Informations de base

2008/0128(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Aviation civile: aspects liés à la sécurité des aérodromes et de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne Abrogation Directive 2006/23/EC 2004/0146(COD) Modification Règlement (EC) No 216/2008 2005/0228(COD) **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.20.01.01 Sécurité aérienne	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	MARINESCU Marian-Jean (PPE-DE)	15/07/2008

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2935	2009-03-30
Transports, télécommunications et énergie	2913	2008-12-08
Agriculture et pêche	2959	2009-09-07

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	TAJANI Antonio

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé

25/06/2008	Publication de la proposition législative	COM(2008)0390	Résumé
08/07/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
08/12/2008	Débat au Conseil		Résumé
08/12/2008	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
19/12/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0515/2008	
24/03/2009	Débat en plénière		
25/03/2009	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0170/2009	Résumé
25/03/2009	Résultat du vote au parlement		
07/09/2009	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
21/10/2009	Signature de l'acte final		
21/10/2009	Fin de la procédure au Parlement		
24/11/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2008/0128(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Directive 2006/23/EC 2004/0146(COD) Modification Règlement (EC) No 216/2008 2005/0228(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 100-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/64856

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE414.218	15/10/2008	
Amendements déposés en commission		PE414.943	01/12/2008	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0515/2008	19/12/2008	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0170/2009	25/03/2009	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé

Projet d'acte final	03641/2009/LEX	21/10/2009	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2008)0390	25/06/2008	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2008)2086	25/06/2008	
Document annexé à la procédure	SEC(2008)2087	25/06/2008	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2009)3060	04/06/2009	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2009/1108
JO L 309 24.11.2009, p. 0051 Résumé

Aviation civile: aspects liés à la sécurité des aérodromes 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 aérodromes 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 aérodromes, 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 aérodromes 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 aérodromes, 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 aérodromes, 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 aérodromes;
- à la conception, la production et l'entretien d'équipements d'aérodrome, 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.

Aérodromes : la définition d' « aérodrome » 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 aérodromes, 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 aérodromes doivent également satisfaire aux exigences du règlement.

Par dérogation, les États membres pourront décider d'exempter des dispositions du règlement les aérodromes 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'aérodrome 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'aérodrome et les opérations qui y sont réalisées. Dans ce cas, ces certificats devront être délivrés par la même autorité. Les exploitants de plusieurs aérodromes qui ont mis en place des fonctions centrales appropriées, pourront demander un seul certificat couvrant l'exploitation et la gestion de tous les aérodromes 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 aérodromes et leurs équipements, les exploitants exerçant une activité de transport aérien commercial et participant à l'exploitation des aérodromes, 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 aérodromes 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.

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

2008/0128(COD) - 08/12/2008

Le Conseil a dégagé, en délibération publique, une **orientation générale partielle** concernant une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) 216/2008 afin d'accroître la sécurité des aérodromes et d'améliorer la sécurité de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne.

L'orientation générale porte sur les dispositions relatives à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne. Le travail sur cette proposition législative, notamment sur la partie relative aux aérodromes, continuera sous la présidence tchèque.

Le Parlement européen adoptera prochainement son avis en première lecture.

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

2008/0128(COD) - 30/03/2009

La présidence a informé le Conseil de l'accord intervenu en première lecture avec le Parlement européen sur le paquet « ciel unique » (projet de règlement modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen et projet de règlement modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne).

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

2008/0128(COD) - 25/06/2008 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser la législation sur le ciel unique européen afin d'accroître la sécurité des aérodromes et d'améliorer la sécurité de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne.

CONTEXTE: la Commission européenne a adopté le second paquet législatif relatif au **Ciel unique européen II**. Les propositions qui le composent visent à améliorer les performances du système aéronautique européen dans des domaines essentiels comme la sécurité, la capacité, l'efficacité des opérations de vol, la rentabilité et l'environnement dans le respect des objectifs impératifs de sécurité (voir également COD/2008/0127).

Le paquet législatif Ciel unique européen II repose sur quatre piliers: la mise à jour de la législation en vigueur depuis 2004; le plan directeur SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) ou pilier technologique; le pilier « sécurité » et un plan d'action sur la capacité aéroportuaire.

CONTENU : le règlement (CE) n°216/2008 a étendu les fonctions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (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.

La présente proposition vise à étendre les responsabilités de l'AESA en vue de garantir l'application de règles précises, uniformes et contraignantes à la sécurité aéroportuaire, à la gestion du trafic aérien (GTA) et aux services de navigation aérienne (SNA), ainsi qu'une supervision efficace de leur mise en œuvre par les États membres.

Aérodromes : pour améliorer la sécurité dans les aérodromes et leurs environs, le règlement proposé étendrait les règles communes aux aérodromes. Les points essentiels sont les suivants:

- tous les aérodromes 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 ;
- une annexe supplémentaire au règlement de base doit instaurer 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 influer 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 ;
- l 'Agence serait habilitée à adopter des spécifications de certification destinées à être utilisées au cours de la procédure de certification ;
- les exploitants de plusieurs aérodromes qui ont mis en place une exploitation centrale appropriée pourraient 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).

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 exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol (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.

Aviation civile: aspects liés à la sécurité des aérodromes 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 aérodromes, 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 aérodromes, 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 aérodromes. 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' « aérodrome » 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.

Aérodromes : le compromis stipule que les aérodromes, 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 aérodromes doivent également satisfaire aux exigences du règlement.

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