



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# CT – R DGAC

17 mars 2021



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Ct – R DGAC  
17 mars 2021**





**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

## Point 2 - Ciel unique 2+



# Point 2 - Ciel unique 2+

# Sommaire

## **1. Propositions de la Commission**

a. Refonte des règlements « Ciel unique »

b. Modification du règlement de base AESA

## **2. Instruction du projet - Calendrier**

## **3. Positions des Etats Membres**

# 1. Propositions de la Commission

## a. Refonte des règlements Ciel unique

### Plan du règlement

Chapitre I – Dispositions générales

Chapitre II – Autorités nationales de surveillance

Chapitre III – Fourniture de services

Chapitre IV – Gestion du réseau

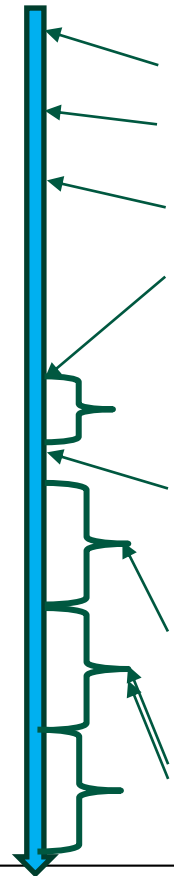
Chapitre V – Espace aérien, interopérabilité et innovation technologique

Chapitre VI – Dispositions finales

### b. Modification du règlement de base AESA

- Création d'une entité de régulation séparé des autres directions de l'Agence
- « Comité de régulation » : composition environ semblable au PRB actuel
- Comité de conseil : reprend la « plateforme de coordination des autorités
- Création d'un comité d'appel et d'une procédure d'appel.
- Rémunération des « services » rendus par l'Agence, éligible à l'assiette des redevances

## 2. Instruction du projet - Calendrier

- 
- Avril 2019 : Rapport du « Wise Persons Group ».
  - Sept. 2019 : Conférence de la Commission à Bruxelles
  - Déc. 2019 : Débat Conseil Transports - 4 questions de la présidence FI
  - Sept. 2020 : présentation des deux projets de règlements par la Commission : « refonte du Ciel unique » + modification règlement AESA
  - **Présidence Allemande : 1<sup>er</sup> examen en Groupe Aviation du Conseil**
  - Déc. 2020 : Avis du CESE (Conseil économique et social européen)  
**Débat au Conseil Transports - Synthèse de la présidence DE**
  - 1<sup>er</sup> semestre 2021 : **Présidence PT – Orientation générale du Conseil ?**  
Parlement européen : « Commission TRAN »: **juin**
  - 2<sup>ème</sup> semestre 2021 : Présidence Slovaquie / Vote position Parlement
  - 1<sup>er</sup> semestre 2022 : Présidence française

# 3. Position des Etats

## a. Refonte des règlements Ciel unique

**Principales dispositions** (en rouge : position des Etats par rapport aux dispositions initiales)

### Chapitre II – Autorités nationales de surveillance (NSA)

- ~~○ Séparation juridique ET~~ conditions d'indépendance fonctionnelle (« renforcées ») des NSA par rapport aux prestataires de services (ANSP).
- ~~○ Nomination du directeur de la NSA par une entité indépendante de celles « propriétaires » de l'ANSP.~~
- ~~○ Exigences sur les modalités de recrutement des personnels définies par actes d'exécution.~~
- Latence de [ 2 ] ans avant qu'un personnel [directeur] d'une NSA puisse travailler avec un ANSP.

### Chapitre III – Fourniture de services

- ~~○ Création d'un certificat économique des prestataires de services en plus du certificat de sécurité.~~
- Désignation des prestataires de services ATS par les Etats, ~~pour 10 ans maximum.~~ selon leur choix **discrétionnaire.**
- Désignation des prestataires ATC d'aérodrome : après mise en concurrence [ par l'exploitant d'aérodrome ] **si avantageux financièrement pour les usagers.** si l'Etat en décide ainsi.
- Désignation des prestataires ATC d'approche : **si avantageux financièrement pour les usagers,** les Etats « peuvent » décider la mise en concurrence par l'exploitant d'aérodrome ou la NSA.

# 3. Position des Etats (suite)

## a. Refonte des règlements Ciel unique

### Chapitre III – Fourniture de services (suite)

- [ Les prestataires de services ATS en-route sont séparés des services C, N, S, AIS, ADS (\*) et MET et des prestataires ATS d'aérodrome et d'approche ~~en termes d'organisation et~~ de comptabilité. ]
- (\*) *ADS : ATM Data Service*
- Pas de séparation juridique forcée, mais si le prestataire ATS choisit de recourir à un prestataire tiers alors les NSA s'assurent que les règles de mise en concurrence du Traité sont appliquées.
- Les Etats peuvent continuer à désigner un prestataire MET en exclusivité (et sans mise en concurrence)
- Services d'information commune pour les services aux exploitants de drones (services « U-Space »)  
:  
tarification « au coût marginal » de la transmission des données nécessaires. (à préciser)

# 3. Position des Etats (suite)

## a. Refonte des règlements Ciel unique

### Chapitre III – Fourniture de services (suite)

- **Systeme de performance** : ~~l'AESA « agissant en tant que PRB » devient régulateur économique central.~~
  - ❑ La Commission fixe les objectifs de performance pour les services en-route **et les services terminaux** en procédure *consultative d'examen (= vote en comité ciel unique)*.
  - ❑ Chaque **ATSP** Etat membre / NSA soumet à la Commission un **plan de performance des services en route à l'AESA** et un ~~plan de performance des services terminaux à sa NSA~~. Les plans et leurs objectifs de performance sont évalués selon des critères (semblables à ceux définis dans le règlement 2019/317). Plusieurs Etats membres peuvent soumettre un plan conjointement (ex. : Etats FABEC)
  - ❑ ~~L'AESA demande la révision des objectifs s'ils ne sont pas conformes aux objectifs au niveau de l'Union. Si elle n'est pas satisfaite des objectifs révisés, elle peut en imposer et imposer des mesures correctrices, y compris la délégation de services à un autre ANSP.~~
  - ❑ En discussion : Rôle d'un PRB consultatif dans la procédure d'approbation (qui resterait fondamentalement l'actuelle).
  - ❑ ~~La Commission peut décider de créer une redevance de route commune pour l'espace aérien européen, l'AESA répartissant le produit entre les ANSP nationaux.~~

## 3. Position des Etats (suite)

### a. Refonte des règlements Ciel unique

#### Chapitre III – Fourniture de services (suite)

##### ○ Redevances :

- L'assiette des redevances inclut les coûts du gestionnaire du réseau – *actuellement au sein d'Eurocontrol.*  
~~Mais elle n'inclut pas les (autres) coûts d'Eurocontrol, financés par les Etats.~~  
L'assiette des redevances peut inclure les coûts d'Eurocontrol.
- Les redevances ~~sont~~ **peuvent être** modulées en fonction de la performance environnementale des usagers de l'espace aérien. **Les modalités de telles modulations donnent lieu à une étude préalable.**  
(*France, Belgique demandent que ces modulations soient obligatoires.*)
- Dispositions comptables pour montrer que les redevances ne financent pas des vols exonérés ou des services en concurrence. (**modalités en discussion**)
- Les mesures d'exécution détaillées sont prises par la Commission en procédure **consultative d'examen.**

## 3. Position des Etats (suite)

### a. Refonte des règlements Ciel unique

#### Chapitre IV – Gestion du réseau

- Fonctions de réseau: définies comme collectives. Liste semblable à celle des règlements actuels
- ~~La Commission peut augmenter la liste des fonctions de réseau par acte délégué.~~
- Le gestionnaire de réseau est désigné pour 10 ans maximum (~~Eurocontrol n'apparaît plus~~). La Commission peut désigner Eurocontrol ou une autre entité.
- Le gestionnaire de réseau décide les mesures individuelles ~~pour mettre en œuvre les~~ pour soutenir l'exécution des fonctions de réseau. Les mesures sont adoptées par un processus CDM. ~~Outre les « partenaires », les Etats sont impliqués dans les décisions stratégiques et la gestion des crises et leur consensus est recherché.~~
- Le plan d'exploitation du réseau (NOP) deviendrait une base contraignante engageant les prestataires de services ~~et il doit contribuer à atteindre les objectifs de performance au niveau de l'Union.~~ (=> Préciser ce qui est contraignant et ce que cela signifie concrètement).
- Les Etats membres retiennent une compétence complète et exclusive pour décider leurs structures d'espace aérien.

## 3. Position des Etats (suite)

### a. Refonte des règlements Ciel unique

#### Chapitre IV – Gestion du réseau

##### Article 31 – Disponibilité des données

*(But : favoriser le développement des services de données »)*

- Mise à disposition des données opérationnelles pour les prestataires de services de navigation aérienne et les entités « ayant un intérêt démontré à envisager de fournir des services de navigation aérienne ».
- Clauses de réserve sur les données sensibles.
- Mise à disposition « au coût marginal ». Et gratuite aux autorités chargées de la sécurité nationale et de la Défense.
- Exigences précisées par un règlement de la Commission en procédure d'examen, **précisant ce que sont des entités « ayant un intérêt démontré à envisager de fournir des services de navigation aérienne »..**

## 3. Position des Etats (suite)

### a. Refonte des règlements Ciel unique

#### Chapitre V – Espace aérien, interopérabilité et innovation technologique

- Mise en place d'une infrastructure d'information aéronautique électronique cohérente avec la publication aéronautique des Etats membres.
- FUA : **réaffirmation que les opérations de Défense ne peuvent pas être bridées.**
- Coordination SESAR : **accent sur la phase d'industrialisation.**
- Projets communs. (en discussion : possibilité que la Commission instaure des pénalités
- Exigences détaillées fixées par un règlement de la Commission en procédure d'examen, **précisant notamment ce que sont des entités « ayant un intérêt démontré à envisager de fournir des services de navigation aérienne ».**
- **Réintroduction d'un article sur les blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) « optionnels » ? En discussion.**

# 3. Position des Etats (suite)

## b. Modification du règlement « AESA »

Rejet du règlement dans son intégralité.

# MERCI POUR VOTRE ATTENTION