 pour mettre en œuvre le plan de réseau stratégique, couvrant les années civiles de la période de référence et les périodes annuelles, saisonnières, hebdomadaires et journalières;

c) il élabore, organise et exerce une fonction de conception intégrée du réseau de routes européen comme prévu à l'annexe I;

d) il coordonne la gestion des courants et de la capacité de trafic aérien et, par l'intermédiaire de l'unité centrale ATFM, coordonne et exécute les mesures ATFM comme prévu à l'annexe II;

e) il exerce la fonction centrale de coordination des radiofréquences, comme le prévoient les points a) et b) de l'article 6, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 551/2004 et l'annexe III; il tient notamment un registre central où sont consignées toutes les données d'assignation de radiofréquence;

f) il coordonne les processus d'attribution des codes de transpondeur radar, comme indiqué à l'annexe IV;

g) il organise la gestion et l'exploitation des fonctions de réseau;

h) il coordonne et soutient la gestion des crises de réseau conformément aux articles 19 et 21 et fait appel à la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise, après consultation de la Commission;

i) il assure la coordination, s'agissant des fonctions de réseau, avec les régions de l'OACI autres que la région Europe de l'OACI et avec les pays qui ne participent pas au travail du gestionnaire de réseau;

j) il définit, actualise et met en œuvre le programme de travail pluriannuel du gestionnaire de réseau et le budget connexe;

k) il élabore et met en œuvre un système d'alerte ou d'alarme afin de fournir à la Commission des données basées sur l'analyse des plans de vol et lui permettre ainsi de contrôler le respect des interdictions d'exploitation imposées aux transporteurs aériens conformément au règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil ([11]) et/ou d'autres mesures de sécurité et de sûreté;

l) il apporte l'aide demandée par l'OACI pour les tâches liées à l'exécution des fonctions de réseau dans la région Europe de l'OACI, sous réserve de la conclusion d'accords de coopération avec l'OACI.

2. Le gestionnaire de réseau contribue également à l'amélioration continue des opérations du réseau dans le ciel unique européen et aux performances globales du réseau, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre du système de performance. En particulier, le gestionnaire de réseau:

a) garantit que le plan de réseau stratégique et le plan de réseau opérationnel contribuent à la réalisation des objectifs à l'échelle de l'Union et des objectifs liés de performance à l'échelon local, et suit la mise en œuvre des plans;

b) prépare un plan de performance du réseau conforme au système de performance et le met en œuvre après qu'il a été approuvé par la Commission;

c) initie, soutient et coordonne la coopération entre les parties prenantes opérationnelles en matière d'élaboration et de mise en œuvre des mesures opérationnelles destinées à garantir une utilisation efficace des capacités disponibles de l'espace aérien et à réduire les retards sur le réseau;

d) recense dans le plan de réseau opérationnel l'ensemble des initiatives visant à soutenir le développement de la coordination transfrontière et la fourniture de services transfrontaliers de gestion du trafic aérien et de navigation aérienne, mettant en exergue celles dont dépend tout particulièrement la mise en œuvre du plan de performance du réseau;

e) inventorie les risques pour la sécurité des opérations au niveau du réseau dans la coopération avec les parties prenantes opérationnelles et évalue le risque lié pour la sécurité du réseau, et en rend compte à l'Agence;

f) fournit aux parties prenantes opérationnelles et aux autorités concernées des États membres et à la Commission les informations sur les prévisions de trafic et l'analyse des performances opérationnelles dans le cadre de la mise en œuvre du système de performance;

g) assiste les parties prenantes opérationnelles dans la préparation et la mise en œuvre des plans de transition pour la mise en service d'améliorations majeures de l'espace aérien ou du système de gestion du trafic aérien;

h) élabore les procédures d'attribution en matière de retard ATFM dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif, et organise un processus d'ajustement post-opérations qui associe les prestataires de services de navigation aérienne, les aéroports et les autorités de surveillance nationales pour traiter les questions concernant la mesure, le classement et l'attribution en matière de retard ATFM;

i) assiste les parties prenantes opérationnelles dans la mise en œuvre d'une gestion souple de l'espace aérien, conformément au règlement (CE) n° 2150/2005.

3. Pour s'acquitter des tâches visées aux paragraphes 1 et 2, le gestionnaire de réseau:

a) veille à la disponibilité d'outils, de processus et de données cohérentes à l'appui du processus décisionnel coopératif au niveau du réseau et au partage de ces données. Ces données comprennent notamment celles issues du traitement des plans de vol et des systèmes européens de gestion des données, ainsi que des informations aéronautiques requises pour l'exécution des fonctions de réseau, ainsi qu'un portail d'information électronique intégrée auquel les parties prenantes puissent accéder, sous réserve des dispositions de l'article 3 *bis* du règlement (CE) n° 551/2004;

([11]) Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE (JO L 344 du 27.12.2005, p. 15).

b) fournit une approche consolidée et coordonnée pour toutes les activités de planification et d'exploitation du réseau, y compris la surveillance et l'amélioration des performances globales de celui-ci, afin d'en améliorer l'efficacité, l'interopérabilité et la connectivité;

c) contribue aux modifications des documents de l'OACI concernant les fonctions de réseau suivant les processus de l'Union;

d) assiste les parties prenantes opérationnelles dans l'exécution des obligations qui leur incombent, en ce qui concerne le déploiement de systèmes et de procédures de gestion du trafic aérien ou de services de navigation aérienne (ATM/ANS), conformément au plan directeur ATM, en particulier les projets communs mis en place conformément au règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 de la Commission ([12]);

e) assiste la Commission et l'entité gestionnaire du déploiement visée à l'article 9 du règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 dans l'élaboration, l'adoption et l'exécution de projets communs conformément à l'article 5 dudit règlement;

f) prend les dispositions appropriées en matière de coopération avec l'entité gestionnaire du déploiement, conformément à l'article 9, paragraphe 7, point a), et à l'article 12, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) n° 409/2013;

g) suit les performances de l'infrastructure requises pour l'exécution des fonctions de réseau, à savoir:

i) la couverture des systèmes de navigation au sol à l'appui de la mise en œuvre et de l'exploitation des applications de navigation;

ii) la couverture des systèmes de navigation basés dans l'espace à l'appui de la mise en œuvre et de l'exploitation des applications de navigation sur la base des informations fournies par:

a) le Centre de référence Galileo (CRG) pour les principales constellations des systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS);

b) le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS), prestataire de services pour le système EGNOS;

iii) les interrogateurs et les produits avioniques de surveillance;

iv) les communications par liaison de données;

v) les systèmes anticollision embarqués (ACAS);

vi) l'altimétrie aéroportée;

h) conçoit, organise et assure des services communs d'assistance au réseau liés aux fonctions de réseau requises par les parties prenantes opérationnelles et exécutées de manière centralisée au profit des performances opérationnelles du réseau et pour des raisons de rentabilité, à savoir:

i) le centre de messagerie de la gestion du trafic aérien;

ii) le service de gestion des adresses du réseau;

i) prête assistance aux entités chargées d'enquêter sur les accidents et les incidents de l'aviation civile ou d'en analyser les occurrences, comme le prévoit le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil ([13]), dès lors qu'elles en font la demande;

([12]) Règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 de la Commission du 3 mai 2013 concernant la définition de projets communs et l'établissement d'un mécanisme de gouvernance et de mesures incitatives destinés à soutenir la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien (JO L 123 du 4.5.2013, p. 1).

([13]) Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35).

j) échange les données opérationnelles avec les parties prenantes opérationnelles, conformément à l'article 13 du règlement (CE) n° 550/2004;

k) collecte, consolide et analyse l'ensemble des données mentionnées aux annexes I à VI et communique ces données à la Commission, à l'Agence et à l'organe d'évaluation des performances sur demande.

4. Le gestionnaire de réseau répond aux demandes ponctuelles d'information, de conseil, d'analyse, ou aux demandes concernant d'autres tâches accessoires liées aux différentes fonctions, émanant de la Commission, des États membres ou de l'Agence.

Article 8

Plan de réseau stratégique

1. Le gestionnaire de réseau élabore et tient à jour le plan de réseau stratégique, dans un souci de cohérence avec le plan directeur européen de gestion du trafic aérien et à l'appui d'un processus décisionnel coopératif. Le plan de réseau stratégique oriente le développement à long terme du réseau, il est aligné sur les périodes de référence du système de performance et couvre la durée du mandat du gestionnaire de réseau.

2. Le plan de réseau stratégique est établi sur la base du modèle figurant à l'annexe V. Il est validé par le comité de gestion du réseau et approuvé par la Commission après consultation des États membres.

3. Le plan de réseau stratégique a pour objet la réalisation des objectifs de performance des fonctions de réseau fixés dans le système de performance.

4. Le plan de réseau stratégique est actualisé au moins 12 mois avant le début de chaque période de référence.

Article 9

Plan de réseau opérationnel

1. Le gestionnaire de réseau établit un plan de réseau opérationnel détaillé, en collaboration avec les parties prenantes opérationnelles, en vue de mettre en œuvre le plan de réseau stratégique au niveau opérationnel à court et moyen terme, selon un processus décisionnel coopératif.

2. Le plan de réseau stratégique couvre les années civiles de la période de référence et des périodes annuelles, y compris les mesures opérationnelles qu'il contient.

3. Le plan de réseau opérationnel contient les informations indiquées à l'annexe VI. Le plan de réseau opérationnel est approuvé par le comité de gestion du réseau.

4. Le plan de réseau opérationnel prévoit notamment:

a) les exigences en matière de performances opérationnelles du réseau et les valeurs de référence locales des retards ATFM afin de contribuer à la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union;

b) les mesures opérationnelles qui contribuent à la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et des objectifs de performance à l'échelle locale fixés dans le système de performance couvrant les années civiles de la période de référence et les périodes annuelles, saisonnières, hebdomadaires et journalières, en tenant compte des dernières prévisions de trafic et de leur évolution.

5. Le plan de réseau opérationnel comprend les mesures opérationnelles concernant l'ensemble des fonctions de réseau et des exigences militaires, dès lors que ces exigences sont fournies par les États membres. Ces mesures opérationnelles sont arrêtées par le biais du processus décisionnel coopératif et leur cohérence mutuelle est évaluée par le gestionnaire de réseau.

6. Si le gestionnaire de réseau détecte des contraintes opérationnelles et des goulets d'étranglement qui empêchent la réalisation des objectifs de performance aux niveaux local et de l'Union, il propose des mesures opérationnelles supplémentaires. De telles mesures sont arrêtées par le biais du processus décisionnel coopératif.

7. Les prestataires de services de la circulation aérienne et les exploitants d'aéroports veillent à ce que leurs plans opérationnels concordent avec le plan de réseau opérationnel et mettent en œuvre les mesures opérationnelles visées au paragraphe 4, point b).

8. Le gestionnaire de réseau met à jour le plan de réseau opérationnel s'il y a lieu, et au moins tous les six mois.

Article 10

Mesures correctives

1. Si les niveaux de performance convenus par le biais du processus décisionnel coopératif ne sont pas atteints, ou si les mesures opérationnelles visées à l'article 9, paragraphe 4, point b), ne sont pas mises en œuvre, le gestionnaire de réseau propose, dans le cadre de l'exécution de ses tâches et sans préjudice des responsabilités des États membres, des mesures correctives à prendre par les parties prenantes opérationnelles. Dans ce contexte, il consulte au préalable les parties prenantes opérationnelles concernées par ces mesures, soumet ensuite la proposition de mesures correctives à l'examen du groupe de travail chargé des opérations visé à l'article 18, paragraphe 2 et, enfin, obtient l'approbation du comité de gestion du réseau concernant la proposition de mesures correctives. Les parties prenantes opérationnelles concernées par ces mesures les mettent en œuvre ou informent le comité de gestion du réseau des raisons pour lesquelles elles ne les mettent pas en œuvre.

2. Le gestionnaire de réseau informe les États membres et l'autorité nationale de surveillance chargée de la supervision de la partie prenante opérationnelle concernée par les mesures correctives du contenu de ces mesures et de tout aspect lié à des changements des performances opérationnelles.

3. Les États membres informent dans les meilleurs délais la Commission et le gestionnaire de réseau lorsque leurs responsabilités empêchent la mise en œuvre des mesures correctives ou que cette mise en œuvre donne lieu à des incohérences avec leurs plans de performance.

4. Le gestionnaire de réseau établit et tient à jour un registre des mesures opérationnelles et des mesures correctives que les parties prenantes opérationnelles n'ont pas mises en œuvre, y compris les raisons qui en ont empêché la mise en œuvre, et en informe la Commission.

Article 11

Relations avec les parties prenantes opérationnelles

1. Pour suivre et améliorer les performances globales du réseau, le gestionnaire de réseau conclut des structures de travail appropriées avec les parties prenantes opérationnelles, conformément à l'article 17.

2. Le gestionnaire de réseau et les parties prenantes opérationnelles coordonnent la mise au point et le déploiement des outils et des systèmes nécessaires à l'exécution des fonctions de réseau pour satisfaire aux exigences de l'article 3, paragraphe 2.

3. Les parties prenantes opérationnelles veillent à ce que les mesures mises en œuvre à l'échelle locale ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels soient compatibles avec les mesures adoptées par le biais du processus décisionnel coopératif.

4. Les parties prenantes opérationnelles communiquent au gestionnaire de réseau les données utiles visées aux annexes I à VI, en respectant les délais et les exigences déterminés dans le cadre d'une prise de décision coopérative.

Article 12

Relations avec les États membres

1. Dans l'exécution de ses tâches, le gestionnaire de réseau tient dûment compte des responsabilités des États membres découlant de leur souveraineté sur leur espace aérien et en matière d'ordre public, de sécurité publique et de défense.

2. Les États membres restent responsables des modalités d'élaboration, d'approbation et de création des structures d'espace aérien destinées à l'espace aérien de leur ressort.

3. Lorsque les autorités des États membres participent aux opérations liées aux fonctions de réseau, notamment à la coordination des ressources limitées visées à l'article 1, paragraphe 2, point c), le gestionnaire de réseau les consulte dans le cadre du processus décisionnel coopératif, et ils mettent en œuvre les résultats issus de ce processus à l'échelle nationale.

Article 13

Relations avec les blocs d'espace aérien fonctionnels

1. Le gestionnaire de réseau assure une coopération et une collaboration étroite avec les prestataires de services de navigation aérienne au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, notamment en matière de planification stratégique et de gestion tactique des courants et des capacités quotidiens.

2. Le gestionnaire de réseau établit, en étroite coopération avec les prestataires de services de navigation aérienne au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, des processus, procédures et interfaces harmonisés pour favoriser l'interconnectivité opérationnelle entre blocs d'espace aérien fonctionnels.

3. Les États membres qui coopèrent au sein d'un bloc d'espace aérien fonctionnel veillent à ce que des vues consolidées soient exprimées sur les questions stratégiques des fonctions de réseau visées à l'article 21, paragraphe 2.

4. Les prestataires de services de navigation aérienne qui coopèrent au sein d'un bloc d'espace aérien fonctionnel veillent à ce que des vues consolidées soient exprimées à l'appui du processus décisionnel coopératif.

Article 14

Coopération civile-militaire

1. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales militaires soient dûment associées à toutes les activités liées à l'exécution des fonctions de réseau.

2. Les États membres veillent à ce que les prestataires militaires de services de navigation aérienne et les usagers militaires de l'espace aérien soient dûment représentés dans le processus de consultation et les structures de travail établis par le gestionnaire de réseau.

3. Le gestionnaire de réseau veille à ce que des structures appropriées soient en place pour permettre et appuyer sa coordination avec les autorités nationales militaires et d'autres organes militaires pertinents, y compris l'Agence européenne de défense (AED). Cette coordination s'étend à l'ensemble des aspects liés à l'exécution des fonctions de réseau qui ont une incidence sur les activités militaires.

4. Les fonctions ERND et ATFM ne portent pas atteinte aux réservations d'espace aérien ou aux restrictions de l'espace aérien pour une utilisation exclusive ou spécifique par les États membres. Le gestionnaire de réseau encourage et coordonne la disponibilité des routes conditionnelles traversant ces volumes et facilite la prise en compte des exigences militaires et des réactions lors de la gestion des crises.

CHAPITRE III

GOUVERNANCE DES FONCTIONS DE RÉSEAU

Article 15

Prise de décision coopérative

1. Les États membres et les parties prenantes opérationnelles exécutent les fonctions de réseau avec l'appui du gestionnaire de réseau selon un processus décisionnel coopératif comprenant les éléments suivants:

a) le processus de consultation prévu à l'article 16;

b) des structures de travail et des processus opérationnels détaillés au sens de l'article 17.

2. Le gestionnaire de réseau assiste le comité de gestion du réseau dans l'adoption des mesures liées à la gouvernance des fonctions de réseau selon les modalités de l'article 18.

3. Lorsque les mesures prises par le gestionnaire de réseau sont contestées par une ou par plusieurs parties prenantes opérationnelles, le gestionnaire de réseau saisit le comité de gestion du réseau à des fins de résolution.

Article 16

Processus de consultation

1. Le gestionnaire de réseau établit un processus permettant de consulter périodiquement et adéquatement les parties intéressées visées à l'article 1, paragraphe 3.

2. La consultation porte sur les structures de travail et les processus opérationnels détaillés prévus à l'article 17, le plan de réseau stratégique, le plan de réseau opérationnel et le plan de performance du réseau, ainsi que sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre des plans, sur les rapports à la Commission et sur les aspects opérationnels.

3. Le gestionnaire de réseau adapte le processus de consultation selon les besoins de chaque fonction de réseau. Pour permettre le traitement des aspects réglementaires, les autorités des États membres y sont associées s'il y a lieu.

4. Lorsque les parties prenantes opérationnelles estiment que leur avis sur une question particulière n'a pas été dûment considéré, elles saisissent en premier lieu le gestionnaire de réseau, qui examine les suites à donner. Si le problème ne peut être résolu de cette manière, le comité de gestion du réseau est saisi de la question.

Article 17

Structures de travail et processus opérationnels

1. Le gestionnaire de réseau établit des structures de travail détaillées avec les parties prenantes opérationnelles, les États membres, les pays tiers au sens de l'article 24, paragraphe 1, et les pays associés, selon le cas, et des processus opérationnels destinés à traiter les aspects de planification et opérationnels liés à l'exécution des fonctions de réseau, en tenant notamment compte des caractéristiques et exigences particulières de chaque fonction de réseau, de la manière précisée aux annexes I à IV.

2. Le gestionnaire de réseau veille à ce que les structures de travail et les processus opérationnels détaillés prévoient des règles concernant la notification aux parties intéressées visées à l'article 1, paragraphe 3, des mesures correctives résultant du processus décisionnel coopératif.

3. Ces structures de travail et processus opérationnels détaillés sont conformes aux exigences relatives à la séparation de la prestation de services et des aspects réglementaires prévues par l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004.

Article 18

Comité de gestion du réseau

1. Le comité de gestion du réseau est chargé:

a) d'approuver le projet de plan de réseau stratégique;

b) d'approuver le plan opérationnel du réseau;

c) d'approuver les propositions de mesures correctives visées à l'article 10;

d) d'approuver les spécifications relatives aux processus de consultation ainsi que les structures de travail et les processus opérationnels détaillés des fonctions de réseau, visées aux articles 15 et 17, et le processus d'ajustement postérieur aux opérations visé à l'article 7, paragraphe 2, point h);

e) d'approuver le règlement intérieur de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise prévu à l'article 19, paragraphe 5, ainsi que son programme de travail;

f) de suivre l'avancement de la mise en œuvre du plan de réseau stratégique, du plan de réseau opérationnel, et du plan de performance du réseau visé à l'article 7, paragraphe 2, point b), et de palier tout écart éventuel par rapport aux plans initiaux;

g) de suivre le processus de consultation des parties prenantes opérationnelles;

h) de suivre les activités liées à la gestion des fonctions de réseau et les performances des tâches du gestionnaire de réseau, y compris la qualité des services qu'il fournit aux parties prenantes opérationnelles;

i) de suivre les activités du gestionnaire de réseau se rapportant aux crises de réseau;

j) d'approuver le rapport annuel visé à l'article 22, paragraphe 3;

k) de traiter les points visés à l'article 15, paragraphe 3, et à l'article 16, paragraphe 4, qui n'ont pas été résolus au niveau de la fonction de réseau concernée;

l) d'approuver le budget annuel du gestionnaire de réseau;

m) d'approuver le règlement intérieur du comité;

n) d'approuver le programme de travail visé à l'article 7, paragraphe 1, point j), et de suivre sa mise en œuvre;

o) de valider le plan de performance du réseau visé à l'article 7, paragraphe 2, point b);

p) de rendre un avis sur les éventuelles fonctions supplémentaires qui pourraient être attribuées au gestionnaire de réseau en application de l'article 6, paragraphe 3, ou de l'article 6, paragraphe 4, point c), du règlement (CE) n° 551/2004;

q) de formuler des recommandations pour les besoins du suivi des performances de l'infrastructure visée à l'article 7, paragraphe 3, point g), et notamment les analyses de rentabilité correspondantes;

r) de formuler des avis sur la conception et la prestation des services communs d'assistance au réseau visés à l'article 7, paragraphe 3, point h), notamment les analyses de rentabilité correspondantes;

s) d'approuver les modalités de coopération visées à l'article 7, paragraphe 1, point l), à l'article 7, paragraphe 3, point f), et à l'article 24;

t) de formuler un avis sur la nomination du responsable au sein de l'organisme gestionnaire de réseau visé à l'article 4, paragraphe 4, point g).

2. Le comité de gestion du réseau met en place des groupes de travail chargés de le soutenir dans son travail, notamment un groupe de travail chargé des opérations, composé des directeurs des opérations des parties prenantes opérationnelles.

3. Le comité de gestion du réseau comprend les membres titulaires du droit de vote suivants:

a) un représentant des prestataires de services de navigation aérienne par bloc d'espace aérien fonctionnel déjà créé ou en cours de création, à concurrence d'un total de quatre voix pour l'ensemble des prestataires de services de navigation aérienne;

b) quatre représentants des usagers civils de l'espace aérien à vocation commerciale et non commerciale;

c) deux représentants des exploitants d'aéroport;

d) deux représentants des prestataires militaires de services de navigation aérienne et des usagers militaires de l'espace aérien.

4. Le comité de gestion du réseau comprend les membres sans droit de vote suivants:

a) le président du comité de gestion du réseau;

b) un représentant de la Commission;

c) le responsable du gestionnaire de réseau, visé à l'article 4, paragraphe 4, point g);

d) le président du groupe de travail chargé des opérations, visé au paragraphe 2;

e) deux représentants des prestataires de services de navigation aérienne des pays associés contribuant au travail du gestionnaire de réseau;

f) un représentant d'Eurocontrol.

5. Chaque membre du comité de gestion du réseau a un suppléant.

6. La Commission désigne le président du comité de gestion du réseau sur la base de ses compétences techniques et de son expertise et sur proposition des membres votants du comité de gestion du réseau. Elle désigne également deux vice-président(e)s parmi les membres habilités à voter.

7. La Commission désigne les membres habilités à voter et leurs suppléants visés au paragraphe 3, point a), sur proposition de leurs organisations respectives. Elle désigne le membre titulaire du droit de vote et son suppléant visés au paragraphe 3, points b) et c), sur proposition de leurs organes de représentation européens respectifs Elle désigne le membre votant et son suppléant visés au paragraphe 3, point d), sur proposition de l'AED. Elle désigne les membres non titulaires du droit de vote visés au paragraphe 4, point e), sur proposition d'Eurocontrol, selon le principe du roulement, permettant ainsi à chaque pays associé d'être nommé à leur tour et tenant compte des besoins opérationnels au moment de la nomination.

8. La Commission peut désigner des observateurs et des experts indépendants comme conseillers siégeant à titre personnel et représentant un large éventail de disciplines embrassant les fonctions de réseau.

9. Les membres visés au paragraphe 4, points a) et b), ont le droit de rejeter les propositions ayant une incidence sur:

a) la compatibilité des activités du comité de gestion du réseau avec les finalités et les objectifs du présent règlement;

b) l'impartialité et l'équité de l'exécution des fonctions de réseau.

10. Le comité de gestion du réseau adopte les décisions visées au paragraphe 1, points a) à e), j), l) à o), et s), à la majorité simple de ses membres habilités à voter.

11. Les réunions du comité de gestion du réseau sont convoquées par son président et ont lieu au moins trois fois par an en session ordinaire. En outre, le comité se réunit en outre à la demande de son président ou de la Commission. Le gestionnaire de réseau assure le secrétariat du comité de gestion du réseau et du président.

12. Le gestionnaire de réseau fournit les ressources nécessaires à la création et au fonctionnement du comité de gestion du réseau et de ses groupes de travail.

CHAPITRE IV

GESTION DES CRISES DE RÉSEAU

Article 19

Cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise

1. Aux fins de la gestion des crises de réseau, il est créé une cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise (CECAC). La CECAC contribue, grâce à son travail, à la coordination de la réaction aux crises de réseau.

2. La CECAC a comme membres permanents un représentant de chacune des entités suivantes:

a) un État membre mandaté à cet effet par tous les États membres;

b) la Commission;

c) l'Agence;

d) Eurocontrol;

e) le gestionnaire de réseau;

f) l'armée;

g) les prestataires de services de navigation aérienne;

h) les exploitants d'aéroport;

i) les usagers de l'espace aérien.

La Commission désigne ces membres et leurs suppléants. Cette désignation est faite sur proposition:

1) des États membres dans le cas du représentant visé au point a) ci-dessus;

2) de l'Agence, d'Eurocontrol et du gestionnaire de réseau dans le cas des représentants visés aux points c), d) et e) ci-dessus, selon le cas;

3) de l'AED dans le cas du représentant visé au point f) ci-dessus;

4) des organes de représentation européens respectifs dans les cas des représentants visés aux points g), h) et i) ci-dessus.

3. Chaque État membre désigne un point focal (point focal national) et un suppléant auprès de la CECAC, et facilite leur accès aux informations pertinentes dont disposent les structures nationales de gestion de crise, non limitées au domaine de l'aviation. Les points focaux nationaux exercent leurs fonctions conformément au règlement intérieur de la CECAC.

4. La CECAC peut, ponctuellement, faire appel à des experts en fonction de la nature de la crise en question, afin qu'ils l'aident à formuler sa réaction dans le cadre de la gestion des crises.

5. La CECAC élabore son règlement intérieur et les modifications qu'elle y apporte, et le fait adopter par le comité de gestion du réseau, conformément à l'article 18, paragraphe 1, point e).

6. Le gestionnaire de réseau fournit les ressources nécessaires à la création et au fonctionnement de la CECAC.

Article 20

Responsabilités du gestionnaire de réseau

Le gestionnaire de réseau, au besoin avec l'assistance de la CECAC:

a) coordonne les réactions aux crises de réseau, en assurant une coopération étroite avec les structures correspondantes dans les États membres;

b) apporte son aide au déclenchement et à la coordination des plans d'urgence au niveau des États membres, notamment par l'intermédiaire d'un réseau de points focaux nationaux;

c) prépare des mesures d'atténuation à l'échelle du réseau pour garantir une réaction rapide à une crise de réseau afin de protéger le réseau et de lui permettre de continuer à fonctionner sans risque. À cette fin, le gestionnaire de réseau, de manière indépendante:

   i) surveille la situation du réseau 24 heures sur 24 pour détecter les crises de réseau;

   ii) assure une gestion et une communication efficaces de l'information par la diffusion de données précises, actuelles et cohérentes pour assister les États membres et les parties prenantes opérationnelles dans leurs décisions en matière de reprise après des crises de réseau et/ou dans leurs efforts d'atténuation de l'impact de ces crises sur le réseau;

   iii) facilite la collecte organisée et le stockage centralisé desdites données;

d) signale, le cas échéant, à la Commission, à l'Agence ou aux États membres l'existence de tout autre moyen d'atténuation de la crise de réseau, notamment les contacts avec les exploitants d'autres modes de transport susceptibles de trouver et de mettre en œuvre des solutions intermodales;

e) surveille et rend compte à la CECAC du rétablissement et de la stabilité du réseau;

f) organise, facilite et/ou exécute un programme concerté d'exercices de simulation de crise de réseau associant les États membres et les parties prenantes opérationnelles en vue d'anticiper les crises de réseau réelles;

g) élabore, met en œuvre et assure le suivi d'un programme de travail et d'un registre des risques.

CHAPITRE V

CONSULTATION DES ÉTATS MEMBRES, SURVEILLANCE, RAPPORTS ET SUPERVISION

Article 21

Information et consultation des États membres

1. Le gestionnaire de réseau informe périodiquement la Commission des progrès accomplis dans l'exécution des fonctions de réseau et des mesures prises. La Commission informe les États membres de ces progrès et de ces mesures.

2. La Commission consulte les États membres sur les questions stratégiques des fonctions de réseau et tient compte de leur avis.

Ces questions comprennent:

a) la performance globale du réseau;

b) la mise en œuvre par le gestionnaire de réseau des mesures correctives visées à l'article 10;

c) la nomination du président et des membres du comité de gestion du réseau;

d) le projet de plan de réseau stratégique, et notamment, à un stade précoce, les objectifs de ce plan;

e) le projet de plan de performance du réseau;

f) le projet de budget annuel du gestionnaire de réseau;

g) le rapport annuel du gestionnaire de réseau;

h) le projet de règlement intérieur de la CECAC;

i) les spécifications relatives aux processus de consultation et les structures de travail et processus opérationnels détaillés visés aux articles 16 et 17;

j) les problèmes évoqués à l'article 12, paragraphe 3, qui ne sont pas résolus au niveau de la fonction de réseau concernée;

k) les cas visés à l'article 10, paragraphe 3;

l) l'analyse visée à l'article 5;

m) la conception et la fourniture de tâches de surveillance liées à l'infrastructure de gestion du trafic aérien/de communication, navigation et surveillance et de services communs d'assistance au réseau en rapport avec l'exécution des fonctions de réseau, notamment les analyses de rentabilité correspondantes et le budget.

La consultation portant sur l'objet du point a) du deuxième alinéa intervient périodiquement.

Article 22

Surveillance et rapports

1. Le gestionnaire de réseau met en place un processus de surveillance permanente de l'ensemble des éléments suivants:

a) les performances opérationnelles du réseau;

b) les mesures prises et le bilan des performances réalisées par les parties prenantes opérationnelles et les États membres;

c) l'efficacité et l'efficience du processus décisionnel coopératif dans l'exécution de chacune des fonctions;

d) la qualité des services qu'il fournit aux parties prenantes opérationnelles au moyen d'indicateurs spécifiques.

2. La surveillance permanente vise à détecter les déviations éventuelles par rapport au plan de réseau stratégique et au plan de réseau opérationnel. Les parties prenantes opérationnelles soutiennent le gestionnaire de réseau dans ce processus en lui fournissant des données.

3. Le gestionnaire de réseau soumet chaque année un rapport à la Commission, au comité de gestion du réseau et à l'Agence sur les mesures prises pour s'acquitter de ses tâches et formule des recommandations quant au traitement des questions liées au réseau. Le rapport porte sur les diverses fonctions de réseau considérées isolément ainsi que sur la situation globale du réseau, sur la mise en œuvre du plan de réseau stratégique, du plan de réseau opérationnel et du plan de performance du réseau, et sur la réalisation des objectifs du gestionnaire de réseau en matière de qualité des services qu'il fournit aux parties prenantes opérationnelles. La Commission transmet ce rapport aux États membres.

Article 23

Supervision du gestionnaire de réseau

La Commission assure la supervision du gestionnaire de réseau en ce qui concerne le respect des exigences contenues dans le présent règlement et dans d'autres instruments de l'Union, notamment le règlement (CE) n° 2150/2005, le règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, le règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission ([14]), le règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 et les projets communs mis en place au titre de ce dernier. La Commission informe les États membres des résultats de sa supervision.

([14]) Règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne (JO L 128 du 9.5.2013, p. 31).

CHAPITRE VI

RELATIONS AVEC LES PAYS TIERS

Article 24

Participation de pays tiers au travail du gestionnaire de réseau

1. Les pays tiers participent au travail du gestionnaire de réseau, conformément au droit de l'Union, sous réserve et conformément aux accords passés avec l'Union.

2. Les pays associés et les parties prenantes opérationnelles issues de ces pays peuvent contribuer aux travaux du gestionnaire de réseau.

3. Le gestionnaire de réseau peut conclure des accords de coopération avec les prestataires de services de navigation aérienne établis dans des pays autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 dans les régions Europe, Nord-Atlantique, Afrique-océan Indien et Moyen-Orient de l'OACI, pour autant que ces pays participent à un bloc d'espace aérien fonctionnel ou que leur participation ait une incidence directe sur les performances du réseau et pour garantir une interopérabilité et une connectivité régionales adéquates.

4. Afin d'améliorer l'exécution des fonctions de réseau et les performances du réseau, le gestionnaire de réseau peut également conclure des accords de coopération avec les prestataires de services de navigation aérienne établis dans des pays situés dans des régions de l'OACI autres que celles visées au paragraphe 3 afin d'échanger des données concernant les fonctions de réseau.

CHAPITRE VII

FINANCEMENT ET BUDGET

Article 25

Financement et budget du gestionnaire de réseau

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour financer les tâches confiées au gestionnaire de réseau par le biais des redevances de navigation aérienne.

2. Le gestionnaire de réseau établit ses coûts d'une manière claire et transparente.

3. Le gestionnaire de réseau établit un budget:

a) permettant d'atteindre les objectifs de performances du plan de performance du réseau visé à l'article 7, paragraphe 2, point b);

b) permettant de mettre en œuvre son programme de travail visé au point j) de l'article 7, paragraphe 1);

c) qui fasse l'objet de comptes distincts lorsque l'organisme désigné pour agir en tant que gestionnaire de réseau exerce des activités autres que celles visées à l'article 7.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS FINALES

Article 26

Abrogation

Le règlement (UE) n° 677/2011 est abrogé.

Article 27

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à partir du 1er janvier 2020.

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

Fait à Bruxelles, le 24 janvier 2019.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE I

LA FONCTION DE CONCEPTION DU RÉSEAU DE ROUTES EUROPÉEN

PARTIE A

Objectif et champ d'application

1. La fonction de conception du réseau de routes européen (European Route Network Design, ERND) a pour objectif:

   a) d'élaborer et de mettre en œuvre un plan d'amélioration du réseau de routes européen pour assurer le fonctionnement sûr et efficace du trafic aérien en tenant dûment compte des incidences sur l'environnement;

   b) favorise, dans le cadre du plan d'amélioration du réseau de routes européen, le développement d'une structure d'espace aérien offrant le niveau requis de sécurité, de capacité, de flexibilité, de réactivité, de performances environnementales et de fourniture ininterrompue de services de navigation aérienne diligents, en tenant dûment compte des besoins en matière de sûreté et de défense;

   c) assure la connectivité et l'interopérabilité régionales du réseau de routes européen dans la région Europe de l'OACI et avec les régions OACI adjacentes.

2. Le plan d'amélioration du réseau de routes européen est un plan glissant établi par le gestionnaire de réseau en coordination avec les États membres et les parties prenantes opérationnelles. Il comprend le résultat de ses activités opérationnelles sur la conception du réseau de routes à court terme et à moyen terme, conformément aux principes directeurs du plan de réseau stratégique. Il tient compte de l'ensemble des éléments nécessaires pour garantir que l'espace aérien européen est organisé comme une entité unique, et il répond aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union fixés pour le gestionnaire de réseau dans le système de performance.

3. Le plan d'amélioration du réseau de routes européen constitue le volet propre à l'ERND du plan de réseau opérationnel et comprend les modalités de mise en œuvre de la partie ERND du plan de réseau stratégique.

4. Le plan d'amélioration du réseau de routes européen comprend:

   a) les principes généraux communs complétés par des spécifications techniques concernant la conception de l'espace aérien;

   b) les exigences militaires en matière d'utilisation de l'espace aérien;

   c) le réseau de routes européen et, si possible, des structures d'espace aérien de route libre permettant de répondre à toutes les exigences des usagers et dont les modalités couvriraient l'ensemble des modifications de l'espace aérien;

   d) les règles d'utilisation et la disponibilité du réseau de routes et de l'espace aérien de route libre;

   e) la division de l'espace aérien en secteurs de contrôle de la circulation aérienne (secteurs ATC) à l'appui de l'espace aérien des services de la circulation aérienne (ATS);

   f) les procédures de gestion de l'espace aérien;

   g) un calendrier précis concernant l'élaboration des modifications à apporter à la conception de l'espace aérien;

   h) le calendrier d'un cycle commun de publication et de mise en œuvre des modifications apportées aux structures d'espace aérien et aux règles d'utilisation, dans le cadre du plan de réseau opérationnel;

   i) une vue d'ensemble de la situation actuelle et prévue du réseau, y compris les performances attendues sur la base des plans actuels et des plans adoptés pour la conception de l'espace aérien.

PARTIE B

Procédure d'élaboration du plan d'amélioration du réseau de routes européen

1. Le gestionnaire de réseau, les États membres, les usagers de l'espace aérien et les prestataires de services de navigation aérienne soit en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels soit à titre individuel, mettent au point le plan d'amélioration du réseau de routes européen au moyen du processus décisionnel coopératif prévu à l'article 15. Ils appliquent les principes de conception de l'espace aérien énoncés à la partie C de la présente annexe.

2. Le processus décisionnel coopératif suit des structures de travail et des processus opérationnels détaillés à définir au niveau des experts par le gestionnaire de réseau, y compris la dimension civile-militaire. Ces structures de travail sont élaborées à la suite de la consultation de l'ensemble des parties prenantes. Les structures de travail interviennent à intervalles réguliers pour tenir compte des besoins de la fonction de conception du réseau de routes européen.

3. Pour assurer une connectivité suffisante du plan d'amélioration du réseau de routes européen, le gestionnaire de réseau et les États membres associent les pays tiers au processus décisionnel coopératif conformément à l'article 24. Une coopération appropriée est assurée entre, d'une part, le gestionnaire de réseau et ses structures de travail détaillées au niveau des experts accompagnant la mise au point du plan d'amélioration du réseau de routes européen et, d'autre part, les structures de travail concernées de l'OACI au niveau des experts couvrant les améliorations du réseau de routes à l'interface.

4. Les projets de conception de l'espace aérien sont compatibles et cohérents avec le plan d'amélioration du réseau de routes européen. À tout le moins, les changements suivants apportés aux projets de conception de l'espace aérien doivent faire l'objet d'un contrôle de compatibilité et être notifiés au gestionnaire de réseau:

   a) les changements de tracé des routes;

   b) les changements de direction des routes;

   c) les changements d'affectation des routes;

   d) la description de l'espace aérien de route libre, y compris les règles d'utilisation associées;

   e) les règles d'utilisation des routes et la disponibilité des routes;

   f) les changements de délimitation verticale ou horizontale des secteurs;

   g) l'ajout ou le retrait de points significatifs;

   h) les changements d'utilisation de l'espace aérien transfrontière;

   i) les changements de coordonnées de points significatifs;

   j) les changements ayant une incidence sur le transfert de données;

   k) les changements ayant une incidence sur les données publiées dans les publications d'information aéronautique;

   l) les changements ayant une incidence sur les lettres d'accord concernant la conception et l'utilisation de l'espace aérien.

5. Le plan d'amélioration du réseau de routes européen est révisé en permanence durant son exploitation afin de prendre en compte l'évolution des contraintes pesant sur l'espace aérien ou l'apparition de nouvelles contraintes. Dans le cadre de ce processus de révision, une coordination permanente est assurée avec les autorités militaires.

PARTIE C

Principes de conception de l'espace aérien

1. Lors de l'élaboration du plan d'amélioration du réseau de routes européen, le gestionnaire de réseau, les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne, agissant en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels ou à titre individuel, adhèrent, dans le cadre du processus décisionnel coopératif, aux principes suivants de conception de l'espace aérien:

   a) la mise en place et la configuration des structures d'espace aérien sont fondées sur les exigences opérationnelles, indépendamment des frontières nationales, des limites des blocs d'espace aérien fonctionnels ou des limites des régions d'information de vol, et ne sont pas nécessairement liées par le niveau de division entre les espaces aériens supérieur et inférieur;

   b) la conception des structures d'espace aérien est un processus transparent permettant de consulter les décisions prises et de comprendre leur justification, et prend en compte les exigences de l'ensemble des usagers en conciliant les aspects de sécurité, de capacité et d'environnement et en tenant dûment compte des besoins militaires et de la sécurité nationale;

   c) la demande de trafic actuelle et prévue, au niveau du réseau et au niveau local, et les objectifs de performance constituent les éléments de départ du plan d'amélioration du réseau de routes européen en vue de satisfaire les besoins des principaux courants de trafic et aéroports;

d) la connectivité verticale et horizontale, comprenant l'espace aérien terminal et la structure de l'espace aérien à l'interface, est assurée;

e) les vols peuvent être assurés le long ou au plus près des routes et profils de vol demandés par les usagers durant la phase de croisière;

f) l'évaluation et le développement éventuel de toutes les propositions de structures d'espace aérien émanant des parties prenantes ayant un besoin opérationnel en la matière, y compris l'espace aérien de route libre, les options de routes multiples et les routes conditionnelles (CDR), font l'objet d'une acceptation;

g) la conception des structures d'espace aérien, y compris l'espace aérien de route libre et les secteurs ATC, tient compte des structures d'espace aérien existantes ou proposées destinées à des activités qui nécessitent une réservation d'espace aérien ou un espace aérien réglementé. À cette fin, seules des structures compatibles avec l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien (FUA) sont établies. L'harmonisation et la cohérence de ces structures sont assurées dans toute la mesure du possible sur l'ensemble du réseau européen;

h) le développement de la conception du secteur ATC commence par l'harmonisation des routes ou courants de trafic requis dans le cadre d'un processus itératif qui assure la compatibilité entre les routes ou les courants et les secteurs;

i) les secteurs ATC sont conçus de manière à permettre la construction de configurations de secteur qui satisfont aux courants de trafic et sont adaptables et proportionnées à une demande de trafic variable;

j) dans les cas où, pour des raisons opérationnelles, les secteurs ATC doivent être organisés en excédant les frontières nationales, les limites des blocs d'espace aérien fonctionnels ou les limites des régions d'information de vol, des accords sur la prestation de services sont passés entre les parties prenantes opérationnelles concernées.

2. Le gestionnaire de réseau, les États membres, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les prestataires de services de navigation aérienne (ces derniers agissant en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels ou à titre individuel) veillent, dans le cadre du processus décisionnel coopératif, à ce que les principes suivants s'appliquent à l'utilisation de l'espace aérien et à la gestion des capacités:

a) les structures d'espace aérien sont planifiées de manière à faciliter une utilisation et une gestion souple et réactive de l'espace aérien en ce qui concerne les options de routes, les courants de trafic, les systèmes de configuration des secteurs et la configuration des autres structures d'espace aérien;

b) les structures d'espace aérien doivent permettre la mise en place, à titre facultatif, d'options de routes supplémentaires tout en assurant leur compatibilité avec les considérations de capacité existante et les limites de conception du secteur.

PARTIE D

Suivi continu des performances au niveau du réseau

1. Afin d'assurer l'amélioration régulière des performances, le gestionnaire de réseau procède à un réexamen périodique post-opérations de l'efficacité des structures d'espace aérien mises en œuvre, dans le cadre du processus décisionnel coopératif.

2. Ce réexamen porte, notamment, sur:

a) l'évolution de la demande de trafic;

b) les performances et les contraintes en matière de capacités et d'efficacité des vols à l'échelon des États, des blocs d'espace aérien fonctionnels ou du réseau;

c) l'évaluation des aspects liés à l'utilisation de l'espace aérien, du point de vue tant civil que militaire;

d) l'évaluation de la sectorisation et des configurations de secteurs utilisées;

e) l'évaluation de l'intégrité et de la continuité des structures d'espace aérien.

ANNEXE II

LA FONCTION DE GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AÉRIEN

PARTIE A

Objectif et champ d'application

1. La fonction de gestion des courants de trafic aérien (ATFM) a pour objectif:

   a) de garantir une utilisation efficiente de la capacité disponible du réseau européen de gestion du trafic aérien;

   b) de faciliter la planification, la coordination et l'exécution des mesures ATFM prises par l'ensemble des parties prenantes opérationnelles;

   c) de faciliter la prise en compte des exigences militaires et des réactions lors de la gestion des crises;

   d) d'assurer les connectivité et interopérabilité régionales du réseau européen dans la région Europe de l'OACI et avec les régions OACI adjacentes.

2. Les procédures ATFM et d'urgence visées à la partie B, point 15, de la présente annexe, ont vocation à garantir une meilleure prévisibilité du trafic et à optimiser la capacité disponible du réseau européen de gestion du trafic aérien (y compris au niveau des aéroports), ainsi qu'à renforcer la cohérence entre créneaux horaires dans les aéroports et plans de vol.

3. La fonction ATFM s'appuie sur des structures de travail détaillées aux fins de la mise en œuvre des mesures ATFM. L'ensemble des parties prenantes opérationnelles concernées adhèrent aux règles et aux procédures garantissant que la capacité de contrôle de la circulation aérienne est utilisée de manière sûre et dans la plus grande mesure possible.

4. La fonction ATFM couvre l'ensemble des phases ATFM (stratégique, prétactique, tactique et post-opérations) recensées dans les dispositions de l'OACI visées dans l'appendice. Elle respecte ces dispositions de l'OACI.

5. La fonction ATFM s'applique aux parties suivantes, ainsi qu'aux agents agissant pour le compte de ces parties, qui participent aux processus ATFM, à savoir:

   a) les exploitants d'aéronefs;

   b) les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS), y compris les unités ATS, les bureaux de piste ATS et les unités de services de contrôle d'aérodromes;

   c) les prestataires de services d'information aéronautique;

   d) les entités participant à la gestion de l'espace aérien;

   e) les exploitants d'aéroport;

   f) l'unité centrale d'ATFM exploitée par le gestionnaire de réseau;

   g) les unités ATFM locales visées à la partie A, point 6, de la présente annexe;

   h) les coordonnateurs de créneaux horaires dans les aéroports coordonnés.

6. «Unité locale de gestion des courants de trafic aérien» (ou «unité ATFM locale») désigne une entité de gestion des courants agissant pour le compte d'une ou de plusieurs autres entités de gestion des courants en tant qu'interface entre l'unité centrale d'ATFM et une unité ATS ou un groupe d'unités ATS. Elle peut fonctionner au niveau de l'unité ATS locale, au niveau national, au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ou à tout autre niveau sous-régional.

7. Les unités ATFM locales et le gestionnaire de réseau, par l'intermédiaire de son unité centrale d'ATFM, soutiennent l'exécution de la fonction ATFM.

PARTIE B

Principes de planification et principes opérationnels

1. Le gestionnaire de réseau et les parties prenantes opérationnelles planifient et exécutent les tâches destinées à soutenir la fonction ATFM pour:

a) toutes les phases de tous les vols qu'il est prévu d'effectuer ou qui sont effectués au titre de la circulation aérienne générale et, en tout ou partie, conformément aux règles de vol aux instruments en vigueur;

b) toutes les phases des vols visées au point a) et la gestion du trafic aérien.

2. Une coopération et une coordination appropriées sont assurées entre les structures de travail du gestionnaire du réseau qui soutiennent la fonction ATFM et les structures de travail pertinentes de l'OACI couvrant les aspects d'ATFM au niveau des interfaces.

3. Les appareils militaires exploités selon les règles de la circulation aérienne générale sont soumis aux mesures ATFM pour tous les vols qui sont effectués ou qu'il est prévu d'effectuer dans des espaces aériens ou au décollage/à l'atterrissage dans des aéroports auxquels s'appliquent des mesures ATFM.

4. La fonction ATFM est régie par les principes suivants:

a) les mesures ATFM:

i) renforcent la sécurité des opérations et empêchent une demande de trafic aérien excessive par rapport à la capacité ATC déclarée des secteurs et des aérodromes, y compris des pistes;

ii) utilisent au maximum les capacités du réseau européen de gestion du trafic aérien afin d'optimiser l'efficacité de ce réseau et de réduire au minimum les inconvénients sur les exploitants;

iii) optimisent les capacités du réseau européen de gestion du trafic aérien rendues disponibles par le développement et la mise en œuvre de mesures de renforcement des capacités prises par les unités ATS;

iv) apportent une aide à la gestion des événements critiques;

b) l'attribution des créneaux de départ ATFM donne priorité aux vols selon l'ordre de leur entrée prévue dans le lieu où s'applique la mesure ATFM, sauf si des circonstances particulières, liées notamment aux besoins en matière de sécurité et de défense, obligent à suivre une priorité différente de la priorité convenue et présentant un avantage pour le réseau européen de gestion du trafic aérien;

c) les temps de vol des trajectoires en phase de planification et en phase d'exécution sont en cohérence avec les mesures ATFM éventuellement appliquées, et communiqués par le gestionnaire de réseau aux exploitants d'aéronefs, aux unités ATS et aux unités ATFM locales;

d) les vols au départ de la zone géographique où sont appliquées des mesures ATFM et des régions d'information de vol adjacentes, telles que décrites dans les documents de l'OACI appropriés, font l'objet d'une attribution de créneaux horaires ATFM. Les vols au départ d'autres zones sont exemptés de l'attribution de créneaux horaires ATFM, mais sont toutefois soumis à des contraintes en matière de route, des systèmes d'orientation du trafic et des temps de vol des trajectoires.

5. Les États membres veillent à ce que:

a) la fonction ATFM soit à la disposition des parties concernées 24 heures sur 24 et que l'unité ATFM locale, de façon exclusive, couvre une zone désignée relativement à l'espace aérien relevant de leur responsabilité au sein de la zone géographique où sont appliquées des mesures ATFM;

b) afin de garantir des planification, allocation et utilisation efficientes de l'espace aérien, ainsi que des liens directs entre la gestion de l'espace aérien et l'ATFM, des procédures cohérentes soient définies pour la coopération entre les parties participant à la fonction ATFM, les unités ATS et les entités associées à la gestion de l'espace aérien;

c) les procédures communes de demande d'exemption d'un créneau de départ ATFM soient conformes aux dispositions de l'OACI figurant dans l'appendice. Ces procédures sont définies en coordination avec le gestionnaire de réseau, par l'intermédiaire de son unité centrale d'ATFM, et publiées dans les publications nationales d'information aéronautique.

6. Le gestionnaire de réseau:

a) optimise la performance globale du réseau européen de gestion du trafic aérien grâce à la planification, la coordination et la mise en œuvre de mesures ATFM convenues, y compris les plans de transition pour la mise en service d'améliorations majeures de l'espace aérien ou des systèmes de gestion du trafic aérien et pour les conditions météorologiques défavorables, dans le cadre du processus décisionnel coopératif;

b) consulte les exploitants sur la définition des mesures ATFM;

c) met en place des structures de travail avec les unités ATFM locales;

d) assure l'élaboration, la disponibilité et la mise en œuvre efficace des mesures ATFM (pour toutes les phases ATFM), en collaboration avec les unités ATFM locales; dès lors que ces mesures ATFM ont une incidence plus large sur le réseau, le gestionnaire de réseau détermine, dans le cadre du processus décisionnel coopératif, la nature des mesures ATFM à prendre;

e) en coordination avec les unités ATFM locales, recherche des itinéraires de remplacement permettant d'éviter ou de soulager les zones encombrées, tout en tenant compte des performances globales du réseau européen de gestion du trafic aérien;

f) propose un déroutement pour des vols s'il peut en résulter une optimisation des effets du point d);

g) en coordination avec les unités ATS et les unités ATFM locales, détermine, coordonne et assure la mise en œuvre des mesures appropriées destinées à fournir la capacité nécessaire pour répondre à la demande de trafic dans l'ensemble des portions pertinentes de leur ressort;

h) communique en temps utile des informations sur les opérations ATFM aux exploitants d'aéronefs, aux unités ATFM locales et aux unités ATS, et notamment:

i) les mesures ATFM prévues;

ii) l'incidence des mesures ATFM sur l'heure de décollage et le profil de vol de chaque vol;

i) effectue un suivi des cas enregistrés d'absence de plans de vol et de plans de vol multiples;

j) suspend un plan de vol lorsque, compte tenu de la marge de temps, le créneau de départ ATFM ne peut être respecté et que la nouvelle heure estimée de départ de l'aire de stationnement n'est pas connue;

k) contrôle le nombre d'exemptions des mesures ATFM accordées;

l) élabore, tient à jour et publie des plans d'urgence définissant les mesures à prendre par les parties prenantes opérationnelles concernées en cas de panne majeure d'une composante de la fonction ATFM au niveau du réseau, susceptible de donner lieu à des réductions significatives de capacité ou à des perturbations majeures des courants de trafic, voire les deux;

m) partage avec l'ensemble des parties prenantes opérationnelles l'ensemble des analyses et évaluations post-opérationnelles appropriées;

n) permet la préparation et la prévisibilité appropriées du réseau européen de gestion du trafic aérien, prévoit des structures de travail visant à collecter auprès des usagers de l'espace aérien des informations opportunes et actualisées sur la demande, pour toutes les phases ATFM, et les partage avec les unités ATFM locales.

7. Les unités ATS:

a) coordonnent les mesures ATFM, par l'intermédiaire de l'unité ou des unités ATFM locales, avec le gestionnaire de réseau, afin de garantir que les mesures choisies visent l'optimisation de la performance globale du réseau européen de gestion du trafic aérien;

b) veillent à ce que les mesures ATFM appliquées dans un aéroport donné soient arrêtées en coordination avec l'exploitant aéroportuaire concerné afin d'assurer l'efficacité de la planification et de l'utilisation de l'aéroport au profit de toutes les parties prenantes opérationnelles concernées;

c) notifient au gestionnaire de réseau, par l'intermédiaire de l'unité ATFM locale, tous les événements, y compris les plans de transition pour la mise en service d'améliorations majeures de l'espace aérien ou des systèmes de gestion du trafic aérien et pour les conditions météorologiques défavorables, susceptibles d'avoir une incidence sur la capacité de contrôle de la circulation aérienne ou sur la demande de trafic aérien ainsi que les mesures d'atténuation proposées;

d) communiquent au gestionnaire de réseau et aux unités ATFM locales les données suivantes et les mises à jour subséquentes, dans la mesure où cela est techniquement possible, en temps opportun et en s'assurant de leur qualité:

i) l'espace aérien et les structures de route;

ii) la disponibilité de l'espace aérien et des routes, y compris celle qui résulte de l'application de la gestion souple de l'espace aérien conformément au règlement (CE) n° 2150/2005;

iii) les configurations et les activations des secteurs des unités ATS;

iv) les durées de circulation au sol et les configurations des pistes;

v) la capacité des secteurs de contrôle de trafic aérien et des aérodromes, y compris des pistes;

vi) les positions de vol actualisées;

vii) les dérogations aux plans de vol;

viii) les horaires de décollage réels;

ix) les informations sur la disponibilité opérationnelle de l'infrastructure de communication, navigation et surveillance/de gestion du trafic aérien.

8. Les données visées au paragraphe 7, point d), sont mises à la disposition du gestionnaire de réseau et des parties prenantes opérationnelles, et sont disponibles auprès d'eux.

9. Pour assurer la prévisibilité du réseau, l'unité ATS de l'aéroport de départ veille à ce que les vols qui ne respectent pas leur heure estimée de départ de l'aire de stationnement, compte tenu des tolérances établies, ou dont le plan de vol a été rejeté ou suspendu, ne soient pas autorisés à décoller par le contrôle de la circulation aérienne.

10. Les unités ATFM locales:

a) agissent en tant que point de contact et d'interface entre le gestionnaire de réseau assurant l'ATFM centrale, d'une part, et les zones désignées et leurs aérodromes et unités ATS associés (militaires et civiles) de leur ressort, d'autre part, sur la base des fonctions et responsabilités convenues avec le gestionnaire de réseau au moyen de structures de travail appropriées;

b) établissent des procédures locales appropriées conformes aux procédures définies par le gestionnaire de réseau qui assure l'AFTM centrale, y compris des procédures temporaires;

c) communiquent au gestionnaire de réseau assurant l'AFTM centrale l'ensemble des données locales nécessaires à l'exécution de la fonction ATFM;

d) veillent, en coordination avec les unités ATS concernées et le gestionnaire de réseau assurant l'ATFM centrale, à la mise en œuvre de mesures ATFM appropriées pour un écoulement optimum des flux de trafic et l'équilibre entre demande et capacité, en coordonnant l'utilisation efficiente de la capacité disponible. Dès lors que ces mesures ont une incidence plus large sur le réseau, une coordination régionale sera assurée sous l'égide du gestionnaire de réseau;

e) notifient au gestionnaire de réseau tous les événements, y compris les plans de transition pour la mise en service d'améliorations majeures de l'espace aérien ou des systèmes de gestion du trafic aérien et pour les conditions météorologiques défavorables, susceptibles d'avoir une incidence sur la capacité de contrôle de la circulation aérienne ou sur la demande de trafic aérien ainsi que les mesures d'atténuation proposées;

f) assurent, en coordination avec les unités ATS pertinentes et le gestionnaire de réseau, des analyses post-opérations pour déterminer les moyens d'améliorer les performances de réseau;

g) disposent de plans d'urgence prédéfinis, actualisés en permanence, indiquant en détail de quelle manière la zone dont elles ont la responsabilité sera traitée, afin de permettre au gestionnaire de réseau d'assister les unités ATFM locales dans la conduite des opérations d'urgence. Ces plans locaux sont partagés et coordonnés avec le gestionnaire de réseau.

11. Lorsqu'un bureau de piste a été établi, il facilite l'échange d'informations entre pilotes ou exploitants et l'unité ATFM locale ou le gestionnaire de réseau assurant l'ATFM centrale.

12. Les exploitants d'aéronefs:

a) déposent un seul plan de vol pour chaque vol prévu. Le plan de vol enregistré doit correctement rend compte avec exactitude du profil de vol prévu;

b) veillent à ce que l'ensemble des mesures ATFM pertinentes et des modifications qui y sont apportées soient prises en compte dans l'exécution du vol prévue;

c) participent aux structures de travail établies par le gestionnaire de réseau, facilitant l'information opportune et actualisée sur la demande de trafic aérien pour toutes les phases ATFM.

13. Les exploitants d'aéroports:

a) établissent des arrangements avec l'unité ATS locale;

i) échangent et coordonnent avec les unités ATFM locales pertinentes et le gestionnaire de réseau l'ensemble des informations sur la capacité et la demande de trafic aérien et leur évolution pour toutes les phases ATFM, notamment en amont de la publication des horaires des vols;

ii) notifient aux unités ATFM locales concernées et au gestionnaire de réseau tous les événements susceptibles d'avoir une incidence sur la capacité de contrôle de la circulation aérienne ou sur la demande de trafic aérien.

b) établissent des processus destinés à évaluer la demande et l'incidence sur la demande des événements spéciaux applicables à toutes les phases ATFM.

14. S'agissant de la cohérence entre plans de vol et créneaux d'aéroports:

a) sur demande du coordonnateur de créneaux d'un aéroport ou de l'exploitant d'un aéroport coordonné, le gestionnaire de réseau ou l'unité ATFM locale communique à ceux-ci le plan de vol d'un vol ayant lieu dans cet aéroport avant que ce vol soit effectué. Les coordonnateurs de créneaux horaires dans les aéroports ou les exploitants d'aéroport des aéroports coordonnés fournissent l'infrastructure nécessaire à la réception des plans de vol transmis par le gestionnaire de réseau ou par l'unité ATFM locale;

b) avant tout vol, les exploitants fournissent aux aérodromes de départ et d'arrivée les informations nécessaires pour pouvoir mettre en correspondance l'indicatif de vol contenu dans le plan de vol et celui notifié pour le créneau d'aéroport correspondant; cette mise en correspondance est assurée par le gestionnaire de réseau, l'unité ATFM locale, l'unité ATS locale ou l'exploitant d'aéroport, selon le cas;

c) les exploitants d'aéronef, exploitants d'aéroport et unités ATS communiquent au coordonnateur de créneaux de l'aéroport les cas d'exploitation répétée de services aériens à une heure significativement différente des créneaux horaires attribués ou d'utilisation de créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution, lorsque cela cause un préjudice aux activités de l'aéroport ou au trafic aérien;

d) le gestionnaire de réseau communique aux coordonnateurs de créneaux d'aéroport les cas d'exploitation répétée de services aériens à une heure significativement différente des créneaux horaires attribués ou d'utilisation de créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution, lorsque cela cause un préjudice à l'ATFM.

15. Dans la mise en œuvre des informations de planification des arrivées et des départs, les parties prenantes opérationnelles de l'aéroport local assurent l'entière coordination avec le gestionnaire de réseau dans la mise en place et le fonctionnement de cette fonctionnalité et de l'échange de données qui en résulte.

16. S'agissant des événements critiques:

a) le gestionnaire de réseau élabore, tient à jour et publie les procédures ATFM pour traiter les événements critiques au niveau du réseau. Les procédures ATFM prévoient les mesures à prendre par les parties prenantes opérationnelles concernées en cas de perturbation majeure d'une composante du réseau susceptible de donner lieu à une réduction significative de la capacité ou à des perturbations majeures des courants de trafic, ou les deux;

b) afin de se préparer aux événements critiques, les unités ATS et les exploitants d'aéroport se coordonnent avec le gestionnaire de réseau et les unités ATFM locales, les exploitants d'aéronefs susceptibles d'être touchés par des événements critiques et, le cas échéant, avec les coordonnateurs des créneaux horaires dans les aéroports, afin de déterminer la pertinence et la nature des procédures d'urgence, y compris les éventuels ajustements des règles de priorité. Les procédures d'urgence consistent notamment en:

i) des arrangements organisationnels et en matière de coordination;

ii) des mesures ATFM pour gérer l'accès aux zones touchées afin de prévenir une demande excessive de trafic aérien par rapport aux capacités déclarées de l'ensemble ou de parties de l'espace aérien ou des aéroports concernés;

iii) des circonstances, des conditions et des procédures pour l'application de règles de priorité pour les vols, dans le respect des intérêts essentiels des États membres relevant de la politique de sécurité ou de défense;

iv) des arrangements en matière de reprise.

PARTIE C

Suivi de la fonction ATFM

1. Afin de garantir la prévisibilité et, partant, les performances du réseau européen de gestion du trafic aérien, les informations sur les opérations planifiées et sur les mesures ATFM sont capitales, tout comme le respect de ces opérations et mesures. Par conséquent, il y a lieu de mettre en place un suivi propre à la fonction ATFM.

2. Les États membres veillent à ce que, lorsque le taux de respect des créneaux de départ ATFM dans un aéroport, tel que relevé par le gestionnaire de réseau, est inférieur ou égal à 80 % au cours d'une année donnée, l'unité ATS de cet aéroport fournisse toute information utile sur ce taux et sur les mesures prises pour assurer le respect des créneaux de départ ATFM. Ces mesures sont décrites dans un rapport que l'État membre concerné transmet à la Commission.

3. En cas de non-respect du refus ou de la suspension d'un plan de vol, l'unité ATS de l'aéroport concerné fournit au gestionnaire de réseau toute information utile sur ce non-respect et sur les mesures prises pour y remédier. Ces mesures sont décrites dans un rapport que le gestionnaire de réseau transmet à la Commission.

4. Dans le cas où le taux d'exemptions accordées dépasse 0,6 % des départs annuels d'un État membre, le gestionnaire de réseau le notifie à cet État membre. Lorsqu'un État membre a reçu une notification, il établit un rapport fournissant des informations détaillées sur les exemptions octroyées et le transmet à la Commission.

5. Le gestionnaire de réseau veille à ce que l'exploitant d'aéronef soit informé du non-respect des mesures ATFM résultant de l'application des dispositions applicables en cas d'absence de plans de vol ou en cas de plans de vol multiples. Lorsqu'un exploitant d'aéronef a reçu une notification, il établit un rapport détaillant les circonstances et les mesures prises pour remédier à ce non-respect. Le gestionnaire de réseau établit un rapport annuel à soumettre à la Commission, fournissant des informations détaillées sur l'absence de plans de vol ou sur les plans de vol multiples qui ont été enregistrés.

6. Le gestionnaire de réseau examine annuellement le respect des mesures ATFM pour faire en sorte que l'ensemble des parties prenantes opérationnelles améliorent leur taux de respect de ces mesures.

7. Le gestionnaire de réseau établit des rapports annuels qu'il transmet à la Commission. Ces rapports rendent compte de la qualité de la fonction ATFM et comprennent des informations sur:

a) les causes des mesures ATFM;

b) l'incidence des mesures ATFM;

c) le respect des mesures ATFM;

d) les contributions par l'ensemble des parties prenantes opérationnelles à l'optimisation de l'effet de réseau global;

e) les recommandations formulées sur ces différents points pour améliorer les performances du réseau.

8. Le gestionnaire de réseau veille à ce qu'une archive contenant les données ATFM dont la liste figure à la présente annexe, ainsi que les plans de vol, les registres d'exploitation et les données contextuelles pertinentes, soit établie et tenue à jour par l'unité centrale d'ATFM. Ces données sont conservées pendant deux ans à compter de leur fourniture et mises à disposition de la Commission, des États membres, des unités ATS et des exploitants d'aéroport sur demande. Ces données sont en outre mises à disposition des coordonnateurs d'aéroports et des exploitants d'aéroports pour aider à l'évaluation régulière des capacités déclarées.

Appendice

Liste des dispositions de l'OACI aux fins de gestion des courants de trafic aérien

1. Chapitre 3, point 3.7.5 (Gestion des courants de trafic aérien) de l'annexe 11 de la convention de Chicago — Services de la circulation aérienne (14e édition — juillet 2016, intégrant l'amendement no 50 A).
2. Chapitre 3 (Capacité du système ATS et gestion des courants de trafic aérien) du doc. 4444 de l'OACI, Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM) (16e édition — 2016, intégrant l'amendement no 7 A).
3. Chapitres 2 et 8 (Gestion des courants de trafic aérien) du doc. 7030 de l'OACI, Procédures complémentaires régionales Europe (EUR) (5e édition — 2007).

ANNEXE III

LA FONCTION DE RADIOFRÉQUENCE

PARTIE A

Objectif et champ d'application

1. Les objectifs de cette fonction sont:

   a) optimiser l'utilisation du spectre radioélectrique aéronautique européen par l'amélioration des procédures de gestion des fréquences et des critères de planification, de manière à prévenir une pénurie de fréquences qui réduirait la capacité du réseau;

   b) améliorer la transparence de pratiques de gestion des fréquences qui permettent une évaluation exacte de l'utilisation efficace des fréquences la détermination de solutions pour répondre aux demandes de fréquences futures;

   c) accroître l'efficacité des processus de gestion de la fréquence grâce à la promotion des bonnes pratiques et à l'élaboration des outils correspondants.

2. Le gestionnaire de réseau et les gestionnaires nationaux des radiofréquences se mettent d'accord sur les priorités générales de la fonction en vue d'améliorer la conception et le fonctionnement du réseau aérien européen. Ces priorités sont documentées sous la forme d'un volet fréquences inclus dans le plan de réseau stratégique et le plan de réseau opérationnel et font l'objet d'une consultation des parties prenantes. L'établissement des priorités peut notamment viser des bandes, des zones et des services spécifiques.

PARTIE B

Exigences relatives à l'exécution de la fonction

1. Les États membres désignent une personne, une autorité ou un organisme compétent en qualité de gestionnaire national des fréquences chargé de veiller à ce que les assignations de fréquence soient effectuées, modifiées et mises à disposition conformément au présent règlement. Les États membres communiquent à la Commission et au gestionnaire de réseau le nom et l'adresse de ces personnes et tout changement dans leur désignation en temps voulu.

2. Le gestionnaire de réseau élabore et coordonne les aspects stratégiques du spectre radioélectrique liés au réseau qui doivent être dûment documentés dans le plan de réseau stratégique et le plan de réseau opérationnel. Le gestionnaire de réseau assiste la Commission et les États membres pour l'élaboration de positions communes dans le domaine de l'aviation afin de coordonner les contributions des États membres dans les enceintes internationales, notamment la Conférence européenne des administrations des postes et télécommunications (CEPT) et l'Union internationale des télécommunications (UIT).

3. À la demande des États membres, le gestionnaire de réseau informe la Commission et prend avec la Commission et la Conférence européenne des administrations des postes et télécommunications (CEPT) les mesures nécessaires à répondre à toute inquiétude concernant d'autres secteurs de l'industrie.

4. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences informent le gestionnaire de réseau des cas de brouillage radio affectant le réseau européen de l'aviation. Le gestionnaire de réseau enregistre les cas de brouillage radio et assiste les gestionnaires nationaux des radiofréquences dans leur évaluation. À la demande des gestionnaires nationaux des radiofréquences, le gestionnaire de réseau coordonne ou fournit tout le soutien nécessaire pour résoudre ou atténuer ces cas.

5. Le gestionnaire de réseau et les gestionnaires nationaux des radiofréquences continuent à développer et à améliorer les procédures de gestion des fréquences, les critères de planification, les jeux de données et les processus afin d'améliorer l'utilisation et l'occupation du spectre radioélectrique par les usagers de la circulation aérienne générale. À la demande des États membres, le gestionnaire de réseau propose d'étendre l'application de ces développements et améliorations à l'échelle régionale.

6. Quand une assignation de fréquence est nécessaire, l'individu ou l'organisme demandant à utiliser une fréquence dépose une demande auprès du gestionnaire national des radiofréquences compétent, accompagnée de toutes les informations utiles et de sa justification.

7. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences et le gestionnaire de réseau évaluent et hiérarchisent les demandes de fréquences sur la base des exigences opérationnelles et de critères convenus. Le gestionnaire de réseau, en collaboration avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences, détermine l'incidence des demandes de fréquences sur le réseau. Le gestionnaire de réseau définit des critères d'évaluation et de hiérarchisation en consultation avec les gestionnaires nationaux des fréquences et les tient à jour par la suite autant que de besoin.

8. En l'absence d'incidence sur le réseau, les gestionnaires nationaux des radiofréquences déterminent la ou les fréquences appropriées en réponse à la demande de fréquence en tenant compte des exigences du point 12.

9. En présence d'une incidence sur le réseau, le gestionnaire de réseau détermine la ou les fréquences appropriées en réponse à la demande de fréquence en tenant compte des exigences suivantes:

   a) la nécessité de mettre à disposition des services d'infrastructure de communication, de navigation et de surveillance sûrs;

   b) la nécessité d'optimiser l'utilisation des ressources limitées du spectre radioélectrique;

   c) la nécessité d'assurer un accès rentable, équitable et transparent au spectre radioélectrique;

   d) les exigences opérationnelles du ou des demandeurs et des parties prenantes opérationnelles;

   e) les prévisions quant à la demande future de ressources du spectre radioélectrique;

   f) les dispositions contenues dans le manuel de gestion des fréquences EUR de l'OACI.

10. Lorsqu'une fréquence appropriée, telle que visée au point 11 ou au point 12, ne peut être déterminée, les gestionnaires nationaux des radiofréquences peuvent demander au gestionnaire de réseau d'entreprendre une recherche de fréquence spécifique. Afin de trouver une solution pour les gestionnaires nationaux des radiofréquences, le gestionnaire de réseau peut, avec l'aide des gestionnaires nationaux des radiofréquences, procéder à un examen spécifique de la situation en matière d'utilisation des fréquences dans la zone géographique concernée.

11. Le gestionnaire national des radiofréquences assigne la ou les fréquences appropriées déterminées au titre du point 12 ou du point 13.

12. Le gestionnaire national des radiofréquences enregistre chaque assignation de fréquence dans le registre central en mentionnant les informations suivantes:

   a) les données précisées dans le manuel de gestion des fréquences EUR de l'OACI, y compris les données techniques et opérationnelles pertinentes qui y sont associées;

   b) les exigences de données visées au point 6;

   c) une description de l'utilisation opérationnelle de l'assignation de fréquence;

   d) les coordonnées de la partie prenante opérationnelle faisant usage de l'assignation de fréquence.

   Les États membres se servent du registre central pour remplir leurs obligations administratives envers l'OACI en matière d'enregistrement des assignations de fréquence.

13. Lors de l'assignation de fréquence au demandeur, le gestionnaire national des radiofréquences en précise les conditions d'utilisation. Ces conditions précisent au minimum que l'assignation de fréquence:

   a) reste valable aussi longtemps qu'elle est utilisée pour répondre aux exigences opérationnelles décrites par le demandeur;

   b) peut faire l'objet d'une demande de déplacement de fréquence, ces déplacements devant être mis en œuvre dans un délai limité;

   c) est sujette à modification si l'utilisation opérationnelle décrite par le demandeur évolue.

14. Le ou les gestionnaires nationaux des radiofréquences veillent à ce que tout déplacement, toute modification ou toute résiliation de fréquence nécessaire soit effectué(e) par l'individu ou l'organisme auquel a été assignée la fréquence concernée dans les délais convenus et à ce que le registre central soit mis à jour en conséquence. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences transmettent au gestionnaire de réseau une justification appropriée lorsque ces actions ne peuvent être effectuées.

15. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences veillent à ce que les informations visées à la partie B, point 12, concernant toutes les assignations de fréquence utilisées dans le réseau aéronautique européen soient à disposition dans le registre central.

16. Le gestionnaire de réseau et le ou les gestionnaires nationaux des radiofréquences effectuent un suivi et des évaluations des bandes de fréquences et des assignations de fréquence pour l'aviation sur la base de procédures transparentes, afin de s'assurer de leur utilisation correcte et rationnelle. Le gestionnaire de réseau met en place ces procédures en consultation avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences et les tient à jour et les actualise par la suite, s'il y a lieu. Le gestionnaire de réseau constate notamment tout écart entre le registre central, l'objectif opérationnel et l'utilisation effective de l'assignation de fréquence, susceptible d'avoir une incidence préjudiciable sur la fonction de radiofréquence. Le gestionnaire de réseau notifie ces écarts au gestionnaire national des radiofréquences afin qu'il y soit remédié dans un délai convenu.

17. Le gestionnaire de réseau veille à ce que des outils communs soient disponibles pour la prise en charge des activités centrales et nationales de planification, de coordination, d'enregistrement, d'audit et d'optimisation. Des outils sont notamment mis au point par le gestionnaire de réseau pour aider à l'analyse des données du registre central destinée au suivi de l'efficience de la fonction, ainsi que pour concevoir et mettre en œuvre le processus d'optimisation des fréquences prévu au point 7.

PARTIE C

Exigences relatives à l'organisation de la fonction de radiofréquence

1. Le processus décisionnel coopératif entre les gestionnaires nationaux des fréquences et le gestionnaire de réseau repose sur des arrangements qui, à tout le moins, spécifient:

   a) les critères d'évaluation des exigences opérationnelles et leur hiérarchisation;

   b) les délais minimaux pour la coordination des assignations de fréquence nouvelles ou modifiées;

   c) les mécanismes garantissant que le gestionnaire de réseau et les gestionnaires nationaux des radiofréquences satisfont aux objectifs de performance pertinents pour l'ensemble de l'Union européenne;

   d) une mention prévoyant que les procédures, critères et processus renforcés de gestion des fréquences n'ont pas d'effets négatifs sur ceux appliqués par d'autres pays dans le cadre des procédures régionales de l'OACI;

   e) les exigences garantissant une consultation appropriée sur les structures de gestion nouvelles ou modifiées entre les États membres et l'ensemble des parties prenantes concernées au niveau national et au niveau européen.

2. L'évolution des arrangements de coordination des fréquences est précisée en collaboration avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences et vise à réduire les frais généraux autant que possible.

3. La coordination en ce qui concerne l'utilisation stratégique et tactique des radiofréquences avec les pays tiers qui ne participent pas aux travaux du gestionnaire du réseau est assurée par l'OACI dans le cadre de ses structures de travail régionales. Cette coordination vise à permettre aux pays tiers d'avoir accès aux travaux du gestionnaire de réseau.

4. Les États membres veillent à ce que l'utilisation des bandes de fréquences de l'aviation par les usagers militaires soit dûment coordonnée dans le cadre d'une prise de décision coopérative avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences et le gestionnaire de réseau.

ANNEXE IV

LA FONCTION DES CODES DE TRANSPONDEUR RADAR

PARTIE A

Objectifs et exigences générales

Code de transpondeur:

1. Les objectifs de cette fonction sont:

   a) d'améliorer la qualité du processus d'attribution des codes par une répartition claire des rôles et des responsabilités de toutes les parties prenantes concernées, étant entendu que les performances globales du réseau jouent un rôle central dans la détermination de l'attribution des codes;

   b) d'accroître la transparence dans l'attribution des codes et l'utilisation effective des codes de manière à permettre une meilleure évaluation de l'efficacité globale du réseau.

2. Le gestionnaire de réseau attribue aux États membres et aux prestataires de services de navigation aérienne les codes de transpondeur pour le radar secondaire de surveillance (SSR) de manière à en optimiser une distribution sûre et efficace, en tenant compte:

   a) des exigences opérationnelles de toutes les parties prenantes opérationnelles;

   b) des niveaux du trafic aérien effectifs et prévus;

   c) de l'utilisation requise des codes de transpondeur pour le SSR conformément aux dispositions pertinentes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI, du document «Facilities and Services Implementation» pour la région Europe, et des documents d'orientation.

3. Le gestionnaire de réseau met en permanence à la disposition des États membres, des prestataires de services de navigation aérienne et des pays tiers une liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR comprenant une description complète et actualisée de l'attribution des codes SSR.

4. Le gestionnaire de réseau met en œuvre un processus formel d'établissement, d'évaluation et de coordination des exigences pour l'attribution des codes de transpondeur pour le SSR, en tenant compte de toutes leurs utilisations civiles et militaires requises.

5. Le processus formel prévu au point 4 comprend au minimum les procédures, délais et objectifs de performance pertinents retenus pour la réalisation des activités suivantes:

   a) présentation de demandes d'attribution de codes de transpondeur pour le SSR;

   b) évaluation des demandes d'attribution de codes de transpondeur pour le SSR;

   c) coordination des modifications proposées de l'attribution des codes de transpondeur pour le SSR avec les États membres conformément aux exigences énoncées dans la partie B;

   d) vérification périodique des attributions et besoins de codes en vue d'optimiser la situation, y compris la réaffectation d'attributions de codes existantes;

   e) modification, approbation et distribution régulières de la liste d'attribution globale des codes de transpondeur pour le SSR visée au point 3;

   f) notification, évaluation et résolution des conflits imprévus entre les assignations de codes de transpondeur pour le SSR;

   g) notification, évaluation et résolution d'assignations erronées de codes de transpondeur pour le SSR détectées lors des contrôles de rétention de code;

   h) notification, évaluation et résolution d'insuffisances imprévues dans les attributions des codes de transpondeur pour le SSR;

   i) fourniture de données et d'informations conformément aux exigences fixées dans la partie C.

6. Les demandes d'attribution de codes de transpondeur pour le SSR reçues dans le cadre du processus prévu au point 4 sont vérifiées par le gestionnaire de réseau afin d'établir si elles respectent les exigences du processus en ce qui concerne les conventions relatives au format et aux données, l'exhaustivité, l'exactitude, l'actualité et la justification.

7. Les États membres veillent à ce que les codes de transpondeur pour le SSR soient affectés aux aéronefs conformément à la liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR visée au point 3.

8. Le gestionnaire de réseau gère, au nom des États membres et des prestataires de services de navigation aérienne, un système centralisé d'assignation et de gestion des codes de transpondeur pour le SSR en vue de l'assignation automatique des codes de transpondeur pour le SSR à la circulation aérienne générale.

9. Le gestionnaire de réseau met en œuvre des procédures et outils pour l'évaluation et l'analyse régulières de l'utilisation effective des codes de transpondeur pour le SSR par les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne.

10. Le gestionnaire de réseau, les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne conviennent de plans et procédures pour l'analyse et l'identification périodique des exigences futures en matière de codes de transpondeur pour le SSR. Cette analyse détermine notamment les incidences qu'une insuffisance prévue dans l'attribution des codes de transpondeur pour le SSR pourrait avoir sur le plan des performances.

11. Le gestionnaire de réseau élabore et tient à jour des manuels d'exploitation contenant les instructions et informations nécessaires à l'exécution de la fonction de réseau conformément aux exigences du présent règlement. Ces manuels d'exploitation sont distribués et tenus à jour conformément aux processus applicables en matière de gestion de la qualité et de la documentation.

Code d'interrogateur mode S:

12. Les objectifs de ce processus sont les suivants:

    a) effectuer une attribution coordonnée de codes d'interrogateur mode S permettant l'efficacité générale du réseau;

    b) fournir la base réglementaire permettant des application et surveillance plus efficaces.

13. Le gestionnaire de réseau attribue les codes d'interrogateur aux interrogateurs mode S civils et militaires de manière à optimiser l'exploitation sûre et efficiente de la surveillance de la circulation aérienne et de la coordination civil-militaire, en prenant en compte:

    a) les exigences opérationnelles de toutes les parties prenantes opérationnelles;

    b) le règlement (CE) n° 262/2009 de la Commission ([1]);

    c) la gestion attendue des codes d'interrogateur mode S, conformément aux dispositions des Principes et procédures européens pour l'attribution des codes d'interrogateur mode S pour le radar de surveillance secondaire [doc. 024 de l'OACI (EUR)].

14. Le gestionnaire de réseau exploite, au nom des États membres, un système centralisé d'attribution des codes d'interrogateur ([2]) permettant l'attribution coordonnée des codes d'interrogateur aux interrogateurs mode S.

15. Les États membres fournissent un service centralisé d'attribution des codes d'interrogateur aux opérateurs mode S au moyen du système d'attribution des codes d'interrogateur.

16. Le gestionnaire de réseau met en permanence à la disposition des États membres, des opérateurs mode S et des pays tiers un plan d'attribution des codes d'interrogateur qui rend compte exhaustivement de l'ensemble des dernières attributions approuvées de codes d'interrogateur dans la région Europe de l'OACI.

17. Le gestionnaire de réseau met en œuvre un processus formel d'établissement, d'évaluation et de coordination des exigences pour l'attribution des codes d'interrogateur, en tenant compte de toutes les utilisations civiles et militaires requises des codes d'interrogateur.

18. Le processus formel prévu au point 17 comprend au minimum les procédures, délais et objectifs de performance pertinents retenus pour la réalisation des activités suivantes:

    a) présentation des demandes d'attribution de codes d'interrogateur;

([1]) Règlement (CE) n° 262/2009 de la Commission du 30 mars 2009 définissant les exigences relatives à l'attribution et l'utilisation coordonnées des codes d'interrogateur mode S pour le ciel unique européen (JO L 84 du 31.3.2009, p. 20).

([2]) Tel que défini à l'article 2, paragraphe 11, du règlement (CE) n° 262/2009.

b) évaluation des demandes d'attribution de codes d'interrogateur;

c) coordination des modifications proposées de l'attribution des codes d'interrogateur avec les États membres, conformément aux exigences énoncées dans la partie B;

d) vérification périodique des attributions et besoins de codes d'interrogateur en vue d'améliorer la situation, y compris la réaffectation d'attributions de codes d'interrogateur existantes;

e) modification, approbation et distribution régulières du plan global d'attribution des codes d'interrogateur visé au point 16;

f) notification, évaluation et résolution des conflits imprévus de codes d'interrogateur entre les interrogateurs mode S;

g) notification, évaluation et résolution d'insuffisances imprévues dans l'attribution de codes d'interrogateur;

h) fourniture de données et d'informations conformément aux exigences fixées dans la partie C.

19. Le gestionnaire de réseau vérifie les demandes d'attribution de codes d'interrogateur reçues dans le cadre du processus visé au point 18 afin d'établir si elles respectent les exigences du processus en ce qui concerne les conventions relatives au format et aux données, l'exhaustivité, l'exactitude, l'actualité et la justification.

20. Dans le cadre du processus visé au point 18, le gestionnaire de réseau:

a) effectue des simulations d'actualisation du plan d'attribution des codes d'interrogateur sur la base des demandes en instance;

b) prépare une proposition d'actualisation du plan d'attribution des codes d'interrogateur à soumettre, pour approbation, aux États membres concernés;

c) veille à ce que la proposition d'actualisation du plan d'attribution des codes d'interrogateur réponde dans toute la mesure possible aux exigences opérationnelles des demandes de codes d'interrogateur;

d) actualise et communique aux États membres le plan d'attribution des codes d'interrogateur immédiatement après son approbation, sans préjudice des procédures nationales concernant la communication des informations sur les interrogateurs mode S exploités par les militaires.

21. Le gestionnaire de réseau met en œuvre des procédures et outils pour l'évaluation et l'analyse régulières de l'utilisation effective des codes d'interrogateur mode S par les opérateurs mode S civils et militaires.

22. Le gestionnaire de réseau, les États membres et les opérateurs mode S conviennent de plans et procédures pour l'analyse et l'identification périodique des exigences futures en matière de codes d'interrogateur mode S. Cette analyse détermine notamment les incidences qu'une insuffisance prévue dans l'attribution des codes d'interrogateur pourrait avoir sur le plan des performances.

23. Le gestionnaire de réseau élabore et tient à jour des manuels d'exploitation contenant les instructions et informations nécessaires à l'exécution de la fonction de réseau conformément aux exigences du présent règlement. Ces manuels d'exploitation sont distribués et tenus à jour conformément aux processus applicables en matière de gestion de la qualité et de la documentation.

PARTIE B

Exigences applicables aux mécanismes de consultation spécifiques

Code de transpondeur:

1. Le gestionnaire de réseau établit un mécanisme spécial pour la coordination et la consultation des structures détaillées d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR. Ce mécanisme:

a) garantit que l'incidence de l'utilisation des codes de transpondeur pour le SSR dans les pays tiers est prise en compte par une participation aux structures de travail relatives à la gestion de ces codes prévues dans les dispositions y afférentes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI, région Europe, document «Facilities and Services Implementation»;

b) garantit que les listes d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR visées dans la partie A, point 3, sont compatibles avec le plan de gestion des codes figurant dans les dispositions correspondantes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI, région Europe, document «Facilities and Services Implementation»;

c) précise les exigences destinées à assurer que les consultations nécessaires sont menées avec les États membres concernés sur les structures de gestion nouvelles ou modifiées des codes de transpondeur pour le SSR;

d) précise les exigences destinées à assurer que les États membres mènent les consultations nécessaires avec les parties prenantes concernées à l'échelon national sur les structures de gestion nouvelles ou modifiées des codes de transpondeur pour le SSR;

e) garantit que la coordination avec les pays tiers sur l'utilisation stratégique et tactique des codes de transpondeur pour le SSR est assurée dans le cadre des structures de travail relatives à la gestion des codes de transpondeur pour le SSR figurant dans les dispositions correspondantes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI, région Europe, document «Facilities and Services Implementation»;

f) précise les délais minimaux pour la coordination et la consultation des propositions d'attributions de codes d'interrogateur de surveillance et de codes de transpondeur pour le SSR nouvelles ou modifiées;

g) garantit que les changements apportés à la liste d'attributions de codes de transpondeur pour le SSR sont soumis à l'approbation des États membres concernés par les changements;

h) spécifie les exigences visant à garantir que les changements apportés à la liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR sont communiqués à toutes les parties prenantes immédiatement après son approbation, sans préjudice des procédures nationales applicables à la communication d'informations sur l'utilisation des codes de transpondeur pour le SSR par les autorités militaires.

2. Le gestionnaire de réseau, en coordination avec les autorités militaires nationales, veille à ce que les mesures nécessaires soient prises pour que l'attribution et l'utilisation des codes de transpondeur pour le SSR à des fins militaires n'aient pas d'incidence négative sur la sécurité ou la fluidité de la circulation aérienne générale.

Code d'interrogateur mode S:

3. Le gestionnaire de réseau met en place un mécanisme spécifique de coordination et de consultation consacré aux arrangements détaillés en matière d'attribution des codes d'interrogateur mode S. Ce mécanisme.

a) spécifie les délais de coordination et de consultation des propositions d'attribution nouvelle ou modifiée de codes d'interrogateur mode S;

b) garantit que les changements apportés au plan d'attribution de codes d'interrogateur mode S sont soumis à l'approbation des États membres concernés par les changements;

c) garantit que la coordination avec les pays tiers quant à l'utilisation stratégique et tactique des codes d'interrogateur mode S est assurée dans le cadre des structures de travail relatives à la gestion des codes d'interrogateur mode S;

d) spécifie les exigences visant à garantir que les changements apportés au plan d'attribution des codes d'interrogateur mode S sont communiqués à toutes les parties prenantes immédiatement après son approbation, sans préjudice des procédures nationales applicables à la communication d'informations sur l'utilisation des codes d'interrogateur mode S par les autorités militaires.

4. Le gestionnaire de réseau veille à ce qu'une consultation appropriée sur les structures nouvelles ou modifiées de gestion des codes d'interrogateur soit menée avec les États membres dans le cadre du processus décisionnel coopératif.

5. Le gestionnaire de réseau, en coordination avec les autorités militaires nationales, veille à la prise des mesures nécessaires pour éviter que l'attribution et l'utilisation d'un code d'interrogateur mode S à des fins militaires n'aient une incidence négative sur la sécurité ou sur la fluidité de la circulation aérienne générale.

PARTIE C

Exigences relatives à la fourniture de données

Code de transpondeur:

1. Les demandes soumises pour des attributions nouvelles ou modifiées de codes de transpondeur pour le SSR sont conformes aux exigences en matière de conventions relatives au format et aux données, d'exhaustivité, de précision, d'actualité et de justification liées au processus décrit dans la partie A, point 4.

2. Les États membres transmettent les données et informations suivantes au gestionnaire de réseau dans les délais convenus prescrits par celui-ci pour assurer l'exécution de la fonction de réseau en ce qui concerne les codes transpondeur SSR:

   a) un relevé actualisé de l'attribution et de l'utilisation de tous les codes de transpondeur pour le SSR dans leur ressort, sous réserve des contraintes de sûreté éventuelles en ce qui concerne la divulgation complète de certaines attributions de codes militaires non utilisées pour la circulation aérienne générale;

   b) une justification attestant que les attributions existantes et demandées de codes de transpondeur pour le SSR constituent le minimum nécessaire pour répondre aux exigences opérationnelles;

   c) les détails concernant toute attribution de codes de transpondeur pour le SSR qui n'est plus nécessaire à des fins opérationnelles et qui peut être mise à disposition en vue d'une réaffectation au sein du réseau;

   d) la notification de toute insuffisance effective non prévue dans les attributions de codes de transpondeur pour le SSR;

   e) les détails de tout changement dans la planification de l'installation ou dans le statut opérationnel des systèmes ou composants pouvant avoir une incidence sur l'assignation des codes de transpondeur pour le SSR à des vols.

3. Les prestataires de services de navigation aérienne transmettent les données et informations suivantes au gestionnaire de réseau dans les délais convenus prescrits par celui-ci pour assurer l'exécution de la fonction de réseau en ce qui concerne les codes transpondeur SSR:

   a) les comptes rendus de position corrélés (CPR) du système amélioré de gestion tactique des courants de trafic (ETFMS) contenant les assignations de codes de transpondeur pour le SSR aux fins de la circulation aérienne générale en ce qui concerne les vols effectués selon les règles du vol aux instruments;

   b) les notifications portant sur tout conflit réel non prévu ou de tout risque résultant d'une assignation opérationnelle effective de code de transpondeur pour le SSR, y compris les informations sur la façon dont le conflit a été résolu.

4. Les réactions des États membres et des prestataires de services de navigation aérienne à la coordination des propositions de modification d'attributions de codes de transpondeur pour le SSR et de mise à jour de la liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR doivent au minimum:

   a) déterminer s'il est prévu ou non un conflit ou un risque éventuel entre des attributions de codes de transpondeur pour le SSR;

   b) confirmer si les exigences opérationnelles ou l'efficacité seront affectées;

   c) confirmer que les modifications apportées aux attributions de codes de transpondeur pour le SSR peuvent être mises en œuvre dans les délais requis.

Code d'interrogateur mode S:

5. Les demandes soumises pour des attributions nouvelles ou modifiées de codes d'interrogateur sont conformes aux exigences en matière de conventions relatives au format et aux données, d'exhaustivité, de précision, d'actualité et de justification liées au processus décrit dans la partie A, point 17.

6. Les États membres transmettent les données et informations suivantes au gestionnaire de réseau dans les délais convenus prescrits par celui-ci pour assurer le service d'attribution des codes d'interrogateur:

   a) les caractéristiques des codes d'interrogateur mode S, telles que spécifiées dans le règlement (CE) n° 262/2009;

   b) les détails de tout changement dans la planification de l'installation ou dans le statut opérationnel des codes d'interrogateur mode S ou des composants pouvant avoir une incidence sur l'attribution des codes d'interrogateur aux interrogateurs mode S;

   c) une justification attestant que les attributions existantes et demandées de codes d'interrogateur constituent le minimum nécessaire pour répondre aux exigences opérationnelles;

   d) les attributions de codes d'interrogateur qui ne sont plus nécessaires à des fins opérationnelles et qui peuvent être mises à disposition en vue d'une réaffectation au sein du réseau;

   e) la notification de toute insuffisance effective non prévue dans les attributions de codes d'interrogateur.

7. Le gestionnaire de réseau utilise les réactions transmises par les États membres à la proposition de plan d'attribution des codes d'interrogateur, et consistant notamment à:

   a) déterminer tout conflit ou risque prévu entre des attributions de codes d'interrogateur mode S;

   b) confirmer si les exigences opérationnelles ou l'efficience seront affectées;

   c) confirmer que les modifications apportées aux attributions de codes d'interrogateur mode S peuvent être mises en œuvre dans les délais requis.

8. Le gestionnaire de réseau aide les États membres à résoudre les conflits de codes d'interrogateurs mode S signalés par les États membres ou par les opérateurs mode S.

ANNEXE V

MODÈLE POUR LE PLAN DE RÉSEAU STRATÉGIQUE

Le plan de réseau stratégique se fonde sur la structure suivante.

1. INTRODUCTION

1.1. Champ d'application du plan de réseau stratégique (portée géographique et durée)

1.2. Élaboration du plan et processus de validation

2. CONTEXTE GÉNÉRAL ET EXIGENCES

2.1. Description de la situation actuelle et prévue du réseau, y compris en ce qui concerne l'ERND, l'ATFM, les aéroports et les ressources limitées

2.2. Défis et perspectives en rapport avec la durée du plan (y compris les prévisions et l'évolution mondiale de la demande de trafic)

2.3. Objectifs de performance et exigences opérationnelles exprimés par les différentes parties prenantes et objectifs de performance à l'échelle de l'Union

3. VISION STRATÉGIQUE

3.1. Description de la stratégie selon laquelle le réseau se développera et progressera pour réaliser les objectifs de performance et répondre aux exigences opérationnelles

3.2. Cohérence avec le système de performance

3.3. Cohérence avec le plan directeur ATM européen

3.4. Cohérence avec les projets communs mis en place conformément au règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 de la Commission

4. OBJECTIFS STRATÉGIQUES

4.1. Description des objectifs stratégiques du réseau:

a) comprenant les aspects coopératifs des parties prenantes opérationnelles participantes en termes de rôles et de responsabilités;

b) indiquant de quelle manière les objectifs stratégiques répondront aux exigences;

c) déterminant la manière de mesurer les progrès accomplis vers la réalisation de ces objectifs;

d) indiquant l'effet que produiront les objectifs stratégiques sur le secteur d'activité et les autres secteurs concernés.

5. PLANIFICATION STRATÉGIQUE

5.1. Description de la planification à court terme et à moyen terme:

a) les priorités pour chacun des objectifs stratégiques;

b) la mise en œuvre de chacun des objectifs stratégiques en termes de déploiement de technologie nécessaire, d'impact architectural, d'aspects humains, de coûts exposés, d'avantages, ainsi que pour la gouvernance, les ressources et la réglementation nécessaires;

c) la participation requise des parties prenantes opérationnelles sur chaque élément du plan, y compris leurs rôles et responsabilités;

d) le niveau convenu de participation du gestionnaire de réseau pour soutenir la mise en œuvre de chaque élément du plan pour chaque fonction.

5.2. Description de la planification à long terme:

a) l'intention de réaliser chacun des objectifs stratégiques sur le plan des technologies requises et des aspects de recherche et développement correspondants, de l'impact architectural, des aspects humains, de l'analyse de rentabilité, de la gouvernance et de la réglementation nécessaires, ainsi que de la justification connexe de ces investissements en termes de sécurité et d'enjeux économiques;

b) la participation requise des parties prenantes opérationnelles sur chaque élément du plan, y compris leurs rôles et responsabilités.

6. ÉVALUATION DES RISQUES

6.1. Description des risques liés à la mise en œuvre du plan

6.2. Description du processus de suivi (y compris les divergences éventuelles par rapport aux objectifs initiaux)

7. RECOMMANDATIONS

7.1. Détermination des mesures à prendre par l'Union et les États membres pour soutenir la mise en œuvre du plan

ANNEXE VI

MODÈLE POUR LE PLAN DE RÉSEAU OPÉRATIONNEL

Le plan de réseau opérationnel est fondé sur la structure générale suivante (qui sera adaptée aux diverses fonctions individuelles et aux échéances du plan de réseau opérationnel pour tenir compte de sa nature de plan glissant et de ses objectifs à l'horizon de trois à cinq ans, à un an, à une saison, à une semaine et à un jour):

1. INTRODUCTION

1.1. Champ d'application du plan de réseau opérationnel (portée géographique et durée)

1.2. Élaboration du plan et processus de validation

2. DESCRIPTION DU PLAN DE RÉSEAU OPÉRATIONNEL, DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS ET DES OBJECTIFS GÉNÉRAUX

— comprenant l'aspect collaboratif des parties prenantes opérationnelles participantes en termes de rôles et de responsabilités,

— indiquant de quelle manière les objectifs opérationnels et les objectifs généraux seront couverts dans les phases tactique, prétactique, à court terme et à moyen terme du plan de réseau opérationnel, ainsi que les autres objectifs de performance fixés en vertu du système de performance,

— indiquant les priorités établies et les ressources nécessaires pour la période de planification,

— indiquant l'incidence sur le secteur de l'ATM et les autres secteurs concernés.

3. PROCESSUS GLOBAL DE PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE DU RÉSEAU

— description du processus global de planification opérationnelle du réseau,

— description de la stratégie selon laquelle le plan de réseau opérationnel évoluera et progressera pour satisfaire aux exigences de performance opérationnelle et aux autres objectifs de performance fixés par le système de performance,

— description des outils et données utilisés.

4. CONTEXTE GÉNÉRAL ET EXIGENCES OPÉRATIONNELLES

4.1. Description sommaire des performances opérationnelles du réseau dans le passé

4.2. Défis et perspectives en rapport avec la durée du plan

4.3. Prévisions de trafic sur le réseau conformément aux appendices 1 et 2, comprenant:

— les prévisions concernant le réseau,

— les prévisions concernant les prestataires de services de navigation aérienne, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les centres de contrôle régional (ACC),

— les prévisions concernant les principaux aéroports,

— l'analyse des prévisions de trafic selon plusieurs scénarios,

— l'analyse de l'impact des événements spéciaux.

4.4. Exigences de performance opérationnelle du réseau, comprenant:

— les exigences de capacité globale du réseau,

— les exigences de capacité applicables aux prestataires de services de navigation aérienne, aux blocs d'espace aérien fonctionnels et aux centres de contrôle régional (ACC),

— la capacité des aéroports,

— l'analyse des exigences de capacité,

— les exigences en matière d'environnement/efficacité des vols pour l'ensemble du réseau,

— les exigences de sécurité pour l'ensemble du réseau,

— les exigences concernant les situations d'urgence et la continuité des services applicables au réseau.

4.5. Besoins opérationnels exprimés par les différentes parties prenantes, notamment les autorités militaires

5. PLANS ET ACTIONS D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES DU RÉSEAU AU NIVEAU DU RÉSEAU

— description des plans et des actions à mettre en œuvre au niveau du réseau, y compris en matière d'espace aérien, de ressources limitées et d'ATFM,

— description de la contribution apportée par chaque plan et action aux performances opérationnelles.

6. PLANS D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES ET ACTIONS OPÉRATIONNELLES AU NIVEAU LOCAL

— décrivant chaque plan opérationnel et chaque action opérationnelle à mettre en œuvre au niveau local,

— décrivant la contribution apportée par chaque plan et action aux performances opérationnelles,

— décrivant les relations avec les pays tiers et les travaux en rapport avec l'OACI.

7. ÉVÉNEMENTS SPÉCIAUX

— vue d'ensemble des événements spéciaux ayant une incidence significative en matière d'ATM,

— événements spéciaux individuels et traitement de ces événements dans une perspective de réseau,

— exercices militaires de grande envergure.

8. EXIGENCES MILITAIRES EN MATIÈRE D'ESPACE AÉRIEN

— disponibilité de l'espace aérien: jours/heures de disponibilité par défaut de l'espace aérien réservé,

— demandes ponctuelles d'utilisation non planifiée de l'espace aérien réservé,

— mise à disposition d'espace aérien réservé pour un usage civil sans demande préalable, moyennant un préavis aussi long que possible.

9. PRÉVISIONS ET ANALYSE CONSOLIDÉES DES PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES DU RÉSEAU

— objectifs et prévisions en matière de retards/de capacité ATFM pour l'ensemble du réseau, les prestataires de services de navigation aérienne, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les centres de contrôle régional (ACC),

— performances opérationnelles des aéroports,

— objectif et prévisions de performance en matière d'environnement du réseau/efficacité des vols,

— incidence des événements spéciaux,

— analyse des objectifs et prévisions de performances opérationnelles.

10. IDENTIFICATION DES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT OPÉRATIONNELS ET SOLUTIONS D'ATTÉNUATION AU NIVEAU LOCAL ET AU NIVEAU DU RÉSEAU

— identification des goulets d'étranglement opérationnels (sécurité, capacité, efficacité des vols) effectifs et potentiels, de leurs causes et des solutions ou mesures d'atténuation adoptées, y compris les possibilités d'équilibrage entre demande et capacité.

Appendice 1

Centres de contrôle régional (ACC)

Le plan de réseau opérationnel fournit une description détaillée par ACC de toutes les zones répertoriées dans le présent appendice, en décrivant les mesures d'amélioration opérationnelle prévues, les perspectives pour la période, les prévisions de trafic, l'objectif et les prévisions en matière de retards, les événements importants susceptibles d'influer sur le trafic, les contacts opérationnels.

Le gestionnaire de réseau fournit pour chaque ACC:

— les prévisions de trafic,

— une analyse des performances opérationnelles actuelles,

— une évaluation quantitative de la capacité atteinte (capacités de référence),

— une évaluation quantitative de la capacité nécessaire selon les divers scénarios d'évolution du trafic (profil de capacité requis),

— une évaluation quantitative des actions d'amélioration opérationnelle prévues au niveau de l'ACC, établies en accord avec les prestataires de services de navigation aérienne,

— l'objectif et les prévisions en matière de retards,

— une analyse des performances opérationnelles attendues (sécurité, capacité, environnement).

Chaque prestataire de services de navigation aérienne fournit au gestionnaire de réseau les informations suivantes, qui doivent figurer dans la description du Centre de contrôle régional (ACC) individuel:

— objectif en matière de retards à l'échelon local,

— évaluation/confirmation des prévisions de trafic, en tenant compte des conditions locales connues,

— nombre de secteurs disponibles: configuration/régime d'ouverture des secteurs par saison/jour de la semaine/heure de la journée,

— capacités/valeurs de surveillance pour chaque secteur/volume de trafic par configuration/régime d'ouverture,

— événements spéciaux prévus ou connus, y compris les dates/heures et leur incidence sur les performances opérationnelles,

— informations détaillées sur les mesures d'amélioration opérationnelle prévues, leur calendrier de mise en œuvre et les incidences négatives/positives qui y sont associées sur la capacité et/ou l'efficacité,

— informations détaillées sur les changements proposés et confirmés apportés à la structure et l'utilisation de l'espace aérien,

— mesures supplémentaires établies en accord avec le gestionnaire de réseau,

— contacts opérationnels des ACC.

Appendice 2

Aéroports

Pour les aéroports européens qui ont une incidence sur les performances du réseau, le plan de réseau opérationnel fournit une description détaillée de toutes les zones répertoriées dans le présent appendice, et décrit les mesures d'amélioration opérationnelle prévues, les perspectives pour la période, les prévisions de trafic et de retard, les événements importants susceptibles d'influer sur le trafic et les contacts opérationnels.

Le gestionnaire de réseau indique pour chaque aéroport, notamment sur la base des informations reçues des exploitants d'aéroport et des prestataires de services de navigation aérienne:

— les prévisions de trafic,

— une analyse des performances opérationnelles attendues des mesures d'amélioration opérationnelle planifiées (sécurité, capacité, environnement).

Pour chaque aéroport figurant dans le plan de réseau opérationnel, l'exploitant de l'aéroport et l'unité ATS locale prennent les dispositions nécessaires pour transmettre au gestionnaire de réseau les informations suivantes qui doivent figurer dans la description de chaque aéroport:

— évaluation/confirmation des prévisions de trafic, en tenant compte des conditions locales connues,

— capacité des pistes pour chaque configuration de piste, situation actuelle et prévue des arrivées et départs,

— spécification des capacités pour les périodes de nuit, et durée de celle-ci, le cas échéant,

— informations détaillées sur les mesures d'amélioration opérationnelle prévues, leur calendrier de mise en œuvre et les incidences négatives/positives qui y sont associées sur la capacité et/ou l'efficacité,

— événements spéciaux prévus ou connus, y compris les dates/heures et leur incidence sur les performances opérationnelles,

— autres facteurs prévus de renforcement des capacités,

— mesures supplémentaires arrêtées en accord avec le gestionnaire de réseau.