

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 EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾, 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 ⁽⁵⁾ du 10 mars 2004 («règlement-cadre») établit le cadre pour la réalisation du ciel unique européen.
- (5) Aux termes de l'article 1^{er} 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 internationales 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'utilisateurs 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 utilisateurs 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.

⁽¹⁾ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 35.

⁽²⁾ JO C 241 du 7.10.2002, p. 24.

⁽³⁾ JO C 278 du 14.11.2002, p. 13.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ Voir page 1 du présent Journal officiel.

- (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.
- (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») ⁽¹⁾.
- (1) Voir page 10 du présent Journal officiel

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*.

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.

5. Sans préjudice de la publication par les États membres de l'information aéronautique et en concordance avec celle-ci, la Commission, en étroite coopération avec Eurocontrol, coordonne la réalisation d'une publication unique d'information aéronautique relative à la RESIV, tenant compte des prescriptions pertinentes de l'OACI.

Article 4

Classification de l'espace aérien

CHAPITRE II

ARCHITECTURE DE L'ESPACE AÉRIEN

Article 2

Niveau de division

Le niveau de division entre les espaces aériens supérieur et inférieur est fixé au niveau de vol 285.

Les déviations par rapport au niveau de division qui sont justifiées compte tenu des exigences opérationnelles peuvent être décidées en accord avec les États membres concernés, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre.

La Commission et les États membres conçoivent la RESIV conformément à une harmonisation progressive de la classification de l'espace aérien, conçue pour permettre la fourniture, sans solution de continuité, des services de navigation aérienne dans le cadre du ciel unique européen. Cette approche commune se fonde sur une application simplifiée de la classification de l'espace aérien telle que définie par la stratégie d'Eurocontrol en matière d'espace aérien pour les pays de la conférence européenne de l'aviation civile, conformément aux normes de l'OACI.

Les règles d'application nécessaires dans ce domaine sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.

Article 5

Reconfiguration de l'espace aérien supérieur

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 région européenne supérieure d'information de vol (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 deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

2. La RESIV est conçue de manière à englober l'espace aérien relevant de la responsabilité des États membres conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, et elle peut également incorporer 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.

1. En vue de permettre une capacité et une efficacité maximales du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen et de maintenir un niveau élevé de sécurité, l'espace aérien supérieur est reconfiguré en blocs d'espace aérien fonctionnels.

2. Les blocs d'espace aérien fonctionnels comportent notamment les éléments suivants:

- a) ils sont étayés par un dossier de sécurité;
- b) ils permettent une utilisation optimale de l'espace aérien, compte tenu des courants de trafic aérien;
- c) ils sont justifiés par la valeur ajoutée globale qu'ils apportent, y compris l'utilisation optimale des ressources techniques et humaines, sur la base d'analyses coût/efficacité;
- d) ils assurent un transfert fluide et souple de la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne entre les unités des services de la circulation aérienne;

- e) ils assurent la compatibilité entre les configurations des espaces aériens supérieur et inférieur;
- f) ils respectent les conditions découlant des accords régionaux conclus au sein de l'OACI, et
- g) ils respectent les accords régionaux qui existent à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, en particulier ceux concernant les pays tiers européens.

3. Des principes généraux communs concernant la création et la modification des blocs d'espace aérien fonctionnels sont arrêtés conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.

4. Un bloc d'espace aérien fonctionnel n'est créé que par accord mutuel entre les États membres responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien englobé dans le bloc, ou par une déclaration d'un État membre si l'espace aérien englobé dans le bloc relève totalement de sa responsabilité. Le ou les États membres concernés n'arrêtent de décisions qu'après avoir consulté les parties concernées, y compris la Commission et les autres États membres.

5. Lorsqu'un bloc d'espace aérien fonctionnel est lié à un espace aérien qui relève totalement ou partiellement de la responsabilité de deux États membres ou davantage, l'accord créant ce bloc contient les dispositions nécessaires concernant les modalités de modification du bloc et celles de retrait d'un État membre dudit bloc, y compris les régimes de transition.

6. Lorsque des difficultés surviennent entre deux ou plusieurs États membres quant à un bloc d'espace aérien fonctionnel transfrontalier, qui concerne l'espace aérien relevant de leur responsabilité, les États membres concernés peuvent solliciter conjointement à ce sujet l'avis du comité du ciel unique. L'avis est communiqué aux États membres concernés. Sans préjudice du paragraphe 4, les États membres concernés prennent cet avis en compte afin de parvenir à une solution.

7. Les décisions visées aux paragraphes 4 et 5 sont notifiées à la Commission en vue de leur publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Dans cette publication figure la date d'entrée en vigueur de la décision pertinente.

Article 6

Route optimisée et conception des secteurs dans l'espace aérien supérieur

1. Des principes et des critères communs pour la conception des routes et des secteurs sont établis en vue d'assurer une

utilisation de l'espace aérien sûre, économiquement efficace et respectueuse de l'environnement. La conception des secteurs doit être compatible notamment avec la conception des routes.

2. Les mesures d'exécution nécessaires dans les domaines couverts par le paragraphe 1 sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.

3. Les décisions relatives à l'établissement ou à la modification des routes et des secteurs exigent l'approbation des États membres responsables pour l'espace aérien auquel ces décisions s'appliquent.

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

Article 9

Gestion des courants de trafic aérien

1. Des mesures d'exécution relatives à la gestion des courants de trafic aérien sont établies conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre, de manière à optimiser les capacités d'utilisation de l'espace aérien disponibles et de renforcer les opérations de gestion des courants de trafic aérien. Ces mesures se fondent sur la transparence et l'efficacité, garantissant que les capacités sont fournies de manière souple et en temps utile, en conformité avec les recommandations du plan régional de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe.

2. Les mesures d'exécution appuient les décisions opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne, des exploitants 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 de la circulation aérienne générale, notamment en périodes d'encombrement et de crise.

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.

Fait à Strasbourg, le 10 mars 2004.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

D. ROCHE