

Aviation civile: aspects liés à la sécurité des aérodrômes et de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne

2008/0128(COD) - 25/03/2009 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 662 voix pour, 20 voix contre et 11 abstentions une résolution législative modifiant, en première lecture de la procédure de codécision, la 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.

Les amendements adoptés en Plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil:

Champ d'application : le règlement s'appliquera à la conception, l'entretien et l'exploitation des aérodrômes, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant et, sans préjudice de la législation communautaire et nationale en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, à la protection des abords des aérodrômes. Il s'appliquera aussi à la conception, la production et l'entretien de composants pour la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne. Dans la mesure du possible, les États membres devront veiller à ce que les installations militaires ouvertes au public et les services fournis au public par du personnel militaire, offrent un niveau de sécurité au moins aussi efficace que celui requis par les exigences essentielles définies par la réglementation.

Définitions : la définition d' « aérodrôme » est précisée : toute zone définie (y compris les bâtiments, installations et équipements) s'étendant à terre ou sur l'eau ou encore sur une structure fixe, une structure off-shore fixe ou une structure flottante, destinée à être utilisée en tout ou partie pour l'arrivée et le départ des aéronefs et pour leur circulation de surface.

Aérodrômes : le compromis stipule que les aérodrômes, y compris leurs équipements, situés sur le territoire soumis aux dispositions du traité, qui sont ouverts au public et qui offrent des services commerciaux de transport aérien et pour lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments et a) qui possèdent des pistes goudronnées de 800 m au moins ou ; b) qui fournissent exclusivement des services d'hélicoptères doivent satisfaire aux exigences du règlement. Le personnel et les organismes participant à l'exploitation de ces aérodrômes doivent également satisfaire aux exigences du règlement.

Par dérogation, les États membres pourront décider d'exempter des dispositions du règlement les aérodrômes qui: a) ne reçoivent pas plus de 10.000 passagers par an et b) ne gèrent pas plus de 850 mouvements liés à des opérations de manutention chaque année. Si une telle dérogation accordée par un État membre n'est pas conforme aux objectifs généraux en matière de sécurité prévus par le règlement, la Commission arrêtera une décision visant à ne pas autoriser la dérogation en question.

Certification : la certification des infrastructures de l'aérodrôme et des opérations qui y sont réalisées devrait être effectuée au moyen d'un certificat unique, bien que les États membres aient la possibilité d'octroyer des certificats distincts pour les infrastructures de l'aérodrôme et les opérations qui y sont réalisées. Dans ce cas, ces certificats devraient être délivrés par la même autorité. Les exploitants de plusieurs aérodrômes qui ont mis en place des fonctions centrales appropriées, peuvent demander un seul certificat couvrant l'exploitation et la gestion de tous les aérodrômes relevant de leur responsabilité.

Aucun aéronef ne peut être exploité à moins d'être muni d'un certificat de navigabilité valable.

Systèmes et composants de GTA/SNA : les règles de mise en œuvre relatives à la certification de la conception, de la fabrication et de l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA ainsi qu'aux organismes qui en sont chargés ne devraient être mises en place que lorsqu'elles ont trait aux questions essentielles en matière de sécurité identifiées à la suite d'une analyse d'impact détaillée.

La Commission compte entamer en temps utile la réalisation d'un examen concernant la faisabilité et la nécessité de la création d'organes agréés pour la certification des systèmes de GTA/SNA, ainsi qu'une évaluation de l'ensemble des options possibles et de leurs incidences. La Commission peut, le cas échéant, présenter une proposition visant à réexaminer le règlement sur la base d'une analyse d'impact complète.

Eviter les redondances : les règles de mise en œuvre que l'Agence doit élaborer dans le domaine de la GTA/SNA devraient être établies dans le contexte d'une révision globale des exigences en matière de sécurité figurant dans la législation relative au ciel unique européen (règlement (CE) n° 549/2004, règlement (CE) n° 550/2004, règlement (CE) n° 551/2004 et règlement (CE) n° 552/2004). Afin d'éviter toute redondance des exigences de sécurité applicables aux services GTA/SNA, d'une part, et d'éviter tout vide juridique résultant d'une absence d'exigences de sécurité applicables, d'autre part, la date d'entrée en vigueur des modifications apportées à la législation relative au ciel unique européen devrait être alignée sur celles prévues pour l'entrée en vigueur des nouvelles mesures de sécurité élaborées en vertu du règlement (CE) n° 216/2008.

Sans préjudice des compétences des États membres, la Commission pourra, le cas échéant, adresser des recommandations au Conseil en vue de la mise en place d'un cadre de coordination entre la Communauté et l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne les audits de sécurité, ce afin d'éviter toute redondance et de garantir une utilisation efficace des ressources.

Ressources de l'Agence: l'Agence devrait disposer de ressources suffisantes lui permettant d'assumer ses nouvelles responsabilités, et le calendrier relatif à l'affectation de ces ressources devrait se fonder sur les besoins qui ont été définis et sur le calendrier relatif à l'adoption et à l'applicabilité des règles de mise en œuvre correspondantes.