

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

2008/0128(COD) - 21/10/2009 - Acte final

OBJECTIF : accroître la sécurité des aéroports et d'améliorer la sécurité de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 1108/2009 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.

CONTENU : le Conseil a adopté deux règlements visant à accroître les performances et la sécurité du système aéronautique européen - [le premier d'entre eux renforce la législation sur le ciel unique européen](#) et le deuxième étend les missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Les deux règlements ont été adoptés à la suite d'un accord intervenu en première lecture avec le Parlement européen.

Le présent règlement modifie le règlement (CE) n° 216/2008 afin d'accroître la sécurité des aéroports et d'améliorer la sécurité de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne. Il étend les compétences de l'AESA afin qu'elles couvrent la sécurité des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne. Les nouvelles missions de l'AESA comprendront notamment la réglementation et les inspections de normalisation. En outre, pour ce qui est de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, il sera nécessaire d'assurer la bonne coordination des règles de sécurité communes avec les nouveaux règlements relatifs au ciel unique européen et les règles de mise en œuvre correspondantes.

Champ d'application : le règlement s'appliquera :

- 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;
- aux personnels et organismes participant à l'exploitation d'aéronefs;
- à la conception, l'entretien et l'exploitation des aéroports, 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 aéroports;
- à la conception, la production et l'entretien d'équipements d'aéroport, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
- à la conception, la production et l'entretien de systèmes et de composants pour la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne (GTA/SNA), ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
- à la GTA/SNA, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant.

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.

Aéroports : la définition d' « aéroport » 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».

Le règlement stipule que les aéroports, 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 aéroports doivent également satisfaire aux exigences du règlement.

Par dérogation, les États membres pourront décider d'exempter des dispositions du règlement les aéroports 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'aéroport 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'aéroport et les opérations qui y sont réalisées. Dans ce cas, ces certificats devront être délivrés par la même autorité. Les exploitants de plusieurs aéroports qui ont mis en place des fonctions centrales appropriées, pourront demander un seul certificat couvrant l'exploitation et la gestion de tous les aéroports relevant de leur responsabilité.

Aucun aéronef ne pourra être exploité à moins d'être muni d'un certificat de navigabilité valable. Un certificat sera exigé également concernant chaque simulateur d'entraînement au vol utilisé pour la formation des pilotes.

En outre, 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 surveillance médicale, devront être certifiés ou agréés dès lors qu'il est constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles que la Communauté définira conformément aux normes établies et aux pratiques recommandées fixées par la convention de Chicago.

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 devront 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.

Règles de mise en œuvre : les règles de mise en œuvre que l'Agence doit élaborer dans le domaine de la GTA/SNA seront 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 devra être alignée sur celles prévues pour l'entrée en vigueur des nouvelles mesures de sécurité élaborées en vertu du règlement (CE) n° 216/2008.

Comitologie : la Commission sera habilitée 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. Ces mesures seront arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle.

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.

Agence : l'Agence devra 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. L'Agence devra en outre assurer l'implication de toutes les parties intéressées à l'élaboration des mesures de sécurité. Les avis relatifs à la réglementation devront s'appuyer sur une large consultation de l'ensemble des parties intéressées, y compris les opérateurs des petites entreprises, ainsi que sur une véritable évaluation de l'impact potentiel de ces mesures dans les domaines d'application.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 14/12/2009.