

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

► **B**      **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»)**  
**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**  
**(JO L 96 du 31.3.2004, p. 20)**

Modifié par:

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



**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»)**

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

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

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

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(3)</sup>,

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

considérant ce qui suit:

- (1) La réalisation du ciel unique européen exige une approche harmonisée en vue de réglementer l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien.
- (2) Dans le rapport du groupe à haut niveau sur le ciel unique européen, de novembre 2000, il est considéré que l'espace aérien devrait être conçu, réglementé et géré de manière stratégique au niveau européen.
- (3) La communication de la Commission relative à la réalisation du ciel unique européen du 30 novembre 2001 demande une réforme structurelle en vue de permettre la réalisation du ciel unique par une intégration progressivement accrue de la gestion de l'espace aérien, et l'élaboration de concepts et procédures nouveaux en matière de gestion du trafic aérien.
- (4) Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup> du 10 mars 2004 («règlement-cadre») établit le cadre pour la réalisation du ciel unique européen.
- (5) Aux termes de l'article 1<sup>er</sup> de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale, les États contractants reconnaissent que «chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire». C'est dans le cadre de cette souveraineté que les États membres de la Communauté exercent, sous réserve des conventions internatio-

<sup>(1)</sup> JO C 103 E du 30.4.2002, p. 35.

<sup>(2)</sup> JO C 241 du 7.10.2002, p. 24.

<sup>(3)</sup> JO C 278 du 14.11.2002, p. 13.

<sup>(4)</sup> Avis du Parlement européen du 3 septembre 2002 (JO C 272 E du 13.11.2003, p. 316), position commune du Conseil du 18 mars 2003 (JO C 129 E du 3.6.2003, p. 11) et position du Parlement européen du 3 juillet 2003 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 29 janvier 2004 et décision du Conseil du 2 février 2004.

<sup>(5)</sup> Voir page 1 du présent Journal officiel.

**▼B**

nales applicables, les prérogatives de puissance publique pour le contrôle de la navigation aérienne.

- (6) L'espace aérien est une ressource commune à toutes les catégories d'usagers qui doit pouvoir être utilisée avec souplesse par tous ceux-ci dans l'équité et la transparence, tout en tenant compte des besoins des États membres en matière de sûreté et de défense et des engagements qu'ils ont pris dans le cadre des organisations internationales.
- (7) Il est essentiel que l'espace aérien soit géré de manière efficace pour accroître la capacité des systèmes de services de la circulation aérienne, afin d'apporter une réponse optimale aux différents besoins des usagers et de parvenir à la plus grande souplesse possible dans l'utilisation de l'espace aérien.
- (8) Les activités d'Eurocontrol confirment qu'il ne serait pas réaliste de développer isolément le réseau de routes aériennes et la structure de l'espace aérien, étant donné que chaque État membre fait partie intégrante du réseau européen de gestion du trafic aérien, tant au sein qu'à l'extérieur de la Communauté.
- (9) Il convient de créer un espace aérien opérationnel progressivement plus intégré pour la circulation aérienne générale en croisière dans l'espace aérien supérieur. Il y a lieu de définir en conséquence l'interface entre l'espace aérien supérieur et l'espace aérien inférieur.
- (10) Une région européenne supérieure d'information de vol (RESIV) englobant l'espace aérien supérieur sous la responsabilité des États membres dans le cadre du présent règlement devrait faciliter la planification commune ainsi que la publication de l'information aéronautique afin d'éliminer les goulets d'étranglement régionaux.
- (11) Les usagers de l'espace aérien sont confrontés à des conditions d'accès diverses et n'ont pas tous la même liberté de mouvement à l'intérieur de l'espace aérien communautaire. Cette situation résulte du manque d'harmonisation dans la classification de l'espace aérien.
- (12) La reconfiguration de l'espace aérien devrait être fondée sur les besoins opérationnels, indépendamment des frontières existantes. Les principes généraux communs concernant la création de blocs d'espace aérien fonctionnels uniformes devraient être élaborés en concertation avec Eurocontrol et sur la base de ses conseils techniques.
- (13) Il est essentiel de créer une structure commune harmonisée pour l'espace aérien, en termes de routes et de secteurs, de faire reposer l'organisation actuelle et future de l'espace aérien sur des principes communs et de veiller à ce que l'espace aérien soit conçu et géré conformément à des règles harmonisées.
- (14) La notion de gestion souple de l'espace aérien devrait être appliquée de manière efficace. Il faut optimiser l'utilisation des secteurs de l'espace aérien, en particulier durant les périodes de pointe de la circulation aérienne générale et dans les zones de l'espace aérien à haute densité de trafic, grâce à la coopération entre les États membres en ce qui concerne l'utilisation de ces secteurs pour répondre à des opérations et à l'entraînement militaires. À cette fin, il y a lieu d'affecter les ressources nécessaires à une mise en œuvre efficace du concept de gestion souple de l'espace aérien en tenant compte des besoins tant civils que militaires.
- (15) Les États membres devraient s'efforcer de coopérer avec les États membres voisins aux fins de l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien au travers des frontières nationales.

**▼B**

- (16) Les disparités dans l'organisation de la coopération entre les autorités civiles et militaires dans la Communauté sont un frein à une gestion uniforme et en temps utile de l'espace aérien et à la mise en œuvre de changements. La réussite du ciel unique dépend d'une coopération efficace entre les autorités civiles et militaires, sans préjudice des prérogatives et des responsabilités des États membres dans le domaine de la défense.
- (17) Les opérations et l'entraînement militaires devraient être sauvegardés lorsque l'application de principes et critères communs nuit à la sécurité et à l'efficacité de leur exécution.
- (18) Il y a lieu de prendre des mesures appropriées pour améliorer l'efficacité de la gestion des courants de trafic aérien, de manière à aider les unités opérationnelles existantes, y compris l'Organisme central de gestion des courants de trafic aérien d'Eurocontrol, à garantir l'efficacité des opérations de vol.
- (19) Il serait souhaitable de mener une réflexion quant à la possibilité d'étendre à l'espace aérien inférieur les concepts relatifs à l'espace aérien supérieur, selon un calendrier et moyennant les études appropriées,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## CHAPITRE I GÉNÉRALITÉS

### *Article premier*

#### **Objectif et champ d'application**

1. Dans le champ d'application du règlement-cadre, le présent règlement concerne l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen. L'objectif du présent règlement est d'appuyer le concept d'un espace aérien opérationnel progressivement plus intégré dans le cadre de la politique commune des transports et d'établir des procédures de conception, de planification et de gestion communes garantissant un fonctionnement efficace et sûr de la gestion du trafic aérien.
2. L'utilisation de l'espace aérien est propre à permettre aux services de navigation aérienne de fonctionner comme un tout cohérent et logique, conformément au règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»)(<sup>1</sup>).
3. Sans préjudice de l'article 10, le présent règlement s'applique à l'espace aérien situé à l'intérieur des régions EUR et AFI de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour lequel les États membres assurent la prestation de services de circulation aérienne conformément au règlement sur la fourniture de services. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à l'espace aérien situé à l'intérieur d'autres régions de l'OACI et placé sous leur responsabilité, à condition qu'ils en informent la Commission et les autres États membres.
4. Les régions d'information de vol comprises à l'intérieur de l'espace aérien auquel s'applique le présent règlement sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

(<sup>1</sup>) Voir page 10 du présent Journal officiel

▼B

CHAPITRE II  
ARCHITECTURE DE L'ESPACE AÉRIEN

▼M1

*Article 3*

**Région européenne supérieure d'information de vol (RESIV)**

1. La Communauté et ses États membres visent à la création et à la reconnaissance par l'OACI d'une RESIV unique. À cet effet, pour les questions relevant de la compétence de la Communauté, la Commission présente une recommandation au Conseil, conformément à l'article 300 du traité, au plus tard le 4 décembre 2011.
2. La RESIV est conçue de manière à englober l'espace aérien relevant de la responsabilité des États membres conformément à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, et peut également comprendre l'espace aérien de pays tiers européens.
3. La création de la RESIV est sans préjudice de la responsabilité des États membres en matière de désignation des prestataires de services de circulation aérienne pour l'espace aérien placé sous leur responsabilité conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement sur la fourniture de services.
4. Les États membres conservent leurs responsabilités envers l'OACI dans les limites géographiques des régions supérieures d'information de vol et des régions d'information de vol que l'OACI leur a confiées à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

*Article 3 bis*

**Information aéronautique électronique**

1. Sans préjudice de la publication par les États membres de l'information aéronautique et en concordance avec ladite publication, la Commission, en collaboration avec Eurocontrol, veille à la disponibilité, par voie électronique, d'une information aéronautique de haute qualité, présentée sous une forme harmonisée et répondant aux exigences de tous les usagers concernés quant à la qualité et la mise à disposition en temps utile des données.
2. Aux fins du paragraphe 1, la Commission:
  - a) assure le développement d'une infrastructure communautaire d'information aéronautique sous la forme d'un portail électronique d'informations intégrées librement accessible aux parties intéressées. Cette infrastructure permet d'avoir accès et de fournir les données nécessaires telles que, entre autres, l'information aéronautique, l'information relevant des bureaux de piste des services de la circulation aérienne, des services météorologiques et de la gestion des courants de trafic aérien;
  - b) soutient la modernisation et l'harmonisation de la fourniture de l'information aéronautique, au sens le plus large, en étroite coopération avec Eurocontrol et l'OACI.
3. La Commission arrête les mesures d'exécution détaillées du présent article en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre.

▼ M1*Article 4***Règles de l'air et classification de l'espace aérien**

Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre, la Commission arrête des mesures d'exécution afin:

- a) d'adopter les dispositions pertinentes concernant les règles de l'air sur la base des normes de l'OACI et des pratiques recommandées;
- b) d'harmoniser l'application de la classification de l'espace aérien de l'OACI, avec les adaptations appropriées, de façon à permettre la fourniture sans discontinuité de services de la circulation aérienne sûrs et efficaces dans le ciel unique européen.

*Article 6***Gestion et conception du réseau**

1. Les fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien permettent une utilisation optimale de l'espace aérien et donnent aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne. Ces fonctions de réseau visent à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et elles sont exercées dans le respect du principe de séparation entre les tâches de réglementation et les tâches opérationnelles.

2. Afin d'atteindre les objectifs visés au paragraphe 1 et sans préjudice des responsabilités des États membres concernant les routes nationales et les structures de l'espace aérien, la Commission veille à ce que les fonctions suivantes soient exercées:

- a) conception du réseau de routes européen;
- b) coordination des ressources limitées dans les bandes de fréquence aéronautiques utilisées pour la circulation aérienne générale, en particulier des radiofréquences, et coordination des codes de transpondeur radar.

Les fonctions énumérées au premier alinéa n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. Elles tiennent compte des propositions établies au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Elles sont exercées en coordination avec les autorités militaires conformément aux procédures convenues concernant la gestion souple de l'espace aérien.

La Commission peut, après consultation du comité du ciel unique et conformément aux mesures d'exécution visées au paragraphe 4, confier à Eurocontrol ou à un autre organisme impartial et compétent les tâches nécessaires à l'exercice des fonctions énumérées au premier alinéa. Ces tâches sont effectuées de façon impartiale et économiquement efficace, et accomplies au nom des États membres et des parties intéressées. Elles sont soumises à une gouvernance appropriée, qui distingue les responsabilités liées à la prestation de services et à la réglementation, tenant compte des besoins de l'ensemble du réseau de gestion du trafic aérien et avec l'entière participation des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne.

3. La Commission peut faire des ajouts à la liste de fonctions figurant au paragraphe 2 après avoir dûment consulté les acteurs du secteur concernés. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité

**▼M1**

avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement-cadre.

4. Les modalités d'exécution des mesures visées dans le présent article, à l'exception de celles visées aux paragraphes 6 à 9, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre. Ces mesures d'exécution concernent notamment:

- a) la coordination et l'harmonisation des processus et des procédures pour accroître l'efficacité de la gestion des fréquences aéronautiques, y compris l'élaboration de principes et de critères;
- b) la coordination centrale en matière d'identification précoce des besoins de fréquences et de recherche de solutions pour les bandes de fréquences attribuées à la circulation aérienne générale européenne, afin d'appuyer la conception et l'exploitation du réseau aérien européen;
- c) les autres fonctions de réseau telles que définies dans le plan directeur GTA;
- d) les modalités d'un processus décisionnel coopératif entre les États membres, les prestataires de services de navigation aérienne et la fonction de gestion du réseau pour les tâches visées au paragraphe 2;
- e) les mécanismes de consultation des parties intéressées dans le cadre du processus décisionnel aux niveaux tant national qu'européen; et
- f) à l'intérieur du spectre radio attribué à la circulation aérienne générale par l'Union internationale des télécommunications, la répartition des tâches et responsabilités entre la fonction de gestion du réseau et les gestionnaires de fréquences nationaux, en veillant à ce que les fonctions nationales de gestion des fréquences continuent à réaliser les assignations de fréquence qui n'ont pas d'incidence sur le réseau. Dans les cas où il y a une incidence sur le réseau, les gestionnaires de fréquence nationaux coopèrent avec les responsables des fonctions de gestion du réseau afin d'optimiser l'utilisation des fréquences.

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

6. Les États membres confient à Eurocontrol ou à un autre organisme impartial et compétent la gestion des courants de trafic aérien, sous réserve de la mise en place de mécanismes de contrôle appropriés.

7. Des mesures d'exécution relatives à la gestion des courants de trafic aérien, y compris les mécanismes de contrôle nécessaires, sont établies conformément à la procédure consultative visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement-cadre et adoptées conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre, de manière à optimiser les capacités d'utilisation de l'espace aérien disponibles et à renforcer les processus de gestion des courants de trafic aérien. Ces mesures sont fondées sur la transparence et l'efficacité, de façon à garantir que les capacités soient fournies de manière souple et en temps utile, en cohérence avec les recommandations du plan régional de navigation aérienne de l'OACI pour la région «Europe».

8. Les mesures d'exécution relatives à la gestion des courants de trafic aérien aident à la mise en œuvre des décisions opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne, des exploitants

**▼M1**

d'aéroports et des usagers de l'espace aérien et englobent les domaines suivants:

- a) la planification des vols;
- b) l'utilisation des capacités disponibles de l'espace aérien pendant toutes les phases du vol, y compris l'attribution de créneaux; et
- c) l'utilisation des itinéraires par la circulation aérienne générale, notamment:
  - la création d'une publication unique pour l'orientation des routes et du trafic,
  - les possibilités d'évitement des zones saturées par la circulation aérienne générale, et
  - les règles de priorité relatives à l'accès à l'espace aérien pour la circulation aérienne générale, notamment en périodes d'encombrement et de crise.

9. Lors de l'élaboration et de l'adoption des mesures d'exécution, la Commission tient compte, en tant que de besoin et sans préjudice des exigences de la sécurité, de la cohérence entre les plans de vol et les créneaux aéroportuaires et de la nécessaire coordination avec les régions limitrophes.

**▼B**

## CHAPITRE III

**GESTION SOUPLE DE L'ESPACE AÉRIEN DANS LE CIEL UNIQUE EUROPÉEN***Article 7***Gestion souple de l'espace aérien**

1. Les États membres assurent, en tenant compte de l'organisation des aspects militaires relevant de leur compétence, l'application uniforme dans le ciel unique européen du concept de gestion souple de l'espace aérien tel qu'il a été défini par l'OACI et développé par Eurocontrol, afin de faciliter la gestion de l'espace et du trafic aériens dans le cadre de la politique commune des transports.

2. Les États membres font rapport tous les ans à la Commission sur l'application, dans le cadre de la politique commune des transports, du concept de gestion souple de l'espace aérien pour ce qui concerne l'espace aérien dont ils sont responsables.

3. Lorsque, notamment afin de donner suite aux rapports soumis par les États membres, il devient nécessaire de renforcer et d'harmoniser l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien dans le ciel unique européen, des mesures d'exécution sont adoptées dans le cadre de la politique commune des transports, conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.

*Article 8***Suspension temporaire**

1. Lorsque l'application de l'article 7 donne lieu à des difficultés opérationnelles importantes, les États membres peuvent suspendre temporairement cette application pour autant qu'ils en informent immédiatement la Commission et les autres États membres.

2. À la suite de l'introduction d'une suspension temporaire, des adaptations aux règles adoptées en application de l'article 7, paragraphe 3, peuvent être élaborées pour l'espace aérien relevant de la responsabilité

**▼B**

du ou des États membres concernés, conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.

**▼M1****▼B**

CHAPITRE IV  
**DISPOSITIONS FINALES**

*Article 10*

**Réexamen**

Dans le cadre du réexamen périodique visé à l'article 12, paragraphe 2, du règlement-cadre, la Commission mène à bonne fin une étude prospective sur les conditions de l'application future à l'espace aérien inférieur des concepts visés aux articles 3, 5 et 6.

Sur la base des conclusions de l'étude et compte tenu des progrès accomplis, la Commission soumet au plus tard le 31 décembre 2006 au Parlement européen et au Conseil un rapport assorti, le cas échéant, d'une proposition visant à étendre l'application de ces concepts à l'espace aérien inférieur, ou à prévoir toute autre mesure appropriée. Au cas où une telle extension est envisagée, les décisions pertinentes devraient être prises de préférence avant le 31 décembre 2009.

*Article 11*

**Entrée en vigueur**

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

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