

## AVIATION CIVILE

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,  
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES  
SUR LE CLIMAT

*Direction générale de l'aviation civile*

Secrétariat général

Sous-direction des personnels

Bureau de la réglementation  
des personnels, du dialogue social  
et de la prévention des risques  
professionnels

### **Instruction du Gouvernement du 26 décembre 2016 portant règlement intérieur relatif à l'organisation et au fonctionnement de la séparation fonctionnelle entre l'opérateur et les régulateurs à la DGAC**

NOR : DEVA1632153J

(Texte non paru au *Journal officiel*)

*Date de mise en application* : immédiate.

*Résumé* : cette instruction du Gouvernement a pour objet de préciser les dispositions prises par la France pour répondre aux exigences du Conseil Transports de la Commission européenne quant au fonctionnement des autorités nationales de surveillance, notamment en termes d'indépendance vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne.

Cette demande des institutions européennes s'inscrit dans le cadre de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du Ciel unique européen qui, initialement, posait la séparation juridique entre l'opérateur et le régulateur comme option unique.

*Catégorie* : mesures d'organisation des services retenues par le ministre pour la mise en œuvre des dispositions dont il s'agit.

*Domaine* : administration, transport, équipement, logement, tourisme, mer.

*Type* : instruction aux services déconcentrés.

*Mots clés liste fermée* : Fonction publique.

*Mots clés libres* : organisation de la DGAC – services de la DGAC.

*Références* :

Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel « Europe Central » signé à Bruxelles le 2 décembre 2010, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2015 ;

Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ;

Règlement d'exécution (UE) n° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne ;

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 ;

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 ;

Règlement (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;

Loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble les textes relatifs à la déontologie du fonctionnaire;

Loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique;

Décret n° 97-464 du 9 mai 1997 portant création des services à compétence nationale;

Décret n° 2005-200 du 28 février 2005 portant création de la direction des services de la navigation aérienne;

Décret n° 2007-651 du 30 avril 2007 portant statut de l'École nationale de l'aviation civile (ENAC);

Décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 modifié portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire;

Décret n° 2008-1299 du 11 décembre 2008 créant la direction de la sécurité de l'aviation civile;

Arrêté du 8 juin 2006 relatif à la commission consultative du budget annexe « contrôle et exploitation aériens » (COCOECO du BACEA);

Arrêté du 9 juillet 2008 modifié portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire;

Arrêté du 13 octobre 2014 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile;

Décision n° 070171DG du 30 janvier 2007 du directeur général de l'aviation civile instituant le comité des finances de la DGAC;

Décision n° 070172DG du 30 janvier 2007 du directeur général de l'aviation civile instituant le comité des ressources humaines de la DGAC;

Avis du comité technique de réseau de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) en date du 21 octobre 2016.

*Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche à la direction générale de l'aviation civile (DGAC); à la direction du transport aérien (DTA); à la direction des services de la navigation aérienne (DSNA); à la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC); au service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA); au service technique de l'aviation civile (STAC); au service de gestion des taxes aéroportuaires (SGTA); au service des systèmes d'information et de la modernisation (DSI); à la direction de la technique et de l'innovation (DTI); à la direction des opérations (DO); à la direction de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie (DAC/NC); au service d'État de l'aviation civile en Polynésie française (SEAC/PF); au Service d'État de l'aviation civile à Wallis-et-Futuna (SEAC/WF); à la gendarmerie des transports aériens (GTA); à l'organisme de contrôle en vol (OCV); à la mission de l'aviation légère, générale et des hélicoptères (MALGH); au secrétariat général de la direction générale de l'aviation civile (SG/DGAC); aux centres en route de la navigation aérienne (CRNA); aux services de la navigation aérienne (SNA); aux directions de la sécurité de l'aviation civile interrégionales (DSAC-IR); à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC); au bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) (pour attribution); au secrétariat général du Gouvernement; au secrétariat général du MEEM et du MLHD (pour information).*

Considérant qu'une séparation fonctionnelle entre opérateurs et régulateurs a été mise en place en 2005 pour se conformer aux règlements Ciel unique de 2004; comme dans le domaine des industries de réseaux, la séparation fonctionnelle se distingue de la séparation juridique en ce qu'elle n'impose pas *a priori* de créer des entités distinctes dotées chacune de la personnalité morale;

Considérant que le règlement relatif à la mise en place du Ciel unique renforce l'exigence d'une séparation entre l'opérateur et le régulateur mais laisse le choix aux États membres d'opter pour une séparation juridique ou fonctionnelle entre les autorités de surveillance et les prestataires de services de navigation aérienne;

Considérant que la France a fait le choix d'organiser, au sein de la DGAC, la séparation fonctionnelle entre les régulateurs, la direction du transport aérien (DTA) et la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) et le prestataire de services de navigation aérienne ;

À cet effet, la présente instruction précise les procédures permettant d'assurer l'impératif de séparation fonctionnelle de l'autorité de surveillance au sein de la DGAC.

## 1. L'unité structurelle de la DGAC

L'unité structurelle de la DGAC est fondée sur des finalités et des valeurs solides :

- la sécurité et le développement durable du transport aérien ;
- une culture commune du management de la sécurité ;
- un soutien à l'ensemble d'un secteur économique stratégique constituant lui-même un système complexe et qu'il faut appréhender globalement ;
- un attachement historique et irréfutable à la construction européenne.

La direction générale de l'aviation civile élabore et met en œuvre les orientations politiques et stratégiques en matière d'aviation civile dans le respect des principes du développement durable. La direction générale de l'aviation civile assume un rôle essentiel de défense et de promotion des intérêts de l'aviation civile en France, dans ses territoires métropolitains et outre-mer, en Europe et dans le monde.

Elle est notamment chargée du transport aérien, des infrastructures afférentes et de la régulation économique, de la navigation aérienne, de la sûreté et de la sécurité, de la politique aéroportuaire, de la politique industrielle en particulier en matière de construction aéronautique.

La direction générale de l'aviation civile comprend, outre le cabinet, la direction du transport aérien, le secrétariat général ; la DSNA et la DSAC sont rattachées au DGAC en tant que services à compétence nationale (SCN). Sont également rattachés au DGAC les services d'État de l'aviation civile outre-mer.

Enfin, l'École nationale de l'aviation civile est un établissement public rattaché à la DGAC. Dotée d'une autonomie financière, pédagogique et scientifique et de la personnalité morale, cette école assure notamment la formation initiale et continue des fonctionnaires des corps techniques relevant de l'administration de l'aviation civile et donc, en conséquence, celle des personnels techniques affectés tant à l'opérateur navigation aérienne, aux deux régulateurs, la DTA et la DSAC qu'aux autres services de la DGAC.

L'ENAC forme des pilotes, des ingénieurs et des techniciens supérieurs pour le compte du secteur du transport aérien.

L'ENAC contribue à une formation de qualité des personnels de la DGAC et contribue en particulier à l'objectif de formation appropriée des personnels des autorités nationales de surveillance tels qu'imposé par les règlements « Ciel unique » et le règlement (CE) n° 216/2008 modifié.

### 1.1. Le rôle de la direction générale

La direction générale assume un rôle de coordination des services. À ce titre, elle est gardienne, dans le cadre d'un service public intégré, de la cohérence politique de l'action de la DGAC et de son efficacité opérationnelle. Elle garantit une séparation fonctionnelle effective entre la DSAC et la DTA, d'une part, agissant en qualité d'autorités de surveillance du prestataire de services de navigation aérienne, et la DSNA, d'autre part.

Dans le cadre de cette distinction entre l'opérateur et le régulateur, et conformément aux règlements « ciel unique », le directeur général ne donne aucune instruction ni à la DSAC ni à la DTA en ce qui concerne leurs tâches de surveillance et de certification visées dans les deux règlements européens précités et les décisions y afférentes.

Le directeur général :

- applique la politique générale du transport aérien conformément à la politique nationale et européenne ;
- saisit les entités concernées, du fait de sa vision globale de la sécurité, sur des sujets de sécurité et de sûreté et peut recommander des analyses dans ces domaines ;

- pilote, sans interférer avec des dossiers particuliers, le programme de sécurité de l'État dont la mise en œuvre est coordonnée par la DSAC ;
- met en œuvre les politiques publiques décidées par le Gouvernement et votées par le Parlement notamment en matière de politique de la fonction publique et, en sa qualité de responsable des programmes budgétaires, de la politique financière et budgétaire de l'État ;
- représente l'État français, en ce qui concerne la gestion du trafic aérien, dans les instances décisionnelles d'Eurocontrol et au Conseil du FABEC ;
- conduit la délégation française à l'assemblée de l'OACI et de la CEAC ;
- anime la politique en matière de sûreté de l'aviation civile découlant des orientations européenne et nationale ;
- assure la gestion et la communication de crise (volcans, crises météorologiques, crises sociales, accidents majeurs, survol des zones de conflits, etc.) ;
- vérifie la politique sociale et de compétitivité du transport aérien ;
- arbitre la répartition optimale des moyens en veillant aux besoins des entités régulatrices ;
- assure la coordination entre différentes missions qui concernent l'ensemble de ses activités au service du transport aérien ;
- garantit l'effectivité du bon fonctionnement de la séparation fonctionnelle dans l'unité de la DGAC.

### 1.2. *Le secrétariat général de la DGAC*

Assure l'équilibre du budget annexe voté par le Parlement dans le cadre du comité de trésorerie et du comité des finances susvisé et propose une allocation optimale des ressources pour répondre aux besoins des différents services.

Tient la comptabilité analytique du BACEA et fournit les données correspondantes aux entités de la DGAC.

Réalise des audits internes et financiers ainsi que des audits juridiques vérifiant la bonne application du droit, en particulier le bon fonctionnement de la séparation fonctionnelle.

Assure la maîtrise des coûts budgétaires et l'équilibre du budget annexe.

Conduit les démarches de performance globale et facilite la mutualisation de moyens entre entités de la DGAC.

Anime la politique de dialogue social.

Assure les fonctions juridiques, de gestion du patrimoine immobilier et de DSI de l'ensemble de la DGAC.

Propose et coordonne les évolutions statutaires et indemnitaires des différents corps.

Élabore la politique des ressources humaines pour répondre aux besoins des directions métiers avec l'objectif de les satisfaire et propose au directeur général une répartition des effectifs et des compétences avec un tableau des effectifs autorisés spécifique à chacune.

Développe une démarche de management des connaissances et la gestion prévisionnelle des effectifs des emplois et des compétences (GPEEC) ainsi que le cadre général de la politique de formation professionnelle.

Gère et affecte les personnels de la DSAC, de la DSNA et de la DTA sous réserve des compétences opérationnelles propres de ces entités et en tenant compte des règles de déontologie.

## 2. **La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC)**

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) est une autorité nationale de surveillance (« National supervisory authority », NSA) au sens des règlements du Ciel unique européen (organisme national chargé par un État membre des tâches à assurer en vertu du présent règlement et conformément aux articles 8 *ter* et 8 *quater* du règlement (CE) n° 216/2008 pour les questions de sécurité et d'interopérabilité de la gestion du trafic aérien).

Elle inscrit son action dans le cadre du règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 modifié concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne et des règlements d'exécution pris en application de ce règlement de base, et en particulier du règlement (UE) n° 1034/2011 du 17 octobre 2011 sur la super-

vision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne. En particulier, elle satisfait aux exigences applicables aux autorités fixées par ces textes et répond aux constats des audits de standardisation menés par l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

### 2.1. Une autorité nationale de surveillance indépendante

Elle coopère avec les autres autorités nationales de surveillance du bloc d'espace fonctionnel FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) en harmonisant les modalités de la surveillance et en menant avec ces NSA des actions communes (audits, approbation de changements, suivi de formations).

Comme autorité de surveillance nationale au sens de l'article 4 du règlement du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 susvisé :

- elle procède à la délivrance des autorisations, des certificats et des décisions en vue d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et s'assure du suivi de leur application ;
- elle définit les méthodes et procédures relatives à l'exercice de ses missions, y compris pour les organismes ou les personnes extérieures qui y concourent ;
- elle coordonne et contrôle la mise en œuvre du programme de sécurité de l'État en matière d'aviation civile.

Elle élabore les réglementations techniques en matière de sécurité de l'aviation civile et les réglementations relatives aux redevances correspondantes.

Elle fournit des prestations ou apporte son expertise technique aux divers services de la direction générale de l'aviation civile, au bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile, à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, aux organismes internationaux et en particulier à l'Agence européenne de la sécurité aérienne, et, sous réserve de son acceptation, à toute entité qui la solliciterait, sans que la fourniture de ces prestations ne porte préjudice à l'exercice de ses missions de surveillance.

Elle apporte son concours à la direction du transport aérien pour le suivi économique et financier des entreprises de transport aérien public et des exploitants d'aérodrome ainsi que des prestataires de services d'assistance en escale.

Au titre de ses textes d'organisation visés *supra*, la DSAC est un service à compétence nationale rattaché au DGAC. Conformément aux règlements « Ciel unique », elle exerce ses compétences de manière impartiale, indépendante et transparente.

La DSAC est organisée, pourvue en personnel, gérée et financée de manière à lui permettre d'exercer ses compétences en métropole et outre-mer.

Le fait d'être un service à compétence nationale relevant du décret n° 97-464 du 9 mai 1997 rend la DSAC distincte de l'opérateur DSNA. Cette organisation garantit dans une large mesure la séparation fonctionnelle entre la DSAC et la DSNA, notamment sur les plans organisationnel, hiérarchique et décisionnel.

Le directeur de la DSAC est nommé par arrêté du ministre chargé des transports.

Pour l'exercice de l'ensemble de ses compétences définies par le règlement d'exécution (UE) n° 1034/2011, le directeur de la DSAC prend ses décisions sans solliciter ni accepter d'instructions.

En particulier la DSAC, sous l'autorité de son directeur :

- à pleine compétence pour élaborer le programme de surveillance de la DSNA et pour valider et notifier les constats d'audits ;
- à pleine compétence pour évaluer et accepter les plans d'actions correctives proposées par la DSNA ;
- est responsable de l'élaboration des plans d'actions correctives de l'autorité de surveillance suite aux audits de normalisation de l'AESA ;
- arrête et publie les consignes de sécurité après avoir déterminé l'existence d'une condition compromettant la sécurité et exigeant une réaction immédiate.

Le directeur de la DSAC est le représentant de la France au conseil d'administration de l'AESA.

## 2.2. Une autorité de surveillance autonome en gestion

La DSAC bénéficie d'un budget de fonctionnement et d'investissement propre, constitué du budget opérationnel de programme « surveillance et certification » du programme 614 « transports aériens, surveillance et certification » du budget annexe « contrôle et exploitation aériens » (BACEA) voté par le Parlement. On entend par budget propre, un budget, géré en toute indépendance (selon les règles d'un budget public, donc contrôlé par un contrôleur financier, et un comptable public, qui sont tous deux indépendants de la DGAC), et clairement différencié des autres budgets de la DGAC.

La DSAC bénéficie de son propre effectif budgétaire arrêté par le directeur général de l'aviation civile, sur proposition du secrétaire général à l'issue des délibérations du comité des ressources humaines de la DGAC. Le directeur de la sécurité de l'aviation civile, membre de ce comité, exprime les besoins de la DSAC et participe au processus d'arbitrage.

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile est ordonnateur secondaire du budget annexe « contrôle et exploitation aériens », ce qui lui assure une autonomie en opportunité sur les décisions prises qui impactent ce budget.

Le financement des dépenses de personnel de la DSAC est inscrit dans une action miroir du budget de la DSAC. Le montant des crédits de ce budget dépend directement des effectifs autorisés établis selon la procédure évoquée au 1.2 ci-dessus.

Le budget de fonctionnement et d'investissement de la DSAC ainsi que l'action miroir du BOP 01 (masse salariale) du programme budgétaire 613 portent l'ensemble des crédits de la DSAC. Ces crédits de dépenses constituent pour partie l'assiette de calcul des redevances de surveillance et de certification.

À ce titre, le DSAC préside la section surveillance et certification de la COCOECO créée par l'arrêté du 8 juin 2006 susvisé et qui réunit les parties prenantes du secteur auprès desquelles les redevances de surveillance sont recouvrées.

Le budget est financé en recettes par les redevances de surveillance et de certification, y compris celles recouvrées auprès du prestataire de navigation aérienne, et par la part de la taxe de l'aviation civile servant à couvrir les autres activités de la DSAC, notamment les activités de surveillance dont les coûts ne sont pas couverts, en tout ou partie, par des redevances de surveillance et de certification.

La comptabilité analytique, mise en place par le secrétariat général de la DGAC, permet au directeur de la DSAC d'avoir la connaissance des coûts complets précités de la DSAC et de leur répartition et en particulier des coûts complets des activités de surveillance des prestataires de navigation aérienne.

Le secrétariat général et la DSAC éditent les comptes spécifiques de la DSAC consolidant la comptabilité budgétaire de la partie surveillance et certification du programme 614 et des dépenses de personnels affectés à la DSAC du programme 613.

Les affectations des effectifs de la DSAC sont gérées par les procédures de recrutement et de mutation des fonctionnaires et agents publics de l'État mis en œuvre à la DGAC sous le pilotage du secrétariat général en relation avec la DSAC conformément aux dispositions de l'article 1.2 ci-dessus. Ces procédures visent à assurer à la DSAC, dans le cadre de l'effectif budgétaire arrêté, d'être pourvue en personnels de manière à lui permettre d'assurer ses missions.

## 2.3. Des personnels formés, compétents, exerçant leur fonction de manière impartiale et indépendante

La compétence des personnels de surveillance de la DSAC est garantie par leur formation initiale, assurée principalement par l'École nationale de l'aviation civile, et par leur expérience professionnelle renforcée par leur formation continue et le mécanisme de licence de surveillance.

La DSAC élabore son propre schéma directeur de la formation professionnelle continue, en cohérence avec la politique de formation professionnelle de la DGAC comme indiqué à l'article 1.2 ci-dessus.

Les personnels exerçant des actions de surveillance et de contrôle de conformité dans le cadre des missions de sécurité relevant de la DSAC sont titulaires d'une licence de surveillance assortie d'au moins une qualification valide.

Les conditions d'obtention et de prorogation des qualifications de surveillance sont précisées dans le manuel des procédures techniques de la DSAC. La prorogation nécessite le suivi de formations continues et des conditions d'expérience récentes.

La licence est délivrée par le directeur de la DSAC.

Une charte de déontologie annexée à la présente instruction précise les procédures en vigueur et les règles observées par les agents de la DSAC. Cette charte vise à garantir le respect des principes et des méthodes de traçabilité des audits, d'indépendance, de transparence et d'impartialité dans la conduite de la surveillance, de prévention et de règlement des conflits d'intérêts.

Le directeur de la DSAC et le directeur technique en charge du domaine aéroports et navigation aérienne de la DSAC font au moment de leur nomination une déclaration d'intérêt indiquant l'absence de tout intérêt direct ou indirect dans une entité surveillée.

### 3. La direction du transport aérien (DTA)

La DTA est l'autorité de surveillance nationale au sens des règlements dits du Ciel unique européen en ce qui concerne la performance et les redevances des services de navigation aérienne. Le directeur de la DTA est nommé par décret du Président de la République pris après avis du conseil des ministres. Il copréside le directoire de l'espace aérien.

La direction du transport aérien a pour mission de préparer les orientations stratégiques de l'État en matière d'aviation civile et contribue à élaborer la politique de développement durable du secteur aéronautique.

Elle élabore la réglementation relative notamment à la circulation aérienne, aux services de la navigation aérienne et aux espaces aériens.

Elle coordonne les relations avec les usagers de l'espace aérien, en particulier en assurant les consultations relatives au système européen de performance de la navigation aérienne et aux redevances des services de navigation aérienne.

Elle élabore et anime la politique en matière de sûreté du transport aérien de passagers et de fret, définit les conditions générales de son évaluation et du contrôle de son application, prépare les textes législatifs et réglementaires dans ces domaines.

Elle prépare et met en œuvre la politique et la réglementation économique, relatives au transport aérien. Elle définit et met en œuvre la politique relative aux liaisons aériennes faisant l'objet d'obligations de service public.

Elle définit les principes de régulation économique des aéroports.

Elle est chargée de l'ensemble des questions relatives au droit du travail et à la protection sociale des salariés du transport aérien et des entreprises intervenant sur les aéroports.

#### 3.1. Une DTA indépendante par rapport à l'opérateur

La DTA propose et applique la politique de l'État en matière notamment de sûreté du transport aérien, d'environnement, de gestion du trafic aérien et, en liaison avec le ministère de la défense, en matière de gestion de l'espace aérien ;

Elle assure l'application des règlements européens relatifs à la performance de la gestion du trafic aérien et aux redevances de navigation aérienne. À ce titre, elle consulte les parties intéressées. Elle détermine le montant des taux unitaires annuels des redevances de route et pour services terminaux de navigation aérienne dans le respect des règles européennes ;

Pour l'exercice de l'ensemble de ses compétences définies par les règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et n° 391/2013, elle arrête ses avis et propositions et prend ses décisions sans solliciter ni accepter d'instructions de la part du directeur général de l'aviation civile ;

Elle participe au comité du Ciel unique européen (mission du Ciel unique européen et de la réglementation de la navigation aérienne : DTA/MCU). Elle échange dans toute la mesure nécessaire avec la Commission européenne, Eurocontrol et, en tant que de besoin, l'AESA ;

Elle fixe les objectifs de performance en coopération avec la DSAC et les autorités compétentes du FABEC concernées, ainsi que les tarifs de redevances à l'issue du processus de consultation des usagers, notamment au sein de la COCOECO créée par l'arrêté du 8 juin 2006 susvisé et qui réunit les parties prenantes du secteur auprès desquels les redevances de navigation aérienne sont recouvrées ;

Elle assure (DTA/MCU) l'élaboration de la réglementation nationale complémentaire des règlements européens en matière de gestion du trafic aérien et participe aux groupes de travail et comités du FABEC, en liaison avec le service aéroports et navigation aérienne de la DSAC (DSAC/ANA) ;

Le service technique de l'aviation civile (STAC) rattaché à la DTA, assure des travaux d'expertise indispensables à la DSAC dans le cadre d'un contrat de service avec cette autorité de surveillance pour les questions de sécurité et d'interopérabilité.

### 3.2. Une DTA autonome en gestion

La DTA bénéficie d'un budget de fonctionnement et d'investissement propre voté par le Parlement. (BACEA : programme budgétaire 614 et budget général de l'État : programmes budgétaires 190 et 203).

Le directeur de la DTA est ordonnateur secondaire. Il est membre du comité des finances.

La DTA dispose :

- d'un effectif budgétaire et des moyens de financement nécessaires à sa mission dont celle de la mission du Ciel unique (DTA/MCU), sans interaction avec les moyens du prestataire ni aucune décision de ce dernier ;
- d'une procédure précise d'affectation de ses effectifs et de ses compétences pilotée par le SG.

### 3.3. Des personnels formés, compétents, exerçant leur fonction de manière impartiale et indépendante

La compétence des personnels de DTA/MCU affectés aux fonctions de l'autorité de surveillance en matière de performance et de redevances de navigation aérienne est garantie par leur formation initiale ou continue. Le chef de la mission MCU s'assure de la bonne adéquation des compétences au regard des missions.

## 4. La direction des services de la navigation aérienne (DSNA)

L'article 2 du décret n° 2005-200 du 28 février 2005 portant création de la direction des services de la navigation aérienne dispose que la DSNA est prestataire de services de navigation aérienne au sens des règlements « Ciel unique ».

La DSNA est un service à compétence nationale relevant du décret n° 97-464 du 9 mai 1997 et rattaché au directeur général de l'aviation civile.

### 4.1. La DSNA est un prestataire autonome

Le directeur des services de la navigation aérienne est nommé en conseil des ministres.

Le directeur de la DSNA est ordonnateur secondaire du budget annexe de l'aviation civile :

- les comptes du prestataire sont certifiés par un certificateur indépendant ;
- la DSNA établit son budget en fonction de l'assiette de ses coûts qu'elle justifie à la DTA ;
- elle répartit ses effectifs et ses compétences en fonction de ses propres impératifs de responsabilité opérationnelle et dans le cadre global de répartition qui lui est fixé par les autorités budgétaires en ce qui concerne notamment la masse salariale et les effectifs globaux de la DGAC ;
- elle met en œuvre, de manière autonome, en cohérence avec les programmes techniques européens (SESAR notamment), la stratégie technique indispensable à la sécurité et à la productivité du contrôle de la navigation aérienne ;
- elle prend en compte les recommandations et applique les décisions des autorités de surveillance : la DSAC et la DTA, chacune pour ce qui la concerne ;
- le DSNA est membre du conseil des prestataires ANSP du FABEC.

### 4.2. Des personnels formés, compétents, exerçant leur fonction de manière professionnelle

La DSNA, étant un prestataire de services de navigation aérienne (ANSP) certifié au sens des règlements Ciel unique, elle dispose de personnels qualifiés lui permettant de rendre efficacement le service pour lequel elle est désignée.

La compétence des personnels de la DSNA est garantie par leur formation initiale, leur formation continue, leur expérience professionnelle et le mécanisme de licences, mentions d'unités, autorisations d'exercice et/ou habilitations pour les fonctions qui les requièrent.

La DSAC vérifie la conformité de la DSNA aux exigences réglementaires européennes relatives à la formation et aux compétences des personnels.

La formation continue des agents de la DSNA s'inscrit dans le cadre du schéma directeur de la formation de la DGAC ainsi que des objectifs propres à la DSNA établis en fonction des évolutions statutaires et réglementaires, nationales et européennes, du retour d'expérience, des besoins émanant des services et des orientations résultant de la concertation avec les représentants des personnels. Une évaluation de cette formation est effectuée pour s'assurer qu'elle est conforme aux objectifs fixés et permet aux agents d'atteindre les compétences requises.

Chaque service de la DSNA établit son plan ou programme de formation en fonction des missions de celui-ci, du cadre général fixé par la DSNA, des orientations fixées par son responsable et des besoins exprimés par l'encadrement et les agents.

La DSNA élabore un schéma directeur de sa formation continue, en cohérence avec la politique de formation professionnelle de la DGAC comme indiqué à l'article 1.2 ci-dessus.

La présente instruction du Gouvernement sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en charge des relations internationales sur le climat.

Fait le 26 décembre 2016.

*Le secrétaire d'État chargé des transports,  
de la mer et de la pêche,*  
ALAIN VIDALIES