

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le xxx
COM(2008) 390

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion
du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la
directive 2006/23/CE**

{SEC (2008) XXX final}

{SEC (2008) XXX final}

1. CONTEXTE

L'Agence européenne de la sécurité aérienne a été instituée par le règlement (CE) n° 1592/2002¹ qui est entré en vigueur en septembre 2002. Ce règlement initial confiait à l'Agence des tâches dans deux domaines, la navigabilité et la certification environnementale des produits, pièces et équipements aéronautiques, lesquels, ainsi que les organismes chargés de leur conception, fabrication et entretien, doivent désormais être conformes aux règles obligatoires et uniformes adoptées par la Commission².

L'Agence fournit à la Commission toute l'expertise technique dont elle a besoin et l'assiste, entre autres, dans l'exercice de ses fonctions législatives et réglementaires. L'Agence instaure également un système permettant de contrôler l'application de la législation communautaire, d'évaluer ses effets et de faire toutes suggestions utiles en la matière. Les certificats et agréments attestant de la conformité des produits et organismes aux règles communes sont délivrés soit par l'AESA, soit par les autorités nationales compétentes: l'AESA procède à la certification de type des produits et délivre les certificats des organismes établis dans un pays tiers; les autorités nationales délivrent les certificats et agréments individuels de la plupart des organismes établis sur leur territoire, selon des règles communes et sous la supervision de l'Agence.

Le règlement (CE) n°216/2008³ a étendu les fonctions de l'AESA à l'exploitation, aux licences des pilotes et, dans les limites fixées par la convention de Chicago, à la sécurité des aéronefs de pays tiers. L'Agence a, dans ses attributions, les inspections de normalisation et la supervision en matière de sécurité, ainsi qu'une responsabilité particulière en matière d'inspections au sol.

2. PROBLEMES ACTUELS

La Commission s'est toujours efforcée d'accompagner la réalisation du marché intérieur du transport aérien par l'élaboration de règles communes de sécurité garantissant l'application, dans tous les États membres, de normes uniformes d'un niveau élevé.

Les excellents niveaux de sécurité actuels doivent être maintenus, voire relevés, pour limiter les risques que font courir l'augmentation du trafic et l'engorgement. Il est également important d'intégrer les aspects liés à la sécurité dans l'initiative sur le ciel unique européen afin de faire en sorte que le remembrement de l'espace aérien n'ait pas d'incidence négative sur le taux d'accidents.

Dans ce sens, l'étape suivante doit consister à étendre les compétences de l'Agence aux aéroports, à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne (GTA/SNA).

¹ Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO L 240 du 7.9.2002, p. 1).

² Règlements (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 6) et (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 (JO L 315 du 28.11.2003, p. 1) concernant la certification et la maintenance des produits, pièces et équipements aéronautiques.

³ 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, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

3. AVIS DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE ET CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES

Avant de procéder, la Commission a dû, en vertu de l'article 19 du règlement (CE) n° 216/2008, recueillir au préalable l'avis de l'AESA. L'Agence a dû à son tour, conformément à son règlement intérieur⁴ et aux pratiques internationales en la matière, consulter de manière approfondie l'ensemble des parties intéressées et prendre en compte leurs commentaires avant de rendre son avis. Elle a donc publié deux appels distincts, l'un pour les aéroports et l'autre pour la GTA/SNA, pour recueillir les modifications proposées. Plus de 3 500 commentaires ont été reçus au total.

Sur la base de ces commentaires, l'Agence a ensuite examiné les questions. Le 6 décembre 2007, elle a envoyé à la Commission un avis concernant les aéroports. Son avis sur la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne a suivi le 15 avril 2008.

Les consultations ont permis de dégager un large consensus en faveur de l'achèvement du processus engagé en 2002 par l'ajout des aspects liés à la sécurité des aéroports et de la GTA/SNA aux tâches confiées à l'AESA, donc par la transformation de celle-ci en gardienne de la réglementation européenne en matière de sécurité aérienne. La nécessité de créer une véritable interface avec les développements relatifs au ciel unique européen a également été soulignée.

4. ÉTUDE D'IMPACT

La présente proposition de règlement a été précédée d'une analyse d'impact réalisée par les services de la Commission. L'analyse d'impact était basée sur les résultats de l'analyse préliminaire lancée par la Commission en 2005 et effectuée par un consultant indépendant, et sur l'analyse d'impact réglementaire de l'AESA. Dans l'analyse d'impact, plusieurs options ont été étudiées:

- A Statu quo;
- B Étendre les compétences de l'AESA;
- C Étendre le champ d'application du dispositif actuel pour confier des mandats à Eurocontrol;
- D Instituer une nouvelle agence;
- E Étendre les compétences de l'AESA en lui en conférant d'autres au-delà de ce que prévoit l'option B.

Toutes ces options ont été évaluées par rapport à l'option "Statu quo" qui a servi de référence pour analyser leur impact économique, environnemental, social et sur la sécurité notamment. Cette comparaison a fait très clairement apparaître que l'option privilégiée consiste à étendre les attributions de l'AESA pour y inclure une responsabilité réglementaire en matière d'aéroports et de GTA/SNA. Il a été établi que cette option n'a aucune incidence négative sur les domaines susmentionnés.

L'approbation du Comité d'analyse d'impact a été reçue le 23 avril 2008.

⁴ Décision MB/7/03 du 27 juin 2003 relative aux procédures suivies par l'Agence pour l'élaboration d'avis, de spécifications de certification et de documents d'orientation, arrêtée en application de l'article 43 du règlement (CE) n° 1592/2002.

5. PROPOSITION DE REGLEMENT

5.1. Instrument et méthode

Étendre le champ d'application du règlement (CE) n° 216/2008 est le moyen le plus adapté pour étendre les règles communes afin qu'elles couvrent aussi la sécurité des aérodrômes, de la gestion du trafic aérien (GTA) et des services de navigation aérienne (SNA) puisque l'AESA se verra également confier de nouvelles tâches dans ce domaine, notamment en matière de réglementation, d'inspections de normalisation et, quoique dans une mesure limitée, de certification.

En ce qui concerne la sécurité des aérodrômes, le but est de faire en sorte que les exigences essentielles et les règles de mise en œuvre correspondantes pour les aérodrômes, les équipements, les organismes, l'exploitation et le personnel soient basées sur les normes OACI applicables. En outre, dans le cas des équipements d'aérodrome, il sera ajouté des procédures et exigences pour éviter le double emploi avec des règles existant soit dans une directive "Nouvelle approche" soit dans les mesures d'exécution "Ciel unique européen". Enfin, on aura recours, le cas échéant, aux normes établies par des organismes de normalisation reconnus comme l'ISO, le CEN, le CENELEC, l'ETSI ou l'EUROCAE.

En ce qui concerne la GTA/SNA, il sera nécessaire de coordonner correctement les exigences essentielles et les règles de mise en œuvre avec la réglementation sur le ciel unique européen et les mesures d'exécution correspondantes. Le but est de faire en sorte que les futures règles de mise en œuvre de l'AESA soient basées sur les dispositions actuelles en matière de ciel unique européen, en particulier sur les ESARR transposées. À cette fin, il sera conçu des mécanismes transitoires pour assurer la continuité des agréments déjà accordés en vertu de la réglementation sur le ciel unique européen.

5.2. Contenu

5.2.1. Modifications apportées à l'avis de l'Agence

Les deux avis de l'Agence ont été largement suivis. Sur certains points, ils offrent, à l'évidence, un éventail de possibilités pour atteindre les objectifs de sécurité. En choisissant parmi ces possibilités, la Commission a respecté le principe de bonne gestion afin d'utiliser au mieux les ressources disponibles, ainsi que les principes de subsidiarité et de proportionnalité.

5.2.2. Extension du champ d'application du règlement

Le champ d'action commune est défini dans le règlement (CE) n° 216/2008. Toute extension du champ d'application du règlement exige de préciser les infrastructures, produits, systèmes, équipements, services, personnes ou organismes qui sont concernés et, en conséquence, seront soumis aux exigences définies par le règlement et, le cas échéant, aux règles adoptées pour le mettre en œuvre. À l'inverse, tout élément ci-dessus qui ne relève pas des compétences communautaires restera sous la responsabilité des États membres qui devront prendre les mesures appropriées pour assurer le niveau de protection que leurs ressortissants sont en droit d'attendre.

5.2.2.1. Aérodrômes

Pour améliorer notablement la sécurité dans les aérodrômes et leurs environs, le règlement proposé étendrait les règles communes aux aérodrômes. Les points essentiels sont les suivants:

- Tous les aérodrômes ouverts au public qui peuvent prendre en charge du trafic IFR ou des aéronefs au-dessus d'un certain poids doivent être assujettis à la législation communautaire.

- Il faut instaurer, dans une annexe supplémentaire au règlement de base, des exigences essentielles communes spécifiques couvrant les caractéristiques physiques, les infrastructures, les équipements d'aérodrome, l'exploitation, la gestion et la limitation des dangers aux abords immédiats des aérodromes.
- Les propriétaires d'aérodrome, exploitants d'aérodrome, organismes ou personnels fournissant des services ou équipements qui peuvent influencer sur la sécurité d'exploitation de l'aérodrome seraient responsables de la mise en œuvre de ces exigences essentielles sous la supervision des États membres.
- Les exploitants d'aérodrome adopteraient et appliqueraient des systèmes de gestion couvrant les aspects liés à la sécurité.
- Les projets de règles de mise en œuvre et de spécifications de certification, les analyses de sécurité et inspections de normalisation feraient partie des tâches de l'Agence.
- La Commission serait habilitée à adopter des règles de mise en œuvre définissant les exigences détaillées auxquelles les organismes et personnes susmentionnés devraient satisfaire, ainsi que les procédures de certification applicables.
- Ces règles de mise en œuvre seraient proportionnées au niveau de complexité de l'aérodrome, compte tenu de la nature et du volume de son activité, et seraient conformes aux SARP de l'OACI applicables.
- L'Agence sera habilitée à adopter des spécifications de certification destinées à être utilisées au cours de la procédure de certification, qui permettraient une mise en œuvre souple des exigences essentielles et assureraient un niveau de sécurité uniforme.
- La conception et l'exploitation des aérodromes feraient l'objet de certifications distinctes, mais un seul certificat pourra être délivré si le propriétaire de l'aérodrome et son exploitant sont la même personne.
- Les exploitants de plusieurs aérodromes qui ont mis en place une exploitation centrale appropriée peuvent demander un seul certificat couvrant l'exploitation et la gestion de tous les aérodromes sous leur responsabilité.
- La certification de la conception ou de l'exploitation des aérodromes, en fonction de l'usage prévu, comprendrait la vérification de la conformité des équipements d'aérodrome, mais il se peut que les équipements critiques pour la sécurité soient soumis à des régimes de certification spécifiques pouvant impliquer de démontrer l'aptitude du concepteur et du fabricant, si les règles de mise en œuvre le spécifient, après évaluation appropriée des avantages que cela présente sur le plan économique et de la sécurité.

5.2.2.2. *GTA/SNA*

Le règlement proposé fournirait la base juridique permettant d'organiser la sécurité de la gestion du trafic aérien, des services de navigation aérienne et de l'interopérabilité air/sol dans le cadre du système de l'AESA. Pour ce faire, la proposition prévoit que:

- tout l'espace aérien auquel s'applique le traité, ainsi que tout autre espace aérien auquel s'applique le règlement (CE) n° 551/2004, soient assujettis à la législation communautaire;
- des exigences essentielles communes spécifiques limitant les risques pour la sécurité liés à l'utilisation de l'espace aérien soient instaurées dans une annexe supplémentaire au règlement de base;

- l'utilisation de tout bloc d'espace aérien fonctionnel soit régie selon un concept d'exploitation visant à limiter les risques de collision entre aéronefs et entre un aéronef et le sol;
- les usagers de l'espace aérien respectent les règles établies pour mettre en œuvre les concepts d'exploitation applicables à l'espace aérien dans lequel ils opèrent et aient recours aux services responsables de l'utilisation de cet espace aérien;
- les organismes et personnels contribuant à la prestation de GTA/SNA soient responsables de la mise en œuvre des exigences essentielles applicables;
- les contrôleurs aériens et les organismes participant à leur formation fassent l'objet d'une certification;
- les systèmes et composants servant à la prestation de GTA/SNA soient conformes aux exigences de sécurité appropriées lorsque leur criticité l'exige;
- la Commission soit habilitée à adopter des règles de mise en œuvre définissant les exigences détaillées auxquelles les organismes, personnels, systèmes et composants susmentionnés devraient satisfaire, ainsi que les procédures de certification applicables le cas échéant;
- ces règles de mise en œuvre soient proportionnées au niveau de complexité de l'activité réglementée ou de criticité du système et du composant concernés. Elles reposeraient sur les dispositions actuelles en matière de ciel unique européen, en particulier sur les ESARR transposées. À cette fin, il serait conçu des mécanismes transitoires pour assurer la continuité des agréments déjà accordés en vertu de la réglementation sur le ciel unique européen;
- la supervision de la conformité des organismes aux exigences essentielles et règles de mise en œuvre correspondantes incombe aux autorités compétentes des États membres, sauf s'il s'agit d'organismes établis dans un pays tiers ou fournissant des services dans l'espace aérien de plus de trois États membres, auquel cas la supervision incomberait à l'Agence;
- les projets de règles de mise en œuvre et de spécifications de certification, les analyses de sécurité et inspections de normalisation des autorités nationales compétentes fassent partie des tâches de l'Agence;
- les prestataires de GTA/SNA adoptent et appliquent des systèmes de gestion couvrant les aspects liés à la sécurité et soient certifiés, sauf s'il s'agit de prestataires fournissant uniquement des informations de vol ou des services de gestion d'aire de trafic, lesquels ne devraient faire qu'une déclaration d'aptitude;
- la certification des prestataires de GTA/SNA comprenne la vérification de conformité des systèmes et composants, mais il se peut que les équipements critiques pour la sécurité soient soumis à des régimes de certification spécifiques pouvant impliquer de démontrer l'aptitude du concepteur et du fabricant, si les règles de mise en œuvre le spécifient, après évaluation appropriée des avantages que cela présente sur le plan économique et de la sécurité.

5.2.3. *Autres modifications apportées au règlement*

Outre les nouveaux articles concernant les aérodromes, la GTA et les SNA, et les annexes correspondantes, certains articles ont dû être modifiés afin de prendre dûment en compte les nouvelles tâches.

**6. TABLE DE CORRESPONDANCE ENTRE LA NOUVELLE ET L'ANCIENNE
NUMEROTATION DES ARTICLES ET INDICATION DES MODIFICATIONS APORTEES AU
REGLEMENT (CE) N° 216/2008**

Nouvelle numéro-tation	Ancienne numéro- tation	Modifications
1	1	Champ d'application étendu aux aérodromes et à la GTA/SNA
2	2	Inchangé
3	3	Ajout de nouvelles définitions et modification de certaines autres
4	4	Ajout des paragraphes 3 bis et 3 ter
5	5	Modification du paragraphe 2, points b) et c)
6	6	Inchangé
7	7	Modification du paragraphe 4
8	8	Modification du paragraphe 1, du paragraphe 5, points a) et g) et du paragraphe 6
8 bis	Nouveau	Aérodromes
8 ter	Nouveau	GTA et SNA
8 quater	Nouveau	Contrôleurs aériens
8 quinquies	Nouveau	Organismes agréés
9	9	Modification des paragraphes 1 et 5
10	10	Modification du paragraphe 1
11	11	Modification des paragraphe 4 et 5 et ajout des paragraphes 5 bis et 5 ter
12	12	Inchangé
13	13	Inchangé

14	14	Inchangé
15	15	Inchangé
16	16	Inchangé
17	17	Inchangé
18	18	Modification des points c) et d)
19	19	Modification du paragraphe 2, point a)
20	20	Inchangé
21	21	Inchangé
22	22	Inchangé
22 bis	Nouveau	Certification des exploitants d'aérodrome
22 ter	Nouveau	GTA/SNA
22 quater	Nouveau	Certification des contrôleurs aériens
22 quinquies	Nouveau	Organismes agréés
23	23	Inchangé
24	24	Inchangé
25	25	Inchangé
26	26	Inchangé
27	27	Inchangé
28	28	Inchangé
29	29	Inchangé
30	30	Inchangé
31	31	Inchangé

32	32	Inchangé
33	33	Modification du paragraphe 2, point c)
34	34	Inchangé
35	35	Inchangé
36	36	Inchangé
37	37	Inchangé
38	38	Inchangé
39	39	Inchangé
40	40	Inchangé
41	41	Inchangé
42	42	Inchangé
43	43	Inchangé
44	44	Modification du paragraphe 1
45	45	Inchangé
46	46	Inchangé
47	47	Inchangé
48	48	Inchangé
49	49	Inchangé
50	50	Modification du paragraphe 2
51	51	Inchangé
52	52	Modification des paragraphes 1 et 2
53	53	Inchangé

54	54	Inchangé
55	55	Modification du paragraphe 1
56	56	Inchangé
57	57	Inchangé
58	58	Inchangé
59	59	Inchangé
60	60	Inchangé
61	61	Inchangé
62	62	Inchangé
63	63	Inchangé
64	64	Inchangé
65	65	Inchangé
65 bis	Nouveau	Modifications
66	66	Inchangé
67	67	Inchangé
68	68	Inchangé
69	69	Inchangé
70	70	Inchangé
Annexe I	Annexe I	Inchangée
Annexe II	Annexe II	Inchangée
Annexe III	Annexe III	Inchangée
Annexe IV	Annexe IV	Inchangée

Annexe V	Annexe V	Modification du titre
Annexe V bis	Nouvelle	Exigences essentielles relatives aux aérodromes
Annexe V ter	Nouvelle	Exigences essentielles relatives à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne

7. SUBSIDIARITE ET PROPORTIONNALITE

Les États membres ont déjà convenu que l'action au niveau communautaire est le seul moyen d'atteindre un niveau de sécurité uniforme et élevé.

En vertu du règlement (CE) n° 1592/2002 et du règlement (CE) n° 216/2008, certaines compétences des États membres ont donc été progressivement transférées à la Communauté.

Il est nécessaire que l'action communautaire atteigne l'objectif de l'établissement et de l'application uniforme de règles communes concernant les aérodromes, la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne. La présente proposition de règlement ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. C'est pourquoi son champ d'application est, par exemple, limité aux aérodromes ouverts au public qui peuvent prendre en charge du trafic IFR ou des aéronefs au-dessus d'un certain poids.

En outre, le présent règlement n'implique pas que l'AESA fournisse des services. Il consiste uniquement en un transfert de responsabilités, en matière de réglementation et d'inspections de normalisation essentiellement, les États membres conservant la responsabilité des activités opérationnelles. Il respecte donc les principes de subsidiarité et de proportionnalité posés par l'article 5 du traité instituant la Communauté européenne.

8. ÉVALUATION

Les mesures instaurées par le présent règlement et ses règles de mise en œuvre seront évaluées conformément aux dispositions de l'article 62 du règlement (CE) n° 216/2008.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodrômes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

(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 Commission⁵,
vu l'avis du Comité économique et social européen⁶,
vu l'avis du Comité des régions⁷,
statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁸,
considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa communication au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, du 15 novembre 2005, intitulée "L'extension des missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne – Un agenda pour 2010"⁹, la Commission faisait part de son intention d'étendre progressivement les missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée "l'Agence") dans la perspective d'une approche systémique globale de la sécurité et de l'interopérabilité des aérodrômes et aéroports, des services de navigation aérienne (ci-après dénommés "SNA") et de la gestion du trafic aérien (ci-après dénommée "GTA").
- (2) Le développement continu du transport aérien pose de nombreux problèmes, notamment en ce qui concerne les principaux critères de sécurité des aérodrômes et de la GTA/SNA. Il est donc nécessaire d'instaurer des mesures de limitation des risques pour garantir la sécurité selon une approche réglementaire globale et harmonisée dans tous les États membres.
- (3) Les réalisations au titre de l'initiative sur le ciel unique européen doivent être complétées par un volet sur l'harmonisation de la sécurité applicable aux aérodrômes et à la GTA/SNA.
- (4) Conformément aux normes établies et aux pratiques recommandées par la convention de Chicago, la Communauté doit définir des exigences essentielles applicables aux produits, pièces et équipements aéronautiques, aux aérodrômes et à la prestation de GTA/SNA; des exigences essentielles applicables aux personnes et organismes

⁵ JO C ... du ..., p.

⁶ JO C ... du ..., p.

⁷ JO C ... du ..., p.

⁸ JO C ... du ..., p.

⁹ COM(2005) 578.

contribuant à l'exploitation des aéronefs et à la prestation de GTA/SNA; et des exigences essentielles applicables aux personnes et produits intervenant dans la formation et l'examen médical des contrôleurs aériens. La Commission doit être habilitée à élaborer les règles de mise en œuvre requises.

- (5) Il ne serait pas judicieux de soumettre tous les aéroports à des règles communes. En particulier, les aéroports qui ne sont pas ouverts au public et les aéroports qui sont essentiellement utilisés pour l'aviation de loisir doivent rester sous le contrôle réglementaire des États membres sans que le présent règlement n'impose aux autres États membres l'obligation de reconnaître ces dispositions nationales. Toutefois, les États membres doivent prendre des mesures proportionnées pour relever globalement le niveau de sécurité de l'aviation de loisir. La Commission réévaluera, en temps voulu, la possibilité d'étendre le champ d'application aux aéroports qui en sont actuellement exclus, de façon modulaire et en tenant pleinement compte des incidences que cela pourrait avoir sur ces aéroports.
- (6) Les produits, pièces et équipements aéronautiques, les aéroports et leurs équipements, les exploitants exerçant une activité de transport aérien commercial et participant à l'exploitation des aéroports, les systèmes et prestataires de GTA/SNA, ainsi que les pilotes et contrôleurs aériens, et les personnes, produits et organismes intervenant dans leur formation et leur examen médical, doivent être certifiés ou agréés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles que la Communauté définira conformément aux normes établies et aux pratiques recommandées par la convention de Chicago. La Commission doit être habilitée à élaborer les règles de mise en œuvre requises pour poser les conditions de la délivrance du certificat ou de son remplacement par une déclaration d'aptitude, en tenant compte des risques liés aux différents types d'exploitation ou de services.
- (7) Dans le système institutionnel communautaire, la responsabilité de la mise en œuvre du droit communautaire incombe au premier chef aux États membres. Les tâches de certification requises par le présent règlement et par ses règles de mise en œuvre doivent donc être exécutées au niveau national. Dans certains cas bien précis, l'Agence doit toutefois être également habilitée à effectuer des tâches de certification comme le prévoit le présent règlement. Pour la même raison, l'Agence doit être autorisée à prendre les mesures nécessaires dans les domaines couverts par le présent règlement lorsqu'il s'agit du meilleur moyen pour garantir l'uniformité et faciliter le fonctionnement du marché intérieur.
- (8) Les règles de mise en œuvre que l'Agence doit élaborer dans le domaine de la GTA/SNA doivent reposer sur les dispositions du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen¹⁰, du 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 européen¹¹, du 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 européen¹², du règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de

¹⁰ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

¹¹ JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

¹² JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

gestion du trafic aérien¹³ et, en particulier, sur les ESARR transposées. À cet égard, il convient de concevoir des mécanismes transitoires afin d'assurer la continuité des agréments déjà accordés en vertu des dispositions de ces règlements.

- (9) L'objectif général est de transférer efficacement vers l'Agence les fonctions et tâches assumées jusqu'ici par les États membres, y compris celles résultant de leur coopération par l'intermédiaire de la commission d'examen de la sécurité d'Eurocontrol, sans entraîner de baisse des niveaux de sécurité actuellement élevés, ni d'incidence négative sur les procédures de certification. Il convient d'arrêter les mesures de transition appropriées.
- (10) Le présent règlement établit un cadre approprié et complet pour la définition et la mise en œuvre de règles techniques et de procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile. Il convient donc d'abroger la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne¹⁴, sans préjudice des certifications ou agréments de produits, de personnes et d'organismes déjà accordés conformément auxdits actes.
- (11) Le présent règlement établit un cadre approprié et complet concernant la réglementation de la sécurité des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et l'approche systémique globale de la sécurité de l'aviation civile. Il convient donc d'adapter le règlement (CE) n° 549/2004, le règlement (CE) n° 550/2004(CE), le règlement (CE) n° 551/2004 et le règlement (CE) n° 552/2004 pour les mettre en conformité avec le présent règlement. Il convient d'habiliter la Commission à effectuer ces adaptations. Comme ces mesures ont une portée générale et ont pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (12) Il convient également d'habiliter la Commission à adopter des règles de mise en œuvre pour l'octroi de licences aux contrôleurs aériens et les agréments associés, les aéroports et leur exploitation, la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et les certificats associés, la supervision et l'application, ainsi qu'à adopter un règlement sur les honoraires et redevances de l'Agence. Comme ces mesures ont une portée générale et ont pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 216/2008 est modifié comme suit:

- (1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

¹³ JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.

¹⁴ JO L 114 du 27.4.2006, p. 22.

*"Article premier
Champ d'application*

1. Le présent règlement s'applique:
 - (a) à la conception, la production, l'entretien et l'exploitation de produits, de pièces et d'équipements aéronautiques, ainsi qu'aux personnels et organismes participant à la conception, la production et l'entretien de ces produits, pièces et équipements;
 - (b) aux personnels et organismes participant à l'exploitation d'aéronefs;
 - (c) à la conception, l'entretien, l'exploitation et la protection des abords des aérodromes, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
 - (d) à la conception, la production et l'entretien d'équipements d'aérodrome, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
 - (e) à la conception, la production et l'entretien de systèmes, pièces et équipements pour la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne (ci-après dénommés "GTA/SNA"), ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
 - (f) à la GTA/SNA, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant.
 2. Le présent règlement ne s'applique pas:
 - (a) aux produits, pièces, équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points a) et b) pendant le déroulement d'opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues. Les États membres s'engagent à faire en sorte que ces opérations ou activités soient menées en tenant dûment compte, dans la mesure du possible, des objectifs du présent règlement;
 - (b) aux aérodromes ou parties d'aérodrome, ainsi qu'aux équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points c) et d), lorsqu'ils sont utilisés exclusivement par des aéronefs entrant dans le champ d'application du point a) du présent paragraphe;
 - (c) à la GTA/SNA, y compris aux systèmes, pièces et équipements et aux personnels et organismes visés au paragraphe 1, points e) et f), lorsqu'ils fournissent exclusivement des services à des aéronefs visés au point a) du présent paragraphe. Les États membres s'engagent à faire en sorte que les aéronefs visés au point a) soient dissociés des autres aéronefs."
- (2) L'article 3 est modifié comme suit:
- (a) Le point d) est remplacé par le texte suivant:

"d) "pièces et équipements", les instruments, équipements, mécanismes, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires, y compris les systèmes de communication, qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol; cela comprend les parties de la cellule, du moteur ou des hélices et l'équipement utilisé pour manœuvrer l'aéronef depuis le sol, ainsi que les composants définis à l'article 2, point 19), du règlement (CE) n° 549/2004*;

* JO L 96 du 31.3.2004, p. 1."

(b) Le point h) est remplacé par le texte suivant:

"h) "exploitant", toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs ou aérodrômes;"

(c) Les points m) à t) suivants sont ajoutés:

"m) "aérodrome", toute zone s'étendant à terre, sur l'eau ou sur un ouvrage ou vaisseau, spécialement adaptée à l'atterrissage, au décollage et aux manœuvres des aéronefs;

n) "équipements d'aérodrome", les équipements, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter un aéroport;

o) "service de gestion d'aire de trafic", un service fourni pour gérer les activités et le mouvement des aéronefs et véhicules sur une aire de trafic;

p) "aire de trafic", une aire définie destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien;

q) "aérodrômes ouverts au public", les aérodrômes qui figurent dans la publication officielle du Service d'information aéronautique et offre des services à tout usager sans discrimination;

r) "GTA/SNA", les fonctions de gestion du trafic aérien telles que définies à l'article 2, point 10), du règlement (CE) n° 549/2004, les services de navigation aérienne définis à l'article 2, point 4), du même règlement et les services consistant à générer, traiter, mettre en forme et fournir des données aux usagers de l'espace aérien aux fins de la navigation aérienne;

s) "service d'information de vol", un service assuré dans le but de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

t) "système", toute combinaison d'équipements et de composants tels que définis à l'article 2, point 19), du règlement (CE) n° 549/2004."

(3) À l'article 4, les paragraphes 3 bis et 3 ter suivants sont ajoutés:

"3 bis. Les aérodrômes ouverts au public, y compris leurs équipements, situés sur le territoire soumis aux dispositions du traité et qui peuvent prendre en charge des vols effectués selon les règles de navigation aux instruments ou des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 2 730 kg satisfont aux exigences du présent règlement. Le personnel et les organismes participant à l'exploitation de ces aérodrômes satisfont aux exigences du présent règlement.

3 ter. La GTA et les SNA assurés dans l'espace aérien du territoire auquel le traité s'applique, ainsi que dans tout autre espace aérien auquel le règlement (CE) n° 551/2004 s'applique, satisfont aux exigences du présent règlement. Les systèmes, pièces, équipements, personnels et organismes contribuant à la prestation de GTA/SNA satisfont aux exigences du présent règlement."

(4) À l'article 5, paragraphe 2, les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

- "b) les mesures visées au paragraphe 5 peuvent définir une exigence de certification concernant les pièces et équipements. Les certificats des pièces et équipements sont délivrés lorsque le demandeur a démontré que les pièces et équipements sont conformes aux spécifications détaillées en matière de navigabilité définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1;
- c) un certificat de navigabilité individuel est exigé pour chaque aéronef. Le certificat est délivré lorsque le demandeur a démontré que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée par le certificat de type et que les documents, inspections et essais pertinents démontrent que l'état de l'aéronef garantit la sécurité de l'exploitation. Ce certificat de navigabilité reste valable aussi longtemps qu'il n'est pas suspendu, abrogé ou retiré et aussi longtemps que l'aéronef est entretenu conformément aux exigences essentielles relatives au maintien de la navigabilité exposées à l'annexe I, point 1.d, et aux mesures arrêtées en application du paragraphe 5;"
- (5) À l'article 7, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:
- "4. Un certificat est exigé concernant chaque simulateur d'entraînement au vol utilisé pour la formation des pilotes. Le certificat est délivré lorsque le demandeur a démontré que le simulateur satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe III."
- (6) L'article 8 est modifié comme suit:
- (a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- "1. L'exploitation des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), satisfait aux exigences essentielles définies aux annexes IV et V ter."
- (b) Le paragraphe 5 est modifié comme suit:
- (i) Le point a) est remplacé par le texte suivant:
- "a) les conditions d'exploitation d'un aéronef conformément aux exigences essentielles définies aux annexes IV et V ter;"
- (ii) Le point g) est remplacé par le texte suivant:
- "g) les conditions dans lesquelles l'exploitation des aéronefs visés à l'annexe II, point a), point ii), et points d) et h), lorsqu'ils sont utilisés pour le transport aérien commercial, satisfait aux exigences essentielles applicables définies aux annexes IV et V ter."
- (c) Au paragraphe 6, le tiret suivant est ajouté:
- "- tiennent compte des aspects liés à la sécurité de la GTA/SNA."
- (7) Les articles 8 bis à 8 quinquies suivants sont ajoutés:

*"Article 8 bis
Aérodromes*

1. Les aérodromes et équipements d'aérodrome ainsi que l'exploitation des aérodromes satisfont aux exigences essentielles définies à l'annexe V bis.

2. La conformité des aérodromes, des équipements d'aérodrome et de l'exploitation des aérodromes aux exigences essentielles est établie conformément aux dispositions suivantes:
- a) Un certificat est exigé concernant chaque aérodrome. Le certificat et la certification des modifications de ce certificat sont délivrés lorsque le demandeur a démontré que l'aérodrome est conforme à la base de certification d'aérodrome exposée au point b), et que l'aérodrome ne présente pas de particularité ou caractéristique compromettant la sécurité d'exploitation. Le certificat porte sur l'aérodrome et ses équipements.
 - b) La base de certification est constituée par les éléments suivants:
 - i) les spécifications de certification applicables aux aérodromes,
 - ii) les dispositions pour lesquelles un niveau de sécurité équivalent a été accepté et
 - iii) les spécifications techniques détaillées nécessaires lorsque les caractéristiques de conception d'un aérodrome particulier ou l'expérience en service rendent l'une des spécifications visées au point i) inappropriée ou insuffisante pour garantir la conformité aux exigences essentielles définies à l'annexe V bis.
 - c) Les mesures visées au paragraphe 3 peuvent définir une exigence de certification concernant les équipements d'aérodrome. Le certificat des équipements d'aérodrome est délivré lorsque le demandeur a démontré que les équipements sont conformes aux spécifications détaillées définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1.
 - d) Les organismes responsables de l'exploitation des aérodromes démontrent avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Ces capacités et moyens sont attestés par la délivrance d'un certificat. Le certificat précise les privilèges accordés à l'organisme agréé et la portée de l'agrément.
3. Les mesures qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels des exigences visées au présent article, en le complétant, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4.

Ces mesures précisent en particulier:

- a) les conditions pour établir et notifier à un demandeur la base de certification applicable à un aérodrome;
- b) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux équipements d'aérodrome;
- c) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats des aérodromes et certificats des équipements d'aérodrome, y compris les contraintes d'exploitation liées à la conception particulière de l'aérodrome;
- d) les conditions d'exploitation d'un aérodrome conformément aux exigences essentielles définies à l'annexe V bis;

- e) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait du certificat visé au paragraphe 2, point d);
 - f) les responsabilités des titulaires de certificats;
 - g) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité;
 - h) les mesures que les autorités compétentes doivent prendre afin de protéger les aérodromes contre les activités et événements qui, dans leurs environs, peuvent entraîner des risques inacceptables pour l'aviation.
4. Les mesures visées au paragraphe 3:
- a) reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans le domaine des aérodromes;
 - b) sont proportionnées à la taille et à la complexité de l'aérodrome ainsi qu'au type d'exploitation qu'il permet;
 - c) tiennent compte de l'expérience acquise, au niveau mondial, en matière d'exploitation des aérodromes, ainsi que des progrès scientifiques et techniques;
 - d) permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.

Article 8 ter
GTA/SNA

1. La prestation de GTA/SNA satisfait aux exigences essentielles définies à l'annexe V ter.
2. Les prestataires de GTA/SNA doivent être titulaires d'un certificat. Le certificat est délivré lorsque le prestataire a démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à ses privilèges. Le certificat précise les privilèges accordés et l'étendue des services fournis.
3. Par dérogation au paragraphe 2, les prestataires de services d'information de vol et de services de gestion d'aire de trafic déclarent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis.
4. Les mesures visées au paragraphe 6 peuvent définir une exigence de certification concernant les organismes chargés de la conception, la fabrication et l'entretien des systèmes, pièces et équipements de GTA/SNA. Le certificat de ces organismes est délivré lorsqu'ils ont démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Le certificat précise les privilèges accordés.
5. Les mesures visées au paragraphe 6 peuvent définir une exigence de certification concernant les systèmes, pièces et équipements de GTA/SNA. Le certificat de ces systèmes, pièces et équipements est délivré lorsque le demandeur a démontré que les systèmes, pièces et équipements sont conformes aux spécifications détaillées définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1. Ce certificat peut être délivré par les organismes agréés visés à l'article 8 quinquies.

6. Les mesures qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels des exigences visées au présent article, en le complétant, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4.

Ces mesures précisent en particulier:

- a) les conditions de prestation de GTA/SNA conformément aux exigences essentielles définies à l'annexe V ter;
 - b) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux systèmes, pièces et équipements de GTA/SNA;
 - c) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats visés aux paragraphes 2 et 4 et à l'article 8 quinquies, paragraphe 2;
 - d) les conditions dans lesquelles les organismes agréés visés à l'article 8 quinquies peuvent délivrer les certificats visés au paragraphe 5;
 - e) les responsabilités des titulaires de certificats;
 - f) les conditions et procédures relatives aux déclarations effectuées par les prestataires de services visés au paragraphe 3 et à la supervision de ceux-ci;
 - g) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.
7. Les mesures visées au paragraphe 6:
- a) reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans le domaine de la GTA/SNA;
 - b) sont proportionnées au type et à la complexité des services fournis;
 - c) tiennent compte de l'expérience acquise, au niveau mondial, en matière de GTA/SNA, ainsi que des progrès scientifiques et techniques;
 - d) sont élaborées sur la base des dispositions du règlement (CE) n° 549/2004 et des règlements (CE) n° 550/2004**, (CE) n° 551/2004*** et (CE) n° 552/2004**** du Parlement européen et du Conseil et prévoient des mécanismes transitoires concernant les agréments déjà accordés en vertu de ces règlements;
 - e) permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.
8. Lors de l'application du règlement (CE) n° 549/2004, les États membres et la Commission tiennent compte des éléments suivants:
- a) La gestion de tout volume d'espace aérien défini tient compte de la complexité de l'espace aérien et des caractéristiques de trafic prévues, comme la densité et la nature, ainsi que de toute autre condition d'exploitation pertinente. En particulier, elle implique:
 - i) de spécifier la conception de l'espace aérien, y compris son architecture fonctionnelle sous-jacente et les processus associés;

- ii) de spécifier les services GTA/SNA à fournir et utiliser, ainsi que leur disponibilité;
 - iii) de limiter le risque de séparation insuffisante entre aéronefs et entre les aéronefs et tout obstacle au sol;
 - iv) de limiter les risques d'interruption totale ou partielle des services essentiels à la sécurité d'exploitation de la GTA/SNA;
 - v) de définir la capacité maximale de l'espace aérien et le type d'exploitation autorisé, en fonction des critères ci-dessus, et de traiter tous les éléments nécessaires à la sécurité de gestion du trafic aérien;
 - vi) d'instaurer des mécanismes pour éviter que les volumes de trafic aérien ne dépassent la capacité maximale de l'espace aérien;
 - vii) de préciser le rôle et les responsabilités des différentes parties; et
 - viii) de régler les interactions avec les espaces aériens voisins régis par des concepts d'exploitation différents, ainsi qu'avec les aérodromes.
- b) Comme base du concept d'exploitation applicable, il est fait en sorte de garantir une quantité suffisante de radiofréquences correctement protégées pour les communications, la navigation et la surveillance aéronautiques.
 - c) La gestion tactique des courants de trafic aérien, au niveau communautaire ou national, utilise et fournit des informations suffisamment précises et à jour sur le volume et la nature du trafic aérien prévu influant sur la prestation de services, et permet de coordonner et négocier le détournement ou le retardement de courants de trafic aérien afin d'éviter les situations de surcharge en l'air ou dans les aérodromes.
 - d) La désignation de certains volumes d'espace aérien pour un usage déterminé, au niveau national, est contrôlée, coordonnée et promulguée en temps utile afin d'empêcher toute perte de séparation entre aéronefs quelles que soient les circonstances.
 - e) Il est instauré une coordination appropriée avec l'Agence pour faire en sorte que tous les aspects liés à la sécurité, visés aux points a) à d), soient correctement traités et validés avant la mise en œuvre.

Article 8 quater
Contrôleurs aériens

1. Les contrôleurs aériens ainsi que les personnes et organismes intervenant dans la formation et dans les examens, les contrôles et la surveillance médicale des contrôleurs aériens satisfont aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe V ter.
2. Les contrôleurs aériens doivent être titulaires d'une licence et d'un certificat médical correspondant au service fourni.
3. La licence visée au paragraphe 2 est délivrée lorsque le demandeur de la licence démontre qu'il satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives aux connaissances théoriques, aux

compétences pratiques et linguistiques et à l'expérience exposées à l'annexe V ter.

4. Le certificat médical visé au paragraphe 2 est délivré lorsque le contrôleur aérien satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale exposées à l'annexe V ter. Le certificat médical peut être délivré par un examinateur ou un centre aéromédical.
5. La licence et le certificat médical précisent les privilèges accordés au contrôleur aérien et la portée de ladite licence et dudit certificat.
6. La capacité des organismes de formation des contrôleurs aériens à assumer les responsabilités liées à leurs privilèges en matière de délivrance de licences est reconnue par un agrément.
7. L'agrément est accordé aux organismes de formation des contrôleurs aériens qui ont démontré satisfaire aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe V ter. L'agrément précise les privilèges qu'il confère.
8. Les personnes chargées de dispenser une formation pratique ou d'évaluer les compétences des contrôleurs aériens sont titulaires d'un certificat. Le certificat est délivré lorsque la personne concernée a démontré qu'elle satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe V ter. Le certificat précise les privilèges qu'il confère.
9. Les entraîneurs de vol synthétiques satisfont aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe V ter. Les mesures visées au paragraphe 10 peuvent définir une exigence de certification concernant les entraîneurs de vol synthétiques utilisés pour la formation des contrôleurs aériens. Le certificat est délivré lorsque le demandeur a démontré que le simulateur satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables définies à l'annexe V ter.
10. Les mesures qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent article, en le complétant, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4.

Ces mesures précisent en particulier:

- a) les différentes qualifications et mentions liées aux licences de contrôleur aérien;
 - b) les conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences, des qualifications et mentions liées aux licences, des certificats médicaux, des agréments et des certificats, et les conditions dans lesquelles ces certificats et agréments peuvent ne pas être exigés;
 - c) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, de qualifications et mentions liées aux licences, de certificats médicaux, d'agréments et de certificats.
11. Les mesures visées au paragraphe 10 reflètent l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et les progrès scientifiques et techniques, dans le domaine de la formation au contrôle de la circulation aérienne.

Article 8 quinquies
Organismes agréés

1. Les organismes qui offrent des services consistant à évaluer la conformité des systèmes ou pièces et équipements de GTA/SNA aux exigences applicables, et à délivrer les certificats correspondants (ci-après dénommés les "organismes agréés") satisfont aux exigences essentielles définies à l'annexe V.
2. Les organismes agréés doivent être titulaires d'un certificat d'agrément. Le certificat est délivré lorsque l'organisme démontre avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à ses privilèges. Le certificat précise les privilèges accordés à l'organisme agréé.

** JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

*** JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

**** JO L 96 du 31.3.2004, p. 26."

(8) L'article 9 est modifié comme suit:

- (a) Au paragraphe 1, la formule "annexes I, III et IV" est remplacée par "annexes I, III, IV et V ter".
- (b) Au paragraphe 5, le point e) suivant est ajouté:
"e) les aspects liés à la sécurité du concept d'exploitation GTA/SNA applicable soient pris en compte."

(9) À l'article 10, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les États membres, la Commission et l'Agence coopèrent pour garantir la conformité au présent règlement et à ses règles de mise en œuvre."

(10) L'article 11 est modifié comme suit:

(a) Les paragraphes 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant:

"4. Sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables et ce jusqu'à la date d'application des mesures visées à l'article 5, paragraphe 5, à l'article 7, paragraphe 6, et à l'article 9, paragraphe 4, mais pas après le 8 avril 2012.

5. Sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables ou, le cas échéant, sur la base des exigences applicables du règlement (CEE) n° 3922/91 et ce jusqu'à la date d'application des mesures visées à l'article 8, paragraphe 5, mais pas après le 8 avril 2012."

(b) Les paragraphes 5 bis et 5 ter suivants sont ajoutés:

"5 bis. Sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables et ce jusqu'à la date d'application des mesures visées à l'article 8 bis, paragraphe 3, et à l'article 8 quater, paragraphe 10, mais pas après le 31 décembre 2012.

5 ter. Sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables ou, le cas échéant, sur la base des exigences applicables du règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission***** et ce jusqu'à la date d'application des mesures visées à l'article 8 ter, paragraphe 6, mais pas après le 31 décembre 2012.

***** JO L 335 du 21.12.2005, p. 13."

- (11) À l'article 18, les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:
- "c) publier des spécifications de certification et des moyens acceptables de mise en conformité, ainsi que tout document d'orientation concernant l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre;
 - d) prendre les décisions appropriées concernant l'application des articles 20 à 23, 54 et 55."
- (12) À l'article 19, paragraphe 2, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- "a) des spécifications de certification et des moyens acceptables de mise en conformité, et"
- (13) Les articles 22 bis à 22 quinquies suivants sont ajoutés:

*"Article 22 bis
Certification des exploitants d'aérodrome*

En ce qui concerne les exploitants d'aérodrome visés à l'article 4, paragraphe 3 bis, l'Agence:

- a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie;
- b) délivre et renouvelle les certificats des organismes établis hors du territoire soumis aux dispositions du traité et responsables de l'exploitation d'un aérodrome situé sur le territoire soumis aux dispositions du traité;
- c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ou si le titulaire du certificat ne s'acquitte pas des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

*Article 22 ter
GTA/SNA*

En ce qui concerne la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne, l'Agence

- a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie;
- b) délivre et renouvelle les certificats des organismes fournissant des services GTA/SNA dans plus de trois États membres;

- c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ou si le titulaire du certificat ne s'acquitte pas des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

Article 22 quater
Certification des contrôleurs aériens

1. En ce qui concerne le personnel et les organismes visés à l'article 8 quater, paragraphe 1, l'Agence:
 - a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des enquêtes et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie et, le cas échéant, leur personnel;
 - b) délivre et renouvelle les certificats des organismes de formation des contrôleurs aériens établis hors du territoire des États membres et, le cas échéant, de leur personnel;
 - c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions sous lesquelles elle l'a délivré ne sont plus remplies, ou si la personne physique ou morale titulaire du certificat ne s'acquitte pas des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.
2. En ce qui concerne les entraîneurs de vol synthétiques visés à l'article 8 quater, paragraphe 9, l'Agence:
 - a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections techniques concernant les équipements qu'elle certifie;
 - b) délivre et renouvelle les certificats des entraîneurs de vol synthétiques:
 - i) utilisés par les organismes de formation certifiés par l'Agence;
 - ii) situés sur le territoire des États membres, si l'État membre concerné en fait la demande;
 - iii) situés hors du territoire des États membres;
 - c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ou si la personne physique ou morale titulaire du certificat ne s'acquitte pas des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

Article 22 quinquies
Organismes agréés

En ce qui concerne les organismes agréés, l'Agence:

- a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie;
- b) délivre et renouvelle les certificats des organismes agréés;
- c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ou si le titulaire du certificat ne s'acquitte pas

des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre."

- (14) À l'article 33, paragraphe 2, point c), la date du "30 septembre" est remplacée par celle du "30 novembre".
- (15) À l'article 44, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- "1. Les décisions de l'Agence prises en application des articles 20 à 23, 55 ou 64 sont susceptibles de recours."
- (16) À l'article 50, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- "2. Un recours en annulation des décisions de l'Agence prises en application des articles 20 à 23, 55 ou 64 ne peut être formé devant la Cour de justice des Communautés européennes qu'après épuisement des voies de recours internes de l'Agence."
- (17) L'article 52 est modifié comme suit:
- (a) Au paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
- "1. Dès que possible après l'entrée en vigueur du présent règlement, le conseil d'administration établit des procédures transparentes pour la délivrance des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation visés à l'article 18, points a) et c)."
- (b) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- "2. Aux fins de l'élaboration par l'Agence, en application de l'article 19, des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation qui doivent être appliqués par les États membres, celle-ci instaure une procédure pour la consultation des États membres. À cet effet, elle peut créer un groupe de travail dans lequel chaque État membre a la faculté de nommer un expert."
- (18) À l'article 55, paragraphe 1, la première phrase est remplacée par le texte suivant:
- "L'Agence peut effectuer elle-même ou charger les autorités aéronautiques nationales ou des entités qualifiées de toutes les enquêtes nécessaires dans les entreprises, en application des articles 7, 20 à 23, et de l'article 24, paragraphe 2."
- (19) L'article 65 bis suivant est ajouté:

*"Article 65 bis
Modifications*

La Commission modifie le règlement (CE) n° 549/2004, le règlement (CE) n° 550/2004, le règlement (CE) n° 551/2004 et le règlement (CE) n° 552/2004 afin de prendre en compte les exigences du présent règlement et les mesures spécifiées à l'article 8 ter, paragraphe 6. Ces mesures, qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels desdits règlements, sont arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 65, paragraphe 4."

- (20) Le titre de l'annexe V est remplacé par le texte suivant:
- "Critères applicables aux entités qualifiées et organismes agréés visés aux articles 8 quinquies et 13 (ci-après dénommés "entités qualifiées" ou "entités")"

(21) Les annexes V bis et V ter exposées à l'annexe du présent règlement sont ajoutées.

Article 2

La directive 2006/23/CE est abrogée à partir de la date d'application des mesures visées à l'article 8 quater, paragraphe 10, du règlement (CE) n° 216/2008 modifié par le présent règlement.

Article 3

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

Les articles 8 bis, 8 ter et 8 quater du règlement (CE) n° 216/2008 modifié par le présent règlement s'appliquent à partir de la date d'application de leurs mesures complémentaires respectives et à partir du 1^{er} janvier 2013 au plus tard.

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

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le président
[...]

Par le Conseil
Le président
[...]

ANNEXE

"ANNEXE V bis

Exigences essentielles relatives aux aérodromes

A – Caractéristiques physiques, infrastructures et équipements

Aire de manœuvre

- a) Les aérodromes doivent comporter une aire destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.
 - i) L'aire d'atterrissage et de décollage doit avoir des dimensions adaptées aux aéronefs destinés à l'utiliser.
 - ii) L'aire d'atterrissage et de décollage doit, le cas échéant, avoir une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus. Les aires non destinées à une utilisation répétée doivent seulement être aptes à supporter le poids des aéronefs.
 - iii) L'aire d'atterrissage et de décollage doit, le cas échéant, être conçue pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
 - iv) La déclivité et les changements de déclivité de l'aire d'atterrissage et de décollage ne doivent pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
 - v) Les caractéristiques de la surface doivent être adaptées à son utilisation par les aéronefs prévus.
 - vi) L'aire d'atterrissage et de décollage doit être libre de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
- b) Lorsqu'il y a plusieurs aires d'atterrissage et de décollage, celles-ci doivent être agencées de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
- c) L'aire d'atterrissage et de décollage doit être entourée par des aires délimitées. Ces aires sont destinées à protéger l'aéronef qui les survole pendant les opérations de décollage ou d'atterrissage ou à atténuer les conséquences d'un atterrissage court, d'une sortie latérale de piste ou d'un dépassement de piste imprévus.
 - i) Ces aires doivent avoir des dimensions adaptées à l'exploitation prévue des aéronefs.
 - ii) La déclivité et les changements de déclivité de ces aires ne doivent pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
 - iii) Ces aires doivent être libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs. Cela ne doit pas empêcher d'y installer des équipements fragibles si l'exploitation des aéronefs l'exige.
 - iv) Chacune de ces aires doit avoir une force portante suffisante pour remplir sa fonction.

- d) Les aires d'un aérodrome destinées à la circulation au sol ou au stationnement des aéronefs, ainsi que leurs abords immédiats, doivent être conçus pour permettre l'exploitation, en toute sécurité, des aéronefs destinés à utiliser l'une ou l'autre aire dans toutes les conditions prévues.
 - i) Ces aires doivent avoir une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus, sauf s'il s'agit d'aires uniquement destinées à une utilisation occasionnelle, lesquelles doivent seulement être aptes à supporter le poids des aéronefs.
 - ii) Ces aires doivent être conçues pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
 - iii) La déclivité et les changements de déclivité de ces aires ne doivent pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
 - iv) Les caractéristiques de la surface de ces aires doivent être adaptées à leur utilisation par les aéronefs prévus.
 - v) Ces aires doivent être libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour les aéronefs. Cela ne doit pas empêcher de placer, à des endroits ou dans des zones déterminés avec précision, les équipements nécessaires à l'aire en question.
- e) Toute autre infrastructure destinée à être utilisée par les aéronefs doit être conçue de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour les aéronefs qui l'utilisent.
- f) Les édifices, bâtiments, équipements ou zones de stockage doivent être situés et conçus de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
- g) Les moyens nécessaires doivent être fournis pour éviter que des personnes non autorisées, des véhicules non autorisés ou des animaux d'une taille susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ne pénètrent dans l'aire de manœuvre, à moins que le risque représenté puisse être limité par tout autre moyen garantissant un niveau de sécurité équivalent.

Franchissement d'obstacles

- a) Afin de protéger les aéronefs approchant d'un aérodrome pour y atterrir ou quittant un aérodrome, il faut définir des itinéraires ou zones d'arrivée et de départ. Ces itinéraires ou zones doivent assurer aux aéronefs le franchissement nécessaire des obstacles situés aux abords de l'aérodrome.
- b) Ce franchissement d'obstacles doit être approprié à la phase de vol et au type d'exploitation effectué. Il doit également tenir compte des équipements utilisés pour déterminer la position des aéronefs.

Aides visuelles et non visuelles et équipements d'aérodrome

- a) Les aides doivent être adaptées à leur usage, être reconnaissables et fournir des informations univoques aux utilisateurs dans toutes les conditions d'exploitation prévues.
- b) Les équipements d'aérodrome doivent fonctionner comme prévu dans les conditions d'exploitation prévues sans nécessiter de compétence ou de force

exceptionnelles. Dans des conditions d'exploitation normales ou en cas de panne, les équipements d'aérodrome ne doivent pas entraîner de risque pour la sécurité aérienne.

- c) Les aides et leur système d'alimentation électrique doivent être conçus de sorte que les pannes n'entraînent pas la transmission d'informations inappropriées, trompeuses ou insuffisantes aux utilisateurs, ni l'interruption d'un service essentiel.
- d) Les moyens de protection nécessaires doivent être fournis pour éviter à ces aides tout dommage ou perturbation.
- e) Les sources de rayonnement ou la présence d'objets mobiles ou fixes ne doivent pas influencer sur le fonctionnement ni nuire aux performances des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques.
- f) Il faut fournir au personnel concerné des informations sur l'exploitation et l'utilisation des équipements d'aérodrome ainsi que des indications claires sur les conditions qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité aérienne.

Données relatives aux aérodromes

- a) Il faut établir et tenir à jour des données relatives à l'aérodrome et aux services disponibles.
- b) Les données doivent être précises, lisibles, complètes et univoques. Un niveau d'intégrité approprié doit être maintenu.
- c) Les données doivent être mises à la disposition des utilisateurs, en temps utile, par une méthode de communication suffisamment sûre et rapide.

B – Exploitation et gestion

1. L'exploitant d'aérodrome est responsable de l'exploitation de l'aérodrome. Les responsabilités de l'exploitant d'aérodrome sont les suivantes:
 - a) L'exploitant d'aérodrome doit disposer, directement ou en sous-traitance, de tous les moyens nécessaires pour assurer, en toute sécurité, l'exploitation des aéronefs dans l'aérodrome. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipements et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage.
 - b) L'exploitant d'aérodrome doit vérifier que les exigences de la partie A sont satisfaites à tout moment ou, si ce n'est pas le cas, prendre les mesures appropriées pour limiter les risques encourus. Il faut instaurer et appliquer des procédures pour que tous les utilisateurs aient connaissance de ces mesures en temps utile.
 - c) L'exploitant d'aérodrome doit instituer et mettre en œuvre un programme approprié de gestion des risques fauniques.
 - d) L'exploitant d'aérodrome doit démontrer que la circulation des véhicules et personnes dans l'aire de manœuvre et d'autres aires d'exploitation est coordonnée avec les mouvements des aéronefs de façon à éviter les collisions et les dommages causés aux aéronefs.

- e) L'exploitant d'aérodrome doit démontrer que des procédures visant à limiter les risques liés à l'exploitation de l'aérodrome dans de mauvaises conditions météorologiques, avec une visibilité réduite ou la nuit, le cas échéant, sont instaurées et appliquées.
- f) L'exploitant d'aérodrome doit prendre des dispositions, avec d'autres organismes compétents, pour garantir la conformité constante aux présentes exigences essentielles relatives aux aérodromes. Parmi ces organismes figurent, entre autres, les exploitants d'aéronefs, les prestataires de services de navigation aérienne, les services d'assistance en escale et d'autres organismes dont les activités ou produits peuvent avoir une incidence sur la sécurité des aéronefs.
- g) L'exploitant d'aérodrome doit démontrer que des procédures existent et sont appliquées pour fournir aux aéronefs du carburant non pollué et de la catégorie correspondante.
- h) Des guides d'entretien des équipements d'aérodrome doivent être disponibles, utilisés dans la pratique et contenir les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien, les procédures de diagnostic et d'inspection.
- i) L'exploitant d'aérodrome doit instituer et mettre en œuvre un plan d'urgence d'aérodrome couvrant les situations d'urgence qui peuvent se produire dans l'aérodrome et ses environs. Ce plan doit être coordonné avec le plan d'urgence de la collectivité locale.
- j) L'exploitant d'aérodrome doit démontrer que l'aérodrome fournit des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie pour les aéronefs critiques prévoyant d'utiliser l'aérodrome comme point de départ ou d'arrivée. Ces services doivent réagir à un incident ou un accident avec la rapidité requise et doivent au moins disposer d'un équipement, d'agents d'extinction et du personnel suffisant.
- k) L'exploitant d'aérodrome ne doit employer que du personnel formé et qualifié pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome, et doit appliquer des programmes permanents de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence de tout le personnel concerné.
- l) L'exploitant d'aérodrome doit démontrer que toute personne autorisée à accéder sans escorte à l'aire de manœuvre ou d'autres aires d'exploitation est dûment formée et qualifiée pour le faire.
- m) Le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit être dûment formé et qualifié pour évoluer dans l'environnement de l'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome doit appliquer des programmes permanents de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence de ce personnel.
- n) Tout le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui peut être appelé à intervenir en cas d'urgence aérienne doit périodiquement démontrer son aptitude médicale à remplir ses fonctions de façon satisfaisante, compte tenu du type d'activité exercée. Dans ce contexte, on entend par aptitude médicale – qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale – le fait de ne souffrir d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible d'empêcher le personnel:
 - i) d'exécuter les tâches nécessaires à l'intervention en cas d'urgence aérienne;

- ii) de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées;
- iii) de percevoir correctement son environnement.

Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée, il peut être appliqué des mesures correctrices assurant un niveau de sécurité équivalent.

2. Systèmes de gestion

- a) L'exploitant d'aérodrome doit mettre en œuvre un système permanent de gestion pour garantir la conformité aux présentes exigences essentielles relatives aux aérodromes, et s'employer à améliorer continuellement la sécurité et la qualité avec prévoyance. Le système de gestion doit couvrir les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures.
- b) Le système de gestion doit comporter un programme de prévention des accidents et incidents comprenant un système de compte rendu et d'analyse des incidents. Cette analyse doit faire intervenir, le cas échéant, les parties énumérées au point 1, point f), ci-dessus.
- c) L'exploitant d'aérodrome doit élaborer un manuel concernant l'aérodrome et exercer ses activités conformément à ce manuel. Ces manuels doivent contenir toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation de l'aérodrome, au système de gestion et au personnel d'exploitation pour remplir ses fonctions.

C – Abords des aérodromes

- 1. L'espace aérien autour des aires de manœuvre de l'aérodrome doit être préservé de tout obstacle afin de permettre l'exploitation des aéronefs prévue dans les aérodromes, sans entraîner de risque inacceptable du fait de la formation d'obstacles aux abords. Il faut donc délimiter des surfaces de contrôle d'obstacle, les mettre en œuvre et les surveiller en permanence pour repérer toute intrusion.
 - a) Toute intrusion à l'intérieur de ces surfaces exigera une évaluation afin de déterminer si l'objet entraîne un risque inacceptable. Tout risque inacceptable doit être écarté ou limité.
 - b) Tout obstacle résiduel doit faire l'objet d'une publication et, en fonction des besoins, doit être marqué et, le cas échéant, être muni de signaux lumineux.
- 2. Les risques liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol telles que celles énumérées ci-après, entre autres, doivent être contrôlés et maîtrisés. Les risques ayant l'une des causes suivantes doivent être évalués et limités si nécessaire:
 - a) toute évolution ou changement de l'utilisation du sol dans la zone de l'aérodrome;
 - b) la possibilité de turbulences causées par les bâtiments;
 - c) l'utilisation de signaux lumineux dangereux et trompeurs;
 - d) l'éblouissement provoqué par de grandes surfaces très réfléchissantes;
 - e) la création de zones susceptibles de favoriser le développement de la vie sauvage aux abords de l'aire de manœuvre de l'aérodrome;

- f) les sources de rayonnement invisible ou la présence d'objets mobiles ou fixes pouvant influencer sur le fonctionnement ou nuire aux performances des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques.
3. Un plan d'urgence doit être institué au niveau de la collectivité locale pour les situations d'urgence aérienne se produisant à proximité de l'aérodrome.
 4. Sauf en cas d'urgence à bord d'un aéronef, de détournement vers un autre aérodrome, ou dans d'autres conditions précisées dans chaque cas, un aérodrome – ou l'une quelconque de ses parties – ne doit pas être utilisé, sans l'accord de l'exploitant d'aérodrome, par des aéronefs auxquels la conception et les procédures d'exploitation de l'aérodrome ne sont en principe pas destinées.

ANNEXE V ter

Exigences essentielles relatives à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne

1. Utilisation de l'espace aérien
 - a) Tous les aéronefs, durant toutes les phases de vol et sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, doivent être exploités conformément aux règles d'exploitation générales communes et à toute procédure prévue pour l'utilisation de l'espace aérien en question conformément au concept d'exploitation applicable.
 - b) Tous les aéronefs doivent être équipés des équipements nécessaires et être exploités en conséquence. Les équipements utilisés dans le système de GTA/SNA doivent également être conformes aux exigences du point 3.
2. Services
 - a) Information et données aéronautiques destinées aux usagers de l'espace aérien aux fins de la navigation aérienne
 - i) Les données utilisées comme sources d'information aéronautique doivent être de qualité suffisante, complètes, à jour et fournies en temps utile.
 - ii) L'information aéronautique qui en découle doit être exacte, complète, à jour, univoque et présentée sous une forme adaptée aux utilisateurs.
 - iii) La diffusion de cette information aéronautique aux usagers de l'espace aérien doit présenter un niveau d'intégrité approprié et se faire en temps utile par des moyens de communication suffisamment sûrs et rapides, protégés de toute interférence et de toute altération.
 - b) Informations météorologiques
 - i) Les données utilisées comme source d'informations météorologiques aéronautiques doivent être de qualité suffisante, complètes et à jour.
 - ii) Les informations météorologiques aéronautiques qui en découlent doivent être suffisamment précises, complètes, à jour et univoques pour répondre aux besoins des usagers de l'espace aérien.
 - iii) La diffusion de ces informations météorologiques aéronautiques aux usagers de l'espace aérien doit présenter un niveau d'intégrité approprié et se faire en temps utile par des moyens de communication suffisamment sûrs et rapides, protégés de toute interférence et de toute altération.
 - c) Services de la circulation aérienne
 - i) Les données utilisées comme source pour la prestation de services de la circulation aérienne doivent être correctes, complètes et à jour.

- ii) Les services de la circulation aérienne reposant sur ces données doivent être suffisamment précis, complets, à jour et univoques pour répondre aux besoins des usagers.
 - iii) Les outils automatiques fournissant des informations ou des conseils aux usagers doivent être conçus, fabriqués et entretenus de façon à être adaptés à leur usage prévu.
 - iv) Les services de contrôle de la circulation aérienne et les processus associés doivent prévoir une séparation suffisante entre les aéronefs, les obstacles et les autres risques aériens, et doivent assurer une coopération rapide et en temps utile avec tous les usagers concernés et avec les volumes d'espace aérien adjacents.
 - v) La communication entre les services de contrôle de la circulation aérienne et les aéronefs, ainsi qu'entre les unités de contrôle de la circulation aérienne concernées, doit se faire en temps utile, être claire, correcte, univoque, protégée contre les intrusions, comprise et admise par tous les acteurs concernés.
 - vi) Il faut mettre en place des moyens pour détecter les éventuelles urgences et, le cas échéant, prendre des mesures efficaces de recherche et de sauvetage. Ces moyens doivent comprendre, au minimum, les mécanismes d'alerte, les mesures et procédures de coordination, les moyens et le personnel nécessaires pour couvrir efficacement la zone de responsabilité.
- d) Services de communication
- Les communications doivent avoir, en permanence, un niveau de performance suffisant, y compris du point de vue des critères de disponibilité, d'intégrité, de continuité et de ponctualité du service. Elles doivent être sûres, rapides et protégées des altérations.
- e) Services de navigation
- Les services de navigation doivent avoir, en permanence, un niveau de performance suffisant en matière d'informations relatives à l'orientation, au positionnement et, le cas échéant, au temps. Les critères de performance sont notamment la précision, l'intégrité, la disponibilité et la continuité.
- f) Services de surveillance
- Les services de surveillance doivent déterminer la position respective des aéronefs en l'air, ainsi que des autres aéronefs et des véhicules terrestres dans les aérodromes, avec un niveau de performance suffisant. Les critères de performance sont notamment la précision, l'intégrité, la continuité et la probabilité de détection.
- g) Gestion des courants de trafic aérien
- La gestion tactique des courants de trafic aérien au niveau communautaire utilise et fournit des informations suffisamment précises et à jour sur le volume et la nature du trafic aérien prévu influant sur la prestation de services, et permet de coordonner et négocier le détournement ou le

retardement de courants de trafic aérien afin d'éviter les situations de surcharge en l'air ou dans les aéroports.

h) Gestion de l'espace aérien

La désignation de certains volumes d'espace aérien pour un usage déterminé est contrôlée, coordonnée et promulguée en temps utile afin d'empêcher toute perte de séparation entre aéronefs quelles que soient les circonstances.

3. Systèmes et composants

a) Généralités

Les systèmes et composants qui fournissent des informations en matière de GTA/SNA à partir des aéronefs et à destination de ceux-ci et au sol, doivent être conçus, fabriqués, installés, entretenus et exploités de façon à être adaptés à leur usage prévu.

b) Intégrité, performances et fiabilité des systèmes et composants

Il doit être démontré que les performances en matière de sécurité et d'intégrité des systèmes et composants, pris collectivement, séparément ou en liaison les uns avec les autres, qu'ils se trouvent à bord d'un aéronef, au sol ou dans l'espace, sont adaptées à l'usage prévu de ces systèmes et composants. Elles doivent atteindre le niveau prévu par les concepts d'exploitation pour toutes les conditions d'exploitation prévisibles et pour toute la durée d'exploitation des systèmes et composants.

c) Conception des systèmes et composants

i) Les systèmes et composants ne doivent pas présenter de caractéristiques ou de détails de conception dont l'expérience a montré qu'ils étaient dangereux.

ii) Les systèmes et composants, pris collectivement, séparément ou en liaison les uns avec les autres, doivent être conçus de telle manière qu'une relation inverse existe entre la probabilité qu'une panne ne puisse pas entraîner de panne totale du système ou d'interruption totale de service et la gravité de ses incidences sur le service.

iii) Les systèmes et composants, pris individuellement ou en combinaison les uns avec les autres, doivent être conçus en fonction des limites liées aux capacités et performances humaines.

iv) Les systèmes et composants doivent être conçus d'une manière qui les protège des interactions nuisibles indésirables avec des éléments extérieurs.

v) Les informations nécessaires à la fabrication, l'installation, l'exploitation et l'entretien des systèmes et composants, ainsi que les informations relatives aux conditions pouvant compromettre la sécurité, doivent être fournies au personnel d'une manière claire, cohérente et univoque.

d) Niveau de service constant

Il faut prévoir des moyens pour le contrôle de l'intégrité et des performances de sécurité, ainsi que pour la reconfiguration des systèmes et composants si nécessaire, afin de maintenir le niveau de service.

e) Modification des systèmes et composants

Lorsque des systèmes et composants sont modifiés, ils doivent continuer à satisfaire aux exigences essentielles décrites dans la présente section. Lorsque des modifications sont effectuées pendant l'exploitation, il faut mettre au point un processus de basculement afin d'assurer le maintien d'un niveau de service minimal.

4. Qualifications des contrôleurs aériens

a) Généralités

Toute personne qui entreprend une formation en vue de devenir contrôleur aérien doit avoir un niveau d'enseignement et d'aptitude physique et mentale suffisant pour acquérir, mémoriser et démontrer qu'elle possède les connaissances théoriques et compétences pratiques nécessaires.

b) Connaissances théoriques

i) Un contrôleur aérien doit acquérir et maintenir un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées et proportionnel aux risques liés au type de service.

ii) L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques doivent être démontrées par une évaluation continue pendant la formation ou par des examens appropriés.

iii) Un niveau approprié de connaissances théoriques doit être maintenu. Le respect de cette exigence doit être démontré par des évaluations ou des examens réguliers. La fréquence des examens doit être proportionnée au niveau de risque lié au type de service.

c) Compétences pratiques

i) Un contrôleur aérien doit acquérir et conserver les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Ces compétences doivent être en rapport avec les risques liés au type de service et couvrir au moins, si cela est nécessaire aux fonctions exercées, les éléments suivants:

i Procédures opérationnelles

ii Aspects propres aux tâches

iii Situations anormales et situations d'urgence

iv Facteurs humains

v Gestion des menaces et des erreurs

ii) Un contrôleur aérien doit démontrer son aptitude à exécuter les procédures et tâches qui lui incombent avec un degré de compétence correspondant aux fonctions exercées.

iii) Un niveau satisfaisant de compétences pratiques doit être maintenu. Le respect de cette exigence doit être démontré par des évaluations

ou des examens réguliers. La fréquence de ces évaluations doit être proportionnée au niveau de risque et de complexité lié au type de service et aux tâches exécutées.

d) Aptitudes linguistiques

- i) Un contrôleur aérien doit démontrer son aptitude à parler et comprendre suffisamment l'anglais pour pouvoir communiquer efficacement en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face avec les membres d'équipage et les autres membres du personnel sur des sujets concrets et professionnels, y compris en situation d'urgence.
- ii) Lorsque c'est nécessaire aux fins de la prestation de services de contrôle de la circulation aérienne dans un volume d'espace aérien défini, une personne qui fournit un service de contrôle de la circulation aérienne doit également être apte à parler et comprendre la ou les langues locales dans la mesure décrite ci-dessus.

e) Entraîneurs de vol synthétiques

Lorsqu'un entraîneur de vol synthétique est utilisé pour la formation pratique à la prise de conscience des différentes situations et des facteurs humains, ou pour démontrer que des compétences ont été acquises ou sont conservées, cet appareil doit avoir un niveau de performance permettant de reproduire fidèlement l'environnement de travail et les situations opérationnelles adaptés à la formation dispensée.

f) Cours de formation

- i) La formation doit être dispensée dans le cadre d'un cours de formation qui peut comprendre une instruction théorique et pratique, y compris une formation sur entraîneur synthétique, le cas échéant.
- ii) Un cours doit être défini et approuvé pour chaque type de formation.

g) Instructeurs

- i) L'instruction théorique doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés. Ils doivent:
 - i) avoir les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée; et
 - ii) avoir démontré leur aptitude à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées.
- ii) L'instruction pratique doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés qui ont les qualifications suivantes:
 - i) satisfaire aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience requises pour l'instruction dispensée;
 - ii) avoir démontré leur aptitude à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées;

- iii) avoir utilisé les méthodes pédagogiques relatives aux procédures faisant l'objet de l'instruction;
 - iv) avoir démontré leur aptitude à enseigner dans les domaines où l'instruction doit être dispensée; et
 - v) suivre régulièrement des cours de recyclage pour maintenir le niveau de leurs compétences pédagogiques.
- iii) Les instructeurs responsables des compétences pratiques doivent également être, ou avoir été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur aérien.
- h) Évaluateurs
 - i) Les responsables de l'évaluation de l'aptitude des contrôleurs aériens doivent:
 - i) avoir démontré leur aptitude à évaluer les performances des contrôleurs aériens et à leur faire passer des tests et des contrôles;
 - ii) avoir démontré leur aptitude à évaluer dans les domaines où l'évaluation doit être réalisée; et
 - iii) suivre régulièrement des cours de recyclage pour maintenir les critères d'évaluation à jour.
 - ii) Les évaluateurs responsables des compétences pratiques doivent également être, ou avoir été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur aérien.
- i) Aptitude médicale des contrôleurs aériens
 - i) Critères médicaux
 - i) Tout contrôleur aérien doit périodiquement démontrer son aptitude médicale à remplir ses fonctions de façon satisfaisante. Cette aptitude doit être établie par une évaluation appropriée tenant compte de l'éventuelle dégradation physique et mentale due à l'âge.
 - ii) La démonstration de l'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale, implique de démontrer que la personne fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne ne souffre d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible de l'empêcher:
 - d'exécuter correctement les tâches nécessaires à la prestation du service de contrôle de la circulation aérienne; ou
 - de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées; ou
 - de percevoir correctement son environnement.

- ii) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée, il peut être appliqué des mesures correctrices assurant un niveau de sécurité équivalent.

5. Prestataires de services et organismes de formation

- a) La prestation d'un service ne doit avoir lieu que si les conditions suivantes sont remplies:
 - i) le prestataire de services doit disposer, directement ou indirectement en vertu de contrats, des moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet du service. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: systèmes, installations (y compris alimentation électrique), structure d'encadrement, personnel, équipements (et leur entretien), documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;
 - ii) le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour des manuels de gestion et d'exploitation relatifs à la prestation de ses services, et exercer ses activités conformément à ces manuels. Ces manuels doivent contenir toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation, au système de gestion et au personnel d'exploitation pour remplir ses fonctions;
 - iii) le prestataire de services doit mettre en œuvre un système permanent de gestion fondé sur les risques pour garantir la conformité aux exigences essentielles de la présente annexe, et s'employer à améliorer continuellement ce système avec prévoyance;
 - iv) le prestataire de services ne doit employer que du personnel dûment qualifié et formé, et doit appliquer des programmes permanents de formation et de contrôle pour ce personnel;
 - v) le prestataire de services doit mettre en place des interfaces formelles avec tous les autres acteurs de la prestation de services afin de garantir le respect des présentes exigences essentielles;
 - vi) le prestataire de services doit instituer et mettre en œuvre un plan d'urgence couvrant les situations d'urgence et les situations anormales qui peuvent se produire en rapport avec ses services;
 - vii) le prestataire de services doit instituer un programme permanent de sécurité et de prévention des accidents, comprenant un programme de compte rendu et d'analyse des incidents, qui doit servir au système de gestion afin de contribuer à améliorer continuellement la sécurité; et
 - viii) le prestataire de services doit prendre des dispositions afin de vérifier que les exigences de sécurité sont respectées à tout moment pour tous les systèmes et composants qu'il exploite.
- b) La prestation d'un service de contrôle de la circulation aérienne ne doit avoir lieu que si les conditions suivantes sont remplies:
 - i) pour prévenir la fatigue du personnel fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne, un système de tableau de service doit être utilisé. Ce système de tableau de service doit prévoir les périodes de service, les temps de service et des périodes de repos adaptées. Les

limitations prévues par le système de tableau de service doivent tenir compte de tous les facteurs contribuant à la fatigue tels que, en particulier, le manque de sommeil, les perturbations des rythmes circadiens, le travail de nuit, l'accumulation de temps de service pendant une période donnée et le partage des tâches assignées entre les membres du personnel;

- ii) pour prévenir le stress du personnel fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne, des programmes d'éducation et de prévention doivent être utilisés;
- iii) le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne doit disposer de procédures pour vérifier que le jugement cognitif du personnel fournissant des services de contrôle de la circulation aérienne n'est pas altéré et que son aptitude médicale n'est pas insuffisante;
- iv) lors de la planification et de l'exploitation, le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne doit prendre en compte les contraintes techniques et d'exploitation ainsi que les principes liés aux facteurs humains. Le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne limite le trafic entrant dans l'espace aérien chaque fois que le respect de ces contraintes et principes n'est pas assuré.

- c) La prestation de services de communication (C), de navigation (N) ou de surveillance (S) ne peut avoir lieu que si les conditions suivantes sont remplies:

Le prestataire de services doit fournir aux usagers de l'espace aérien et aux unités de services de la circulation aérienne concernés, en temps utile, des informations sur l'état opérationnel (et son évolution) des services fournis aux fins de la circulation aérienne.

- d) Organismes de formation

Un organisme de formation dispensant une formation destinée au personnel qui fournit un service de contrôle de la circulation aérienne doit satisfaire aux exigences suivantes:

- i) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à son activité. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipements, méthodes, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;
- ii) mettre en œuvre un système permanent de gestion relatif à la sécurité et au niveau de formation, et s'employer à améliorer continuellement ce système; et
- iii) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, le cas échéant, pour garantir la conformité constante aux présentes exigences essentielles."

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION

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

2. CADRE GPA / EBA

0602 – Transports intérieur, aérien et maritime

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés

06 02 01 (AESA)

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière

Durée illimitée (contribution annuelle)

3.3. Caractéristiques budgétaires

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation de pays candidats	Rubrique PF
060201	DNO	CD ¹⁵	NON	OUI ¹⁶	NON	N° 1A

¹⁵ Crédits dissociés.

¹⁶ Participation de pays tiers européens associés à l'Agence (Suisse, Norvège et Islande).

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année n ¹⁷	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.	Total
----------------------	------------	--	-----------------------	-----	-----	-----	-----	--------------	-------

Dépenses opérationnelles¹⁸

Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a	2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728
Crédits de paiement (CP)		b	2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence¹⁹

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4.	c	0						
--	--------	---	---	--	--	--	--	--	--

MONTANT DE RÉFÉRENCE TOTAL

Crédits d'engagement		a+c	2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728
Crédits de paiement		b+c	2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence²⁰

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d	0,117	0,119	0,121	0,124	0,126	0,129	0,736
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e	0,026	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,301

Total indicatif du coût de l'action

TOTAL des CE y compris coût des ressources humaines		a+c +d+ e	2,383	4,455	4,835	4,932	5,03	5,13	26,765
TOTAL des CP y compris coût des ressources humaines		b+c +d+ e	2,383	4,455	4,835	4,932	5,03	5,13	26,765

¹⁷ L'année n est censée être 2010, année d'adoption éventuelle.

¹⁸ Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

¹⁹ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

²⁰ Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement de la part des États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.	Total
Pays tiers européens ²¹	f	0,054	0,103	0,112	0,114	0,116	0,118	0,617
TOTAL des CE avec cofinancement	a+c +d+ e+f	2,437	4,558	4,947	5,046	5,146	5,248	27,382

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

- Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel²² (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- Proposition sans incidence financière sur les recettes
- Incidence financière – L'effet sur les recettes est le suivant:

en millions d'euros (à la 1^{ère} décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant l'action [année n-1]	Situation après l'action					
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²³
	a) Recettes en termes absolus							
	b) Modification des recettes	Δ						

²¹ Contribution de pays tiers européens associés à l'AESA en application de l'article 66 du règlement (CE) n° 216/2008. Cette contribution est estimée à 2,4% du budget de l'Agence, hors recettes provenant des redevances.

²² Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

²³ Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées si la durée de l'action dépasse 6 ans.

4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) – Voir détails au point 8.2.1.

Besoins annuels	Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.
Total des effectifs	1	1	1	1	1	1

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

5.1. Réalisation nécessaire à court ou long terme

Instauration de règles contraignantes harmonisées pour relever le niveau de sécurité de l'aviation civile.

5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles

L'application uniforme de règles communautaires permettra d'assurer l'harmonisation et l'amélioration nécessaires de la sécurité.

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)

La mesure contribuera à renforcer le système réglementaire européen en matière de sécurité aérienne et, donc, à améliorer la sécurité aérienne elle-même. La mesure offre aussi d'autres avantages comme des effets économiques positifs sur l'industrie aéronautique européenne et les charges sociales.

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

X Gestion centralisée

directement par la Commission

indirectement par délégation à:

des agences exécutives,

des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,

des organismes publics nationaux ou des organismes avec mission de service public.

Gestion partagée ou décentralisée

avec des États membres

avec des pays tiers

Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)

Remarques:

La Commission et l'AESA participeront conjointement à la mise en œuvre des mesures instaurées par le présent règlement.

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

6.1. Système de contrôle

Chaque année, le travail de l'AESA fait l'objet d'un contrôle et d'une évaluation dans le cadre du rapport annuel général (pour l'année précédente) et du programme de travail (pour l'année suivante). Ces deux documents sont adoptés par le conseil d'administration de l'Agence et envoyés au Parlement européen, au Conseil, à la Commission, à la Cour des comptes et aux États membres.

6.2. Évaluation

6.2.1. Évaluation ex ante

Conformément au règlement (CE) n° 216/2008, la Commission a demandé à l'AESA son avis concernant l'extension du champ d'application dudit règlement en vue de couvrir les aspects liés à la sécurité des aéroports et de la GTA/SNA.

Au terme d'un processus de consultation approfondie conformément à son règlement intérieur et aux pratiques internationales en la matière, l'Agence a publié son avis le 6 décembre 2007 (aéroports) et le 15 avril 2008 (GTA/SNA) en faveur d'une extension du champ d'application dans les domaines concernés sur la base du soutien massif des parties intéressées.

La Commission a procédé à une analyse d'impact de la mesure qui a fait apparaître un soutien sans réserve en faveur d'une extension du champ d'application du règlement (CE) n° 216/2008 en vue de couvrir ces domaines.

6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire ou ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)

6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

Tous les cinq ans, une évaluation extérieure indépendante permet d'examiner dans quelle mesure l'AESA a rempli ses fonctions, et d'évaluer l'impact des règles communes et du travail de l'Agence sur le niveau général de sécurité aérienne.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Le directeur exécutif met en œuvre le budget de l'Agence. Chaque année, il présente les comptes détaillés de l'année précédente, avec indication des recettes et dépenses, à la Commission, à la Cour des comptes et au conseil d'administration de l'Agence. En outre, l'auditeur interne de la Commission exerce vis-à-vis de l'AESA les mêmes compétences que celles qu'il exerce vis-à-vis des services de la Commission, et l'Agence dispose d'un système d'audit interne similaire à celui de la Commission.

Le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF), ainsi que l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes internes effectuées par l'OLAF s'imposent sans restriction à l'AESA.

8. DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3^e décimale)

(Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations)	Type de réalisation	Coût moyen	Année n		Année n+1		Année n+2		Année n+3		Année n+4		Années n+5 et suiv.		TOTAL	
			Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 1 ²⁴	Élaboration de règles communes contraignantes en ce qui concerne la sécurité des aéroports et de la GTA/SNA															
Action 1 ²⁵	Réglementation		1,68	1,713	1,747	1,782	1,818	1,854	10,594							
Action 2	Normalisation		0,56	2,57	2,913	2,971	3,03	3,09	15,134							
Sous-total de l'objectif 1			2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728							
COÛT TOTAL			2,24	4,283	4,66	4,753	4,848	4,944	25,728							

²⁴ Tel que décrit à la partie 5.3.

²⁵ Le coût moyen d'un employé de l'AESA pour couvrir les frais généraux, d'infrastructure et de déplacement, est de 140 000 euros par an. Pour la réglementation, il est prévu de recruter 12 personnes à partir de l'année n; pour la normalisation, le recrutement variera dans le temps: 4 en année n, + 14 en année n+1, + 2 en année n+2.

8.2. Dépenses administratives

Ces dépenses sont couvertes par les crédits alloués annuellement au service ordonnateur de la Commission.

8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes ou supplémentaires (nombre de postes ETP)					
		Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires ²⁶ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Personnel financé ²⁷ au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs financés ²⁸ au titre de l'art. XX 01 04/05							
TOTAL							

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

Élaboration de règles et de règlements, et application de cette réglementation, y compris travail de normalisation.

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

- Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

²⁶ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²⁷ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²⁸ Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4. *Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)*

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.	TOTAL
1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents)	0						
Agences exécutives							
Autre assistance technique et administrative							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Total de l'assistance technique et administrative							

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence*

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Type de ressources humaines	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (XX 01 01)	0,117	0,119	0,121	0,124	0,126	0,129
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)						
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)						

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Un fonctionnaire au taux de 117 000 euros (2008) indexé de 2% l'an

Calcul – *Personnel financé au titre de l'article XX 01 02*

8.2.6. *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences							
XX 01 02 11 03 – Comités ²⁹	0,026	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,301
XX 01 02 11 04 – Études et consultations							
XX 01 02 11 05 – Systèmes d'information							
2 Total des autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)							
3 Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)							
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON incluses dans le montant de référence)							

Calcul – *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

Réunion du comité institué en vertu de l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008, sur la base de 1 réunion de 40 experts la première année et de 2 réunions de 40 experts les années suivantes, au taux de 650 euros par réunion et par expert (2008) indexé de 2% l'an.

²⁹ En fonction du sujet à l'ordre du jour et de l'article correspondant dans le règlement AESA, le comité peut être consultatif, de réglementation ou de réglementation avec contrôle. Référence C 10000.