

Bruxelles, le 17 octobre 2022
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	COM(2022) 529 final - ANNEXE
Objet:	ANNEXE du RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL Le programme européen de sécurité aérienne

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2022) 529 final - ANNEXE.

p.j.: COM(2022) 529 final - ANNEXE



Bruxelles, le 17.10.2022
COM(2022) 529 final

ANNEX

ANNEXE

du

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Le programme européen de sécurité aérienne

Table des matières

1.	POLITIQUES, OBJECTIFS ET RESSOURCES DE L'UNION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ.....	6
1.1.	Le système européen de sécurité aérienne	6
1.2.	Le système européen de sécurité aérienne et l'OACI	7
1.3.	Le cadre législatif de l'Union en matière de sécurité aérienne et de protection de l'environnement	8
1.3.1.	Structure du cadre législatif de l'Union en matière de sécurité	8
1.3.2.	Le règlement (UE) 2018/1139 et ses règles connexes	14
1.3.3.	Enquêtes sur les accidents et incidents dans l'aviation civile	23
1.3.4.	Comptes rendus, analyse et suivi d'événements dans l'aviation civile	23
1.3.5.	Liste européenne des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne	24
1.4.	Répartition des responsabilités en matière de sécurité dans l'Union européenne	24
1.4.1.	Processus décisionnel au sein de l'Union européenne	24
1.4.2.	Compétences et responsabilités en matière de sécurité aérienne dans le système européen de sécurité	25
1.5.	Enquêtes sur les accidents et les incidents	35
1.5.1.	Règles applicables	35
1.5.2.	Recommandations de sécurité	35
1.5.3.	Coopération avec d'autres entités	36
1.6.	Contrôle de l'application	37
1.6.1.	Application par les États membres	37
1.6.2.	Application par les organismes réglementés du secteur d'activité	38
2.	GESTION DES RISQUES POUR LA SÉCURITÉ DANS L'UNION EUROPÉENNE.....	39
2.1.	Collecte, analyse et échange de données relatives à la sécurité	41
2.2.	Gestion des risques pour la sécurité au niveau de l'UE: élaboration et mise à jour du plan européen pour la sécurité aérienne	42
2.2.1	Le plan européen pour la sécurité aérienne: dimension internationale	46
2.3.	Suivi des performances en matière de sécurité	47
2.3.1	Accord relatif à la performance en matière de sécurité des organismes	47
2.3.2	Performances des États membres en matière de sécurité	48
2.3.3	Rapport annuel sur la sécurité (ASR) de l'AESA	49
2.4.	Exigences en matière de gestion de la sécurité applicables aux autorités et aux organismes.....	50
3.	ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ DANS L'UNION EUROPÉENNE	51
3.1	Supervision en matière de sécurité	51

3.1.1	Contrôle de l'application des règles dans les États membres	51
3.1.2	Supervision des organismes certifiés	51
3.2	Choix de cibles, guidé par les données de sécurité, pour la supervision des domaines suscitant le plus de préoccupations ou présentant le plus de difficultés	52
3.2.1	Choix de cibles, guidé par les données de sécurité, pour le contrôle exercé sur les États membres	52
3.2.2	Choix de cibles, guidé par les données de sécurité, pour la supervision du secteur d'activité.....	53
4.	PROMOTION DE LA SÉCURITÉ DANS L'UNION EUROPÉENNE	54
4.1	Activités au niveau de l'UE	55
4.1.1	Communication en matière de sécurité	55
4.2	Formation au niveau de l'UE	56
	Liste des acronymes	58

Tableau 1.	Législation en vigueur dans l'Union européenne en matière de sécurité aérienne et de protection de l'environnement.....	9
------------	---	---

Tableau 2.	Autorités compétentes en vertu des règles de l'UE	25
------------	---	----

Figure 1.	Interaction entre les parties prenantes dans le système européen de sécurité.....	28
-----------	---	----

Figure 2.	Le processus européen de SRM.....	41
-----------	-----------------------------------	----

Figure 3.	Rapports entre l'EASP, l'EPAS et les autres programmes et plans	43
-----------	---	----

INTRODUCTION

Le présent document décrit le programme européen de sécurité aérienne, autrement dit l'ensemble de règles applicables dans le domaine de l'aviation au niveau de l'Union, ainsi que les activités et les procédures utilisées pour la gestion conjointe de la sécurité de l'aviation civile au niveau de l'Union.

Le programme européen de sécurité aérienne occupe la même fonction, au niveau de l'UE, que le programme national de sécurité décrit à l'annexe 19 de la convention de Chicago. Le règlement (UE) 2018/1139 a ajouté un nouveau chapitre contraignant relatif à la gestion de la sécurité aérienne au cadre juridique de l'UE en matière d'aviation. Ce chapitre prévoit notamment que la Commission adopte, publie et actualise un document (ci-après dénommé «programme européen de sécurité aérienne») décrivant le fonctionnement du système européen de sécurité aérienne, y compris les règles, les activités et les processus utilisés pour la gestion de la sécurité de l'aviation civile dans l'Union conformément au cadre juridique de celle-ci.

Ce programme expose les modalités de la gestion de la sécurité aérienne d'un point de vue européen. Étant donné que de nombreuses règles et activités liées à la sécurité aérienne sont aujourd'hui adoptées et coordonnées au niveau de l'UE, les États membres renvoient au programme européen de sécurité aérienne dans leurs propres programmes nationaux de sécurité. C'est pourquoi le programme européen de sécurité aérienne comprend au minimum les éléments liés aux responsabilités nationales de gestion de la sécurité dont la description figure dans les normes internationales et pratiques recommandées. En effet, l'UE a légiféré dans certains domaines de la sécurité aérienne et les États membres ne sauraient décrire la manière dont la sécurité est gérée sur leur territoire sans prendre en considération la dimension européenne. En outre, dans la plupart des domaines relevant de la convention de Chicago, les États ont transféré leurs compétences à l'Union. Le programme européen de sécurité aérienne explique aussi comment l'Union européenne s'acquitte des obligations internationales découlant de cette délégation de responsabilités.

Le format et la structure du programme européen de sécurité aérienne s'inspirent de la description détaillée du programme national de sécurité qui figure à l'annexe 19 de la convention de Chicago:

Le programme européen de sécurité aérienne décrit également le processus en vue de l'élaboration, de l'adoption, de la mise à jour et de la mise en œuvre du plan européen pour la sécurité aérienne.

L'objectif du programme européen de sécurité aérienne est que le système mis en place pour la gestion de la sécurité aérienne dans l'Union européenne atteigne le niveau maximal de performance en matière de sécurité, soit uniforme sur l'ensemble du territoire de l'Union et se perfectionne avec le temps, tout en tenant compte d'autres objectifs pertinents, tels que la protection de l'environnement.

En décrivant les procédures suivies pour la gestion conjointe de la sécurité au niveau européen et, en particulier, la manière dont la Commission européenne (ci-après la «Commission»), les États membres et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne coopèrent pour détecter les dangers et prennent les mesures appropriées afin d'atténuer les risques pour la sécurité, le programme européen de sécurité aérienne contribue à la réalisation des objectifs visant un niveau élevé de sécurité dans toute l'UE définis à l'échelle de l'Union. Il permet donc de garantir que tous les acteurs sont conscients de leurs responsabilités et que les règles et les mécanismes nécessaires sont tous en place pour renforcer la sécurité aérienne et contribuer ainsi à la prévention des accidents sur le continent européen et au-delà.

TERMINOLOGIE

Tout au long du présent document:

- lorsqu'il est fait référence aux «États membres», il s'agit des 27 États membres de l'UE;
- lorsqu'il est fait référence aux «États membres de l'AESA», il s'agit des 27 États membres de l'UE, plus l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse;
- lorsqu'il est fait référence aux «États EUR de l'OACI», il s'agit des 55 États de la région EUROPE de l'OACI, qui comprend tous les États membres de l'UE;
- toute référence au «règlement de base» ou au «RB» désigne le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne¹; et
- toute référence au «réseau d'analystes» ou au «NoA» désigne le réseau d'analystes de la sécurité aérienne visé dans le règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile².

1 Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

2 Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18).

1. POLITIQUES, OBJECTIFS ET RESSOURCES DE L'UNION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

1.1. Le système européen de sécurité aérienne

Le système européen de sécurité aérienne contient des règles et des procédures qui sont utilisées pour la gestion de la sécurité de l'aviation civile dans l'Union conformément au règlement (UE) n° 2018/1139. Ces règles et procédures garantissent un niveau élevé de sécurité dans l'aviation civile, harmonisent les aspects liés à la sécurité et facilitent la libre circulation des produits, des services, des personnes et des capitaux intervenant dans le domaine de l'aviation civile.

Dans le même temps, le système:

- améliore la compétitivité du secteur aérien de l'Union;
- promeut l'efficacité sur le plan des coûts, notamment en évitant les doubles emplois, et en favorisant l'efficacité dans les processus réglementaire, de certification et de supervision ainsi qu'une utilisation efficace des ressources correspondantes au niveau de l'Union et au niveau national;
- aide les États membres à exercer leurs droits et à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en assurant une interprétation commune et une mise en œuvre uniforme et en temps utile des dispositions de cette dernière;
- promeut, au niveau mondial, les vues de l'Union en matière de normes et de règles de sécurité de l'aviation civile, en établissant une coopération appropriée avec les pays tiers et les organisations internationales; et
- promeut l'interopérabilité technique et opérationnelle et le partage des bonnes pratiques administratives.

Le système de gestion de la sécurité aérienne s'appuie sur une collaboration étroite entre la Commission, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence» ou l'«AESA»), les États membres et le secteur aéronautique.

Le niveau élevé et uniforme de protection des citoyens européens et des voyageurs dépend principalement de l'adoption de règles de sécurité communes et de mesures garantissant que les produits, les personnes et les organismes³ présents sur le territoire de l'UE se conforment à ces règles, ainsi que de la mise en place de processus efficaces de gestion des risques pour la sécurité aux niveaux régional, national et sectoriel. L'article 85 du règlement (UE) 2018/1139 établit un système de contrôle de l'application dans le cadre duquel l'Agence assiste la Commission dans le suivi de l'application par les États membres du présent règlement et des actes délégués et d'exécution qui en découlent.

Ce système est complété par des enquêtes fiables sur les accidents et incidents permettant de déceler les failles en matière de sécurité et de prendre des mesures pour y remédier. Le programme européen de sécurité aérienne comprend également une démarche plus proactive et fondée sur des données probantes, afin de recenser les risques les plus graves pour la sécurité et de prendre des mesures pour atténuer ces risques. Le système tire notamment parti des activités de détection et d'évaluation des risques fondées sur des données menées dans le cadre du programme Data4Safety (mégadonnées) soutenu par la Commission et coordonné

³ Aux fins du présent document, on entend par «organismes» les organismes sectoriels fournissant des produits ou des services aéronautiques.

par l'AESA, avec la participation des partenaires concernés de la communauté aéronautique européenne.

1.2. Le système européen de sécurité aérienne et l'OACI

Le système européen de sécurité aérienne est étroitement coordonné avec l'élaboration et la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (NPR) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

La Commission et l'AESA suivent le processus d'élaboration des NPR et planifient les mesures de réglementation correspondantes dès qu'il peut être confirmé qu'une modification du cadre réglementaire européen est nécessaire. Elles travaillent notamment à l'évaluation des propositions d'amendements aux annexes de l'OACI (lettre aux États de l'OACI de type I) ainsi qu'à la mise en évidence des différences entre le cadre réglementaire de l'UE et les annexes de l'OACI (lettre aux États de l'OACI de type II et listes de contrôle de la conformité). Pour ce qui est de l'évaluation des différences, l'AESA et la Commission aident les États membres qui doivent notifier les différences à l'OACI. À la suite de l'évaluation de l'AESA, la Commission propose une décision au Conseil de l'UE concernant la notification des différences.

En outre, la Commission et l'AESA travaillent en partenariat avec le bureau régional de l'OACI pour la région Europe/Atlantique Nord (EUR/NAT) afin de promouvoir une approche régionale de la gestion de la sécurité aérienne, d'encourager la gestion collaborative des risques et de créer des synergies entre les différentes initiatives de l'UE visant à renforcer la sécurité. Le plan régional européen pour la sécurité de l'aviation (EUR RASP) joue un rôle déterminant dans ce contexte: depuis 2017, le bureau régional de l'OACI, la Commission et l'AESA travaillent ensemble à la mise au point de ce plan, en s'inspirant des mesures définies dans le plan européen pour la sécurité aérienne (EPAS), ce qui permet à tous les États EUR de l'OACI de bénéficier du processus de planification de la sécurité établi et de ses différents résultats (documents réglementaires, éléments livrables en matière de promotion de la sécurité, lignes directrices, outils et bonnes pratiques). Le premier EUR RASP a été publié en janvier 2019.

La Commission et l'AESA sont également représentées au sein du groupe européen de planification du système aéronautique (EASPG) et de son groupe de coordination du programme (PCG). Les principaux objectifs de l'EASPG sont de veiller à ce que les plans de développement du système de navigation aérienne et les plans de sécurité aérienne au sein de la région EUR restent cohérents et compatibles avec ceux des régions adjacentes ainsi qu'avec les plans mondiaux de l'OACI, et de gérer et coordonner leur mise en œuvre. En outre, l'EASPG joue un rôle important dans la promotion et la facilitation de l'harmonisation et de la coordination au sein de la région EUR des programmes sous-régionaux et nationaux relatifs à la navigation aérienne et à la sécurité.

Enfin, la Commission et l'AESA sont représentées au sein du groupe d'étude du plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), et elles contribuent ainsi à la mise à jour du GASP, des documents d'orientation et des outils connexes. L'objectif principal du GASP est de continuer à réduire le nombre de décès et le risque de décès en supervisant l'élaboration d'une stratégie harmonisée en matière de sécurité aérienne sur la base de six objectifs spécifiques au GASP assortis de cibles, ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre de plans de sécurité aérienne régionaux et nationaux.

En outre, l'AESA promeut les programmes nationaux de sécurité (SSP) et la mise en œuvre de la gestion de la sécurité à l'échelle mondiale en menant des projets d'assistance technique

de l'UE et en collaborant avec les bureaux régionaux de l'OACI pour soutenir les États et les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO). Les principaux objectifs de ces projets sont de relever le niveau de sécurité au niveau mondial en aidant les États à mettre en place leur SSP et en aidant les États et les RSOO à mettre en place des mécanismes de coopération régionale, garantissant ainsi le respect des NPR de l'OACI. Tout au long de ces activités, les politiques et objectifs européens en matière de sécurité peuvent être efficacement promus aux niveaux régional et mondial.

1.3. Le cadre législatif de l'Union en matière de sécurité aérienne et de protection de l'environnement

1.3.1. Structure du cadre législatif de l'Union en matière de sécurité

L'article 4, paragraphe 2, point g), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TUÉ) prévoit que l'Union dispose d'une compétence partagée avec les États membres dans le domaine des transports. En outre, l'article 100, paragraphe 2, du TUÉ stipule que le Parlement européen et le Conseil peuvent, sur proposition de la Commission, établir les dispositions appropriées pour la navigation aérienne. L'article 2, paragraphe 2, du TUÉ dispose que lorsque les traités attribuent à l'Union une compétence partagée avec les États membres dans un domaine déterminé, l'Union et les États membres peuvent légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants dans ce domaine, et que les États membres exercent leur compétence dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne.

Dès lors, les exigences légales dans le domaine de la sécurité aérienne peuvent être définies au niveau de l'Union, moyennant l'adoption d'une législation de l'Union.

Le cadre législatif de l'Union en matière de sécurité de l'aviation civile se compose de règlements du Parlement européen et du Conseil, complétés, le cas échéant, par des règlements délégués et des règlements d'exécution de la Commission. Des mécanismes d'évaluation de la mise en œuvre et de l'efficacité de la législation, susceptibles d'aboutir à la révision de celle-ci, sont prévus dans les actes juridiques concernés, et évalués également dans le cadre des inspections dites de normalisation menées par l'AESA auprès des États membres.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de la législation en vigueur dans le domaine de la sécurité aérienne au niveau de l'Union européenne.

Tableau 1. Législation en vigueur dans l'Union européenne en matière de sécurité aérienne et de protection de l'environnement

<i>Règlement de base de l'AESA et règlements délégués et d'exécution connexes</i>		
Règlement de base	(UE) 2018/1139	Annexe I: Aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 3, point d) Annexe II: Exigences essentielles relatives à la navigabilité Annexe III: Exigences essentielles relatives à la compatibilité environnementale en ce qui concerne les produits Annexe IV: Exigences essentielles relatives au personnel navigant Annexe V: Exigences essentielles relatives aux opérations aériennes Annexe VI: Exigences essentielles relatives aux entités qualifiées Annexe VII: Exigences essentielles relatives aux aéroports Annexe VIII: Exigences essentielles relatives à l'GTA/SNA et aux contrôleurs de la circulation aérienne Annexe IX: Exigences essentielles relatives aux aéronefs sans équipage à bord Annexe X: Tableau de correspondance
Navigabilité initiale	RE: (UE) n° 748/2012	Annexe I: Partie 21 Annexe II: Règlement abrogé — liste des modifications Annexe III: Tableau de correspondance
Spécifications de navigabilité supplémentaires dans le cadre d'une exploitation	RE: (UE) 2015/640	Annexe I: Partie 26
Maintenance de la navigabilité	RE: (UE) n° 1321/2014	Annexe II: Partie M Annexe II: Partie 145 Annexe III: Partie 66 Annexe IV: Partie 147 Annexe V bis: Partie T Annexe V ter: Partie ML Annexe V quater: Partie CAMO Annexe V quinquies: Partie CAO
Personnel navigant	RE: (UE) n° 1178/2011	Annexe II: Partie FCL Annexe II: Conversion de licences hors UE Annexe III: Licences délivrées par des pays tiers Annexe IV: Partie MED Annexe V: Partie CC Annexe VI: Partie ARA Annexe VII: Partie ORA Annexe VIII: Partie DTO
Opérations aériennes	RE: (UE) n° 965/2012	Annexe I: Définitions Annexe II: Partie ARO Annexe III: Partie ORO Annexe IV: Partie CAT Annexe V: Partie SPA Annexe VI: Partie NCC Annexe VII: Partie NCO Annexe VIII: Partie SPO
Ballons — Opérations aériennes	RE: (UE) 2018/395	Annexe I: Partie DEF Annexe II: Partie BOP Annexe III: Partie BFCL

Planeurs — Opérations aériennes	RE: (UE) 2018/1976	Annexe I: Partie DEF Annexe II: Partie SAO Annexe III: Partie SFCL
---	--------------------	--

Règlement de base de l'AESA et règlements délégués et d'exécution connexes (suite)

Exploitants de pays tiers	RE: (UE) n° 452/2014	Annexe I: Partie TCO Annexe II: Partie ART
Fourniture de services GTA/SNA — Gestion du trafic aérien/Services de navigation aérienne	RE: (UE) 2017/373	Annexe I: Définitions Annexe II: Partie ATM/ANS.AR Annexe III: Partie ATM/ANS.OR Annexe IV: Partie ATS Annexe V: Partie MET Annexe VI: Partie AIS Annexe VII: Partie DAT Annexe VIII: Partie CNS Annexe IX: Partie ATFM Annexe X: Partie ASM Annexe XI: Partie FPD Annexe XII: Partie NM Annexe XIII: Partie PERS
Interopérabilité du réseau européen de GTA	RE: (UE) n° 1079/2012 RE: (UE) n° 1207/2011 RE: (UE) n° 1206/2011 RE: (UE) n° 29/2009 RE: (CE) n° 262/2009 RE: (CE) n° 633/2007 RE: (CE) n° 1033/2006 RE: (CE) n° 1032/2006	
Contrôleurs de la circulation aérienne	RE: (UE) 2015/340	Annexe I: Partie ATCO Annexe II: Partie ATCO.AR Annexe III: Partie ATCO.OR Annexe IV: Partie ATCO.MED
Exigences pour l'utilisation de l'espace aérien (ACAS II)	RE: (UE) n° 1332/2011	Annexe: ACAS
Exigences pour l'utilisation de l'espace aérien (PBN)	RE: (UE) 2018/1048	Annexe: Sous-partie PBN
SERA	RE: (UE) n° 923/2012	Annexe: Règles de l'air européennes normalisées
Aérodromes	RE: (UE) n° 139/2014	Annexe I: Définitions Annexe II: Partie ADR.AR Annexe III: Partie ADR.OR Annexe IV: Partie ADR.OPS
Aéronefs sans équipage à bord (UAS) (Règles et procédures applicables à	RE: (UE) 2019/947	Annexe: exploitation d'aéronefs sans équipage à bord des catégories d'exploitation «ouverte» et «spécifique»

<u>l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord)</u>		
<u>Exploitants de pays tiers de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord</u>	RD: (UE) 2019/945	Annexe
<u>Cadre réglementaire pour l'U-space</u>	RE: (UE) 2021/664	<p>Annexe I: Critères de définition des capacités, des exigences en matière de performance, des conditions d'exploitation et des contraintes liées à l'espace aérien visées à l'article 3, paragraphe 4</p> <p>Annexe II: Publication des informations communes visées à l'article 5, paragraphe 4, point a)</p> <p>Annexe III: Exigences en matière de qualité, de latence et de protection des données visées à l'article 5, paragraphe 4, point b), et à l'article 7, paragraphe 5, point c)</p> <p>Annexe IV: Demande d'autorisation de vol UAS visée à l'article 6, paragraphe 4</p> <p>Annexe V: Échange de données et d'informations opérationnelles pertinentes entre les prestataires de services U-space et les prestataires de services de la circulation aérienne conformément à l'article 7, paragraphe 3</p> <p>Annexe VI: Certificat pour le prestataire de services U-space visé à l'article 14, paragraphe 3</p> <p>Annexe VII: Certificat pour le prestataire unique de services d'informations communes visé à l'article 14, paragraphe 3</p>

Autres règlements sur le fonctionnement de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne

<u>Redevances et droits</u>	RE: (UE) 2019/2153	Annexe
<u>Amendes et pénalités</u>	RE: (UE) n° 646/2012	
<u>Inspections de normalisation</u>	RE: (UE) n° 628/2013	

Règlements dans le domaine de la sécurité aérienne ne découlant pas du règlement de base de l'AESA

<u>Comptes rendus d'événements</u>	RE: (UE) n° 376/2014	Annexe I: Liste des exigences applicables aux systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires et volontaires Annexe II: Parties intéressées Annexe III: Demande d'informations figurant dans le répertoire central européen
<u>Mécanisme européen commun de classification des risques</u>	RD: (UE) 2020/2034 complétant (UE) n° 376/2014	Annexe: Le mécanisme européen commun de classification des risques
<u>Liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014</u>	RE: (UE) 2015/1018	Annexe I: Événements liés à l'exploitation de l'aéronef Annexe II: Événements liés aux conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef Annexe III: Événements liés aux services et aux installations de navigation aérienne Annexe IV: Événements liés aux aéroports et aux services au sol Annexe V: Événements liés aux aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes, y compris aux planeurs et aux véhicules plus légers que l'air
<u>Prévention et enquêtes sur les accidents et incidents dans l'aviation civile</u>	Règlement (UE) n° 996/2010	Annexe: Liste d'exemples d'incidents graves
<u>Harmonisation d'exigences techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile</u>	Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil	
<u>Établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté</u>	(CE) n° 2111/2005	Annexe: Critères communs retenus lors de l'examen d'une interdiction d'exploitation pour des motifs de sécurité au niveau communautaire
<u>Règles de mise en œuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté</u>	(CE) n° 473/2006	Annexe A: Informations à fournir par un État membre en cas de demande en vertu de l'article 4, paragraphe 2, du règlement de base Annexe B: Communication par un État membre des mesures exceptionnelles prises en vertu de l'article 6, paragraphe 1, du règlement de base pour prononcer une interdiction d'exploitation sur son territoire Annexe C: Communication par un État membre des mesures exceptionnelles prises conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement de base pour maintenir ou prononcer une interdiction d'exploitation sur son territoire lorsque la Commission a décidé de ne pas inclure des mesures semblables dans la liste communautaire

<u>Liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté</u>	(UE) n° 474/2006	Annexe A: Liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté
		Annexe B: Liste des transporteurs aériens faisant l'objet de restrictions d'exploitation dans la Communauté
<u>Cadre relatif au ciel unique européen</u>	(CE) n° 549/2004	
<u>Fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen</u>	(CE) n° 550/2004	Annexe I: Exigences applicables aux entités qualifiées Annexe II: Conditions dont doivent être assortis les certificats
<u>Organisation et utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen</u>	(CE) n° 551/2004	
<u>Ciel unique européen — Projets communs</u>	RE: (UE) n° 409/2013	
<u>Système de performance et de tarification dans le ciel unique européen – Indicateurs de performance clés en matière de sécurité</u>	RE: (UE) 2019/317	Annexe I: Indicateurs de performance clés (IPC) pour la fixation des objectifs et indicateurs à utiliser pour le suivi Annexe II: Modèle des plans de performance établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels visés à l'article 10, paragraphe 1 Annexe III: Modèle pour le plan de performance du réseau visé à l'article 10, paragraphe 5 Annexe IV: Critères pour l'évaluation des plans et objectifs de performance établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels Annexe V: Critères pour l'évaluation du projet de plan de performance du réseau Annexe VI: Liste des données relatives à la performance devant être fournies à la commission pour le suivi des performances conformément à l'article 36, paragraphe 1, et à l'article 37 Annexe VII: Coûts fixés et réels Annexe VIII: Exigences pour le calcul des unités de services en route et terminaux visé à l'article 25 Annexe IX: Taux unitaires Annexe X: Critères pour évaluer si la fourniture des services visés à l'article 35, paragraphe 1, est soumise à des conditions de marché Annexe XI: Tableaux de déclaration à l'appui de l'assiette de coûts et des taux unitaires devant être fournis à la commission conformément à l'article 35, paragraphe 6 Annexe XII: Éléments essentiels pour les consultations visées à l'article 24, paragraphe 3, et à l'article 30, paragraphe 1 Annexe XIII: Exigences spécifiques concernant les mécanismes incitatifs visés à l'article 11, paragraphe 3

On trouvera une description de la législation européenne applicable en matière de sécurité aérienne sur le site EUR-Lex, à la page «Répertoire de la législation de l'Union européenne», chapitre [07.40.30](#)⁵. L'Agence met également à disposition une page donnant une vue d'ensemble du cadre réglementaire⁶.

Afin de soutenir la mise en œuvre de la législation de l'UE en matière de sécurité aérienne et de la promouvoir à l'échelle mondiale, l'AESA met à disposition des versions consolidées des règles de l'aviation dans le cadre de son projet «eRules», qui vise à numériser les règles de l'aviation. Les **règles simples d'accès** présentent la législation de l'aviation de manière consolidée et facile à l'emploi (les modalités d'application avec toutes leurs modifications sont affichées à côté des moyens acceptables de conformité, des documents d'orientation, des spécifications de certification et des spécifications détaillées).

Les règles simples d'accès sont disponibles pour tous les domaines de l'aviation et sont partagées au format pdf et sous la forme d'une publication régulièrement mise à jour en ligne. Elles peuvent être consultées à l'adresse suivante: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>

1.3.2. Le règlement (UE) 2018/1139 et ses règles connexes

1.3.2.1. Exigences juridiques

Le règlement (UE) 2018/1139⁷ est la pièce maîtresse du système de sécurité aérienne de l'UE. Il a pour objectif d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe en instaurant des règles communes dans ce domaine. Il permet également la reconnaissance mutuelle des certificats, introduit une procédure d'inspections de normalisation en vue de contrôler l'application des règles par les États membres, et institue l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

Le règlement (UE) 2018/1139 définit les «exigences essentielles» correspondant aux objectifs ambitieux et aux obligations que les autorités, les individus et les organismes sont tenus de respecter en vue d'atteindre l'objectif déclaré. Les exigences essentielles mettent en œuvre les normes et les pratiques recommandées décrites dans les annexes de la convention de Chicago. Elles concernent les produits, pièces et équipements aéronautiques; les exploitants intervenant dans la navigation aérienne, ainsi que les pilotes et les personnes, produits et organismes

4 [EUR-Lex - 32014R0598 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

5 <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>

6 <https://www.easa.europa.eu/regulations>

7 Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

intervenant dans la formation et l'examen médical des pilotes; les aérodromes; et la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne (GTA/SNA) assurés dans l'espace aérien du territoire auquel s'applique le traité sur l'Union européenne; les contrôleurs de la circulation aérienne; et les aéronefs sans équipage à bord.

En application du règlement (UE) 2018/1139, la Commission a adopté un certain nombre de règlements délégués et de règlements d'exécution, dont ceux qui sont énumérés dans le tableau figurant à la section 1.3.1.

Toutes ces règles sont directement applicables dans les États membres et ne nécessitent pas de mesures nationales de transposition.

Dans l'Union européenne, la responsabilité de l'application du droit de l'UE incombe au premier chef aux États membres. La plupart des tâches de certification et de supervision requises par le règlement (UE) 2018/1139 et ses modalités d'application doivent donc être exécutées au niveau national par les autorités nationales compétentes. Toutefois, dans certains cas bien définis, tels que les agréments d'organisme de conception par exemple, l'AESA constitue l'autorité compétente et est habilitée à délivrer des certificats et à prendre les mesures d'application correspondantes.

Les domaines de la sécurité aérienne dans lesquels la compétence de l'UE est actuellement exercée sont les suivants:

1) Certification en matière de navigabilité et d'environnement

Les règles de l'UE s'appliquent aux aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), du règlement (UE) 2018/1139, autres que des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont conformes aux exigences essentielles relatives à la navigabilité fixées à l'annexe II dudit règlement.

En ce qui concerne le bruit et les émissions, ces aéronefs et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont conformes aux exigences en matière de protection de l'environnement définies dans les derniers amendements à l'annexe 16 de la convention de Chicago, qui est régulièrement adaptée. Les exigences essentielles relatives à la compatibilité environnementale énoncées à l'annexe III du règlement (UE) 2018/1139 s'appliquent aux produits, pièces et équipements non fixes dans la mesure où les dispositions de la convention de Chicago visées à l'article 9, paragraphe 2, premier alinéa, dudit règlement ne contiennent pas d'exigences relatives à la protection de l'environnement.

Un ensemble de règles relatives à la navigabilité initiale et au maintien de la navigabilité s'applique à la conception des produits, à la conception de pièces, à la conception d'équipements non fixes, aux aéronefs, aux organismes responsables de la conception, de la production, de la gestion du maintien de la navigabilité et de la maintenance, selon le cas, des produits, des pièces et des équipements non fixes, ainsi qu'au personnel responsable de ces activités.

2) Protection de l'environnement

L'AESA applique des mesures en ce qui concerne les émissions et le bruit, aux fins de la certification de la conception des produits conformément à l'article 11 du règlement (UE) 2018/1139, l'objectif étant de prévenir les effets nocifs significatifs pour le climat, l'environnement et la santé humaine imputables aux produits de l'aviation civile en cause. Lorsqu'elle prend ces mesures, l'AESA tient dûment compte des normes internationales et des pratiques recommandées, des avantages pour l'environnement, de la faisabilité technologique et de l'impact économique. Il s'agit notamment de veiller à ce que les normes environnementales soient disponibles grâce à la participation efficace de l'UE en amont du processus du Comité de la Protection de l'Environnement en aviation (CAEP) de

l'OACI. En outre, le règlement (UE) 2018/1139 habilite l'UE à élaborer des normes environnementales dans les domaines où aucune norme de l'OACI n'est disponible, parmi lesquels figurent, entre autres, les aéronefs hybrides, électriques et fonctionnant à l'hydrogène.

D'une manière générale, la Commission et l'AESA définissent et coordonnent les politiques et actions de protection de l'environnement dans le secteur de l'aviation civile au niveau de l'UE. Dans ce contexte, la Commission, l'AESA, d'autres institutions, organes et organismes de l'UE ainsi que les États membres sont invités à coopérer sur les questions environnementales. La coopération englobe des activités liées au système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE) et au règlement relatif à l'enregistrement, à l'évaluation et à l'autorisation des substances chimiques, ainsi qu'aux restrictions applicables à ces substances (REACH)⁸. Dans le même contexte, l'AESA contribue aussi à la mise en œuvre des actions de la stratégie de l'UE pour l'environnement, telles que l'élaboration d'un programme d'étiquetage environnemental pour l'aviation dans le cadre de la stratégie pour une mobilité intelligente et durable⁹, ainsi que le soutien apporté à l'élaboration du paquet «Ajustement à l'objectif 55», qui comprend la proposition de la Commission relative au cadre législatif RefuelEU Aviation¹⁰, laquelle assigne à l'AESA une tâche de suivi et d'information sur l'adoption de carburants durables par le secteur de l'aviation.

En outre, un rapport environnemental élaboré conjointement par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) et l'AESA, avec le soutien du gestionnaire de réseau du ciel unique européen (SES), fait un bilan objectif de la situation en matière de protection de l'environnement en relation avec l'aviation civile dans l'Union. Ce rapport, publié tous les trois ans dans le rapport environnemental de l'aviation européenne, contient des recommandations sur la manière d'améliorer le niveau de protection de l'environnement dans le domaine de l'aviation civile dans l'Union. Le dernier rapport en date a été publié en septembre 2022¹¹.

L'AESA a également pour mandat de collecter et de vérifier les informations relatives au bruit et aux performances des aéronefs aux fins de la modélisation du bruit autour des aéroports, en vertu du règlement (UE) n° 598/2014¹².

3) Personnel navigant

Les pilotes et les membres d'équipage de cabine participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2018/1139, autres que des aéronefs sans équipage à bord, ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les

⁸ [Règlement \(CE\) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances \(REACH\), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement \(CEE\) n° 793/93 du Conseil et le règlement \(CE\) n° 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission.](#)

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/qanda_20_2330

¹⁰ COM(2021) 561 final.

¹¹ https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

¹² Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE; JO L 173 du 12.6.2014, p. 65.

organismes intervenant dans la formation, les examens, les contrôles et la surveillance médicale de ces pilotes et membres d'équipage de cabine sont conformes aux exigences essentielles définies à l'annexe IV dudit règlement. Les pilotes doivent être titulaires d'une licence de pilote et d'un certificat médical de pilote correspondant à l'activité en cause, les membres d'équipage de cabine participant à des opérations de transport aérien commercial doivent être titulaires d'une attestation, et des agréments sont requis en ce qui concerne les centres aéromédicaux, les organismes de formation des pilotes et les organismes de formation des équipages de cabine.

Un certificat est exigé concernant chaque simulateur d'entraînement au vol utilisé pour la formation des pilotes. Les personnes responsables de l'entraînement au vol, de la simulation de vol ou de l'évaluation des compétences des pilotes, ainsi que les examinateurs aéromédicaux, sont également tenues d'être titulaires d'un certificat.

4) Opérations aériennes

L'exploitation des aéronefs relevant du règlement (UE) 2018/1139 autres que des aéronefs sans équipage à bord est conforme aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V et, le cas échéant, aux annexes VII et VIII dudit règlement. Les exploitants d'aéronefs déclarent avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation d'aéronefs en conformité avec les modalités d'application de l'UE en vigueur, ou sont titulaires d'un certificat. Le certificat précise les privilèges accordés à l'exploitant d'aéronef et peut être modifié pour ajouter ou supprimer des privilèges. De même, le certificat peut être limité, suspendu ou retiré lorsque le titulaire ne respecte plus les règles et procédures de l'UE applicables concernant la délivrance et le maintien de ce certificat.

5) Aérodromes et assistance en escale

Les aérodromes, les équipements d'aérodrome liés à la sécurité, l'exploitation d'aérodromes et la prestation de services d'assistance en escale et de gestion d'aire de trafic (AMS) dans les aérodromes satisfont aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VII et, le cas échéant, à l'annexe VIII du règlement (UE) 2018/1139. Les règles de l'UE s'appliquent aux aérodromes situés sur le territoire auquel les traités s'appliquent:

- qui sont ouverts au public;
- sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial; et
- qui comprennent des pistes revêtues de 800 m au moins, ou
- qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères utilisant des procédures d'approche ou de départ aux instruments.

Les règles de l'UE fixent des exigences communes pour:

- la conception, la maintenance et l'exploitation des aérodromes,
- y compris les équipements liés à la sécurité utilisés dans ces installations;
- la conception, la production, la maintenance et l'exploitation des équipements d'aérodrome liés à la sécurité utilisés ou destinés à être utilisés dans les aérodromes relevant du champ d'application des règles de l'UE, et la fourniture de services d'assistance en escale et d'AMS dans ces aérodromes;
- la protection des abords des aérodromes visés, sans préjudice du droit de l'Union et du droit national en matière d'environnement et d'aménagement du territoire.

6) GTA/SNA, y compris la mise en œuvre du SES

La prestation de services GTA/SNA est conforme aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII et, s'il y a lieu, à l'annexe VII. Les aéronefs exploités dans l'espace aérien du SES, à l'exception de ceux engagés dans les activités visées à l'article 2, paragraphe 3,

point a), du règlement (UE) 2018/1139, sont conformes aux exigences essentielles énoncées au point 1 de l'annexe VIII. Les prestataires de services GTA/SNA sont tenus de détenir un certificat précisant les privilèges accordés, une fois qu'ils ont démontré qu'ils respectaient les règles applicables de l'UE. De même, les organismes participant à la conception, à la fabrication ou à la maintenance de systèmes GTA/SNA et de composants GTA/SNA peuvent être tenus de détenir un certificat.

L'AESA est l'autorité compétente en matière de certification, de supervision et du contrôle l'application en ce qui concerne certains prestataires de services GTA/SNA et organismes de formation ATCO (notamment les prestataires paneuropéens) ainsi que les organismes participant à la conception, à la fabrication ou à la maintenance des systèmes GTA/SNA et des composants GTA/SNA.

L'AESA fournit, sur demande, une assistance technique à la Commission pour la mise en œuvre du SES tel que défini à l'article 93 du règlement (UE) 2018/1139.

7) Contrôleurs de la circulation aérienne

Les contrôleurs de la circulation aérienne participant à la prestation de services GTA/SNA ainsi que les personnes, organismes et outils de simulation intervenant dans la formation, les examens, les contrôles et la surveillance médicale de ces contrôleurs de la circulation aérienne, sont conformes aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII du règlement (UE) 2018/1139. Les contrôleurs de la circulation aérienne sont tenus d'être titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne et d'un certificat médical de contrôleur de la circulation aérienne précisant les privilèges accordés, et ces documents peuvent être modifiés pour ajouter ou retirer des privilèges, ainsi que limités, suspendus ou retirés lorsque le titulaire ne respecte plus les règles et procédures applicables de l'UE en matière de délivrance et de maintien d'une licence ou d'un certificat médical. Les organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne et les centres aéromédicaux doivent être titulaires d'un agrément. Les personnes chargées de dispenser la formation pratique, celles chargées d'évaluer les compétences pratiques des contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que les examinateurs aéromédicaux, sont également tenus de satisfaire à certaines exigences en matière de compétences.

8) Aéronefs sans équipage à bord

La conception, la production, la maintenance et l'exploitation des aéronefs sans équipage et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, satisfont aux exigences essentielles énoncées à l'[annexe IX](#) et, le cas échéant, aux exigences essentielles énoncées aux annexes II, IV et V du règlement (UE) 2018/1139. Compte tenu de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, des caractéristiques opérationnelles des aéronefs sans équipage à bord concernés et des caractéristiques de la zone d'exploitation, un certificat peut être requis pour la conception, la production, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que pour le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités. Le certificat précise les limitations, conditions d'exploitation et privilèges liés à la sécurité et peut être modifié pour ajouter ou supprimer des limitations, conditions et privilèges, ainsi que limité, suspendu ou retiré lorsque le titulaire ne satisfait plus aux conditions, règles et procédures de délivrance ou de maintien de ce certificat.

9) Exploitants de pays tiers

Les aéronefs visés à l'[article 2, paragraphe 1, point c](#)), du règlement (UE) 2018/1139, ainsi que leur personnel navigant et leur exploitation, sont conformes aux normes applicables de l'OACI. En l'absence de telles normes, ces aéronefs, leur équipage et leur exploitation satisfont, en ce qui concerne les aéronefs autres que les aéronefs sans équipage à bord, aux exigences essentielles énoncées aux annexes II, IV et V du règlement (UE) 2018/1139. Les aéronefs sans équipage à bord satisfont quant à eux aux exigences essentielles énoncées à l'[annexe IX](#) et, le cas échéant, aux exigences essentielles énoncées aux annexes II, IV et V dudit règlement.

10) Recherche et innovation (R&I)

Le règlement (UE) 2018/1139 a conféré un certain nombre de nouvelles compétences clés à l'AESA. Dans le domaine de la R&I, l'Agence assiste la Commission et les États membres dans la détermination des thèmes de recherche essentiels dans le domaine de l'aviation civile afin de contribuer à garantir la cohérence et la coordination entre la recherche et le développement sur fonds publics et les politiques relevant du champ d'application du règlement. Elle soutient la Commission aux fins de la définition et de l'exécution des programmes-cadres de l'Union pour des activités de recherche et d'innovation et des programmes de travail annuels et pluriannuels pertinents, y compris aux fins des procédures d'évaluation, de l'examen des projets financés et de l'exploitation des résultats des projets de recherche et d'innovation. L'AESA met également en œuvre des volets du programme-cadre de l'UE pour la recherche et l'innovation liés à l'aviation civile, et elle mène des activités de recherche ad hoc qui sont compatibles avec les tâches de l'Agence et les objectifs du règlement (UE) 2018/1139.

Le secteur aéronautique européen s'est bien développé au cours des dernières décennies, plaçant l'Europe en position de premier plan sur un marché mondial concurrentiel. Les programmes européens de R&I de dans le domaine de l'aviation, ainsi que les activités de recherche des États membres et du secteur privé, sont des facteurs déterminants. Ces initiatives vont directement dans le sens de l'objectif de l'EASP et de l'EPAS, qui est d'assurer le niveau le plus élevé de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement en Europe.

Les découvertes de nouvelles technologies et de nouveaux concepts se succèdent à un rythme sans précédent. Les programmes européens et nationaux de R&I, notamment Clean Sky/Clean Aviation et SESAR, élaborent de nouveaux concepts et solutions dans le domaine de l'aviation, qui devront être certifiés ou approuvés avant d'entrer en exploitation en Europe et dans des pays tiers. En outre, de nouveaux arrivants, en particulier dans le secteur des drones, introduisent de nouvelles exigences sur l'échiquier aéronautique européen, et entraînent la nécessité de nouvelles réponses réglementaires européennes.

Le système européen de sécurité aérienne soutient le déploiement de ces nouvelles solutions et, plus généralement, l'intégration sûre de nouvelles technologies et de nouveaux concepts.

En ce qui concerne l'EPAS, les projets de recherche qui sont intégrés au plan proviennent de la liste des thèmes prioritaires de l'agenda de recherche pour lesquels une source de

financement est garantie ou pour lesquels il est probable que le projet sera financé au début de la période de référence de l'EPAS concerné¹³.

Le programme Data4Safety constitue une source précieuse pour la récolte de données pertinentes (données de vol, données relatives au trafic, aux conditions météorologiques, aux rapports sur la sécurité, etc.) qui sont disponibles sous une forme agrégée à l'appui de projets de recherche, conformément à l'article 72 du règlement (UE) 2018/1139, qui demande à l'AESA de collecter et d'analyser les données relatives à la sécurité afin de détecter les risques et de mesurer les performances de sécurité du système européen de sécurité aérienne.

11) Interdépendances entre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, notamment en ce qui concerne la cybersécurité

Le règlement (UE) 2018/1139 dispose que la Commission, l'Agence et les États membres coopèrent sur les questions de sûreté liées à l'aviation civile, y compris la cybersécurité, lorsqu'il existe des interdépendances entre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile. L'Agence peut aussi apporter, sur demande et lorsqu'elle possède l'expertise voulue en matière de sécurité, une assistance technique à la Commission aux fins de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil⁴¹ et d'autres dispositions applicables de la législation de l'Union. Afin de contribuer à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, l'Agence réagit si nécessaire, sans retard injustifié, en cas de problème urgent en prenant des mesures liées à la certification en matière de navigabilité et d'environnement pour remédier aux vulnérabilités de la conception des aéronefs, et en recommandant des mesures correctrices que doivent prendre les autorités nationales compétentes ou les personnes physiques et morales soumises au règlement (UE) 2018/1139, et/ou en diffusant les informations pertinentes auprès desdites autorités et desdites personnes, lorsque le problème concerne l'exploitation des aéronefs, notamment quant aux risques que présentent les zones de conflit pour l'aviation civile.

12) Coopération internationale

En vertu d'accords internationaux dans le secteur de l'aviation, l'UE étend son cadre réglementaire aux pays tiers et aux régions du monde entier. Ces accords visent soit une convergence complète de la réglementation avec les règles de l'UE applicables en vue d'élargir le marché unique de l'aviation de l'UE à ces pays et régions tiers, soit l'établissement de règles et de procédures pour la reconnaissance mutuelle des certificats. À cet égard, il est important de noter les efforts considérables déployés par la Commission et l'AESA pour fournir une assistance technique aux pays et régions tiers afin de les aider à mettre en œuvre la législation de l'UE applicable dans le domaine de l'aviation. Cette assistance contribue à l'harmonisation des règles, à la reconnaissance mutuelle des certificats, dans l'intérêt de l'industrie européenne, et à la promotion des normes de sécurité européennes dans le secteur de l'aviation. L'Agence coopère avec les autorités compétentes des pays tiers et avec les organisations internationales et établit des arrangements de travail avec ces autorités et organisations internationales.

Dans le cadre de l'OACI, l'AESA aide les États membres à exercer leurs droits et à s'acquitter de leurs obligations aux termes des conventions internationales dans les domaines

¹³ De plus amples informations sur les activités de recherche de l'Agence sont disponibles sur le site web de l'AESA, à l'adresse suivante: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

couverts par le présent règlement, en particulier leurs droits et obligations découlant de la convention de Chicago.

L'Agence fait office d'organisation régionale de supervision de la sécurité dans le cadre de l'OACI (voir section 1.2 ci-dessus).

13) Gestion de crises dans le domaine de l'aviation

La Commission, ainsi que l'AESA conformément à l'article 91 du règlement (UE) 2018/1139, ont pris des mesures immédiates dans leur domaine de compétence pour contribuer à une réaction en temps utile à la crise de la COVID-19 et à l'atténuation de celle-ci. L'AESA, en coordination avec les parties prenantes concernées, a publié un certain nombre d'exigences et de recommandations à l'intention des États membres et des parties prenantes du secteur de l'aviation, sous la forme de directives sur la sécurité, de bulletins d'information sur la sécurité, de lignes directrices et de documents relatifs à la promotion de la sécurité.

Parmi ces documents, l'AESA et le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (CEPCM) ont publié conjointement un document définissant des mesures destinées à garantir la sécurité sanitaire des usagers et du personnel des transports aériens dès que les compagnies aériennes reprendront leurs horaires de vol réguliers à la suite des graves perturbations causées par la COVID-19¹⁴.

14) Interdépendances entre la sécurité de l'aviation civile et les facteurs socio-économiques

L'article 89 du règlement (UE) 2018/1139 a introduit l'exigence selon laquelle *«[l]a Commission, l'Agence, les autres institutions, organes et organismes de l'Union et les États membres coopèrent, dans le cadre de leurs domaines de compétence respectifs, afin qu'il soit tenu compte des interdépendances entre la sécurité de l'aviation civile et les facteurs socio-économiques connexes, notamment dans le cadre des procédures réglementaires ainsi que de la supervision et de la mise en œuvre de la notion de culture juste [...] afin de prendre en considération les risques socio-économiques pour la sécurité aérienne»*.

Il impose en outre à l'Agence de *«publie[r] tous les trois ans un rapport qui dresse un bilan objectif des actions menées et des mesures prises, en particulier celles qui portent sur les interdépendances entre la sécurité de l'aviation civile et les facteurs socio-économiques»*.

Ceci est conforme au processus européen de gestion des risques pour la sécurité (MRS), un processus proactif et fondé sur les données qui vise donc à recenser et à évaluer systématiquement les problèmes de sécurité, y compris ceux découlant de facteurs socio-économiques. L'AESA a publié son premier rapport au titre de l'article 89 en décembre 2021¹⁵. Le rapport examine en particulier l'influence des facteurs socio-économiques sur la sécurité dans les domaines de l'emploi et des conditions de travail, de la santé et du mode de vie et de l'éducation. Il recense également d'éventuelles actions et mesures à mettre en œuvre dans le contexte de l'EPAS.

14 [Protocole COVID-19 sur la sécurité sanitaire dans l'aviation de l'AESA et du CEPCM | EASA \(europa.eu\)](#)

15 [L'AESA publie une étude sur les facteurs socio-économiques liés à la sécurité aérienne | EASA \(europa.eu\)](#)

1.3.2.2. Mesures adoptées par l'Agence

La mise en œuvre du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution qui en découlent s'appuie, le cas échéant, sur des spécifications de certification (CS) et d'autres spécifications détaillées (DS), des moyens acceptables de conformité (AMC) et des documents d'orientation (GM).

Les CS prévoient des normes techniques indiquant les moyens de démontrer la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. Elles sont utilisées aux fins de la certification des produits, des personnes et des organismes. Lorsque le règlement (UE) 2018/1139 le prévoit, certaines CS constituent la base de certification pour la délivrance du certificat par l'AESA.

Les DS sont des normes non contraignantes établies par l'Agence aux fins de la mise en œuvre de certaines dispositions du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, lorsque le règlement (UE) 2018/1139 exige l'utilisation de DS pour la déclaration de conformité de l'organisme ou de la personne soumis à cette obligation de déclaration.

Les AMC sont des normes non contraignantes établies par l'Agence qui sont utilisées par les organismes pour démontrer la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, ou avec les CS et les DS.

Les GM sont des documents non contraignants publiés par l'Agence, qui contribuent à illustrer la signification des actes délégués, des actes d'exécution, des CS ou des DS, et qui sont utilisés pour étayer l'interprétation du règlement (UE) 2018/1139, des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, ainsi que des CS et des DS.

1.3.2.3. Mesures dérogatoires

La navigation aérienne étant une activité complexe, toutes les situations ne peuvent pas être encadrées par des règles et une certaine flexibilité est nécessaire pour pouvoir mener les activités tout en maintenant un niveau de sécurité adéquat.

À cette fin, le règlement (UE) 2018/1139 prévoit des dispositions dérogatoires qui permettent aux États membres d'accorder des dérogations aux exigences applicables aux personnes physiques ou morales soumises au règlement, en cas de circonstances imprévisibles urgentes touchant ces personnes ou de besoins opérationnels urgents de ces personnes, lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

- il n'est pas possible d'agir de manière adéquate face à ces circonstances ou besoins en conformité avec les exigences applicables;
- la sécurité, la protection de l'environnement et la conformité avec les exigences essentielles applicables sont garanties, si nécessaire par l'application de mesures d'atténuation;
- l'État membre a atténué toute distorsion possible des conditions du marché liée à l'octroi de la dérogation; et
- la dérogation est d'une portée et d'une durée limitées au strict nécessaire et est appliquée d'une manière non discriminatoire.

Lorsque la dérogation a été accordée pour une durée qui dépasse huit mois consécutifs ou lorsqu'un État membre a accordé la même dérogation à plusieurs reprises et que sa durée totale dépasse huit mois, l'Agence procède à une évaluation en vue de déterminer si les conditions énoncées ci-dessus sont remplies et adresse, dans les trois mois qui suivent la date

de réception de la notification, une recommandation à la Commission sur la base du résultat de cette évaluation. En pareil cas, la Commission évalue, compte tenu de cette recommandation, si ces conditions sont remplies. Lorsqu'elle considère que ces conditions ne sont pas remplies ou qu'elle s'écarte du résultat de l'évaluation effectuée par l'Agence, la Commission adopte, dans les trois mois à compter de la date de réception de cette recommandation, un acte d'exécution contenant sa décision à cet effet. Sur notification d'un acte d'exécution confirmant que ces conditions ne sont pas remplies, l'État membre concerné retire immédiatement la dérogation accordée.

Lorsqu'un État membre considère que la conformité avec les exigences essentielles applicables énoncées dans les annexes peut être démontrée par d'autres moyens que ceux prévus dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base du présent règlement, et que ces moyens présentent des avantages significatifs en termes de sécurité de l'aviation civile ou d'efficacité pour les personnes soumises au présent règlement ou pour les autorités concernées, il peut soumettre à la Commission et à l'Agence une demande motivée de modification de l'acte délégué ou de l'acte d'exécution concerné de façon à permettre l'utilisation de ces autres moyens. En pareil cas, l'Agence adresse, sans retard injustifié, une recommandation à la Commission sur la question de savoir si la demande de l'État membre remplit les conditions énoncées ci-dessus. Lorsque cela est nécessaire, la Commission envisage, sans retard et compte tenu de cette recommandation, de modifier l'acte délégué ou l'acte d'exécution concerné.

1.3.3. Enquêtes sur les accidents et incidents dans l'aviation civile

Les règles régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents sont définies au niveau européen et figurent dans le règlement (UE) n° 996/2010¹⁶. Ce règlement vise à garantir un niveau élevé d'efficacité, de diligence et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile en Europe, dont l'unique objectif est la prévention des accidents et incidents sans détermination des fautes ou des responsabilités. Il renforce encore davantage la coopération entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité par la mise en place d'un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ENCASIA) et introduit des dispositions prévoyant le stockage, dans une base de données centrale de l'Union européenne, des recommandations de sécurité et des réponses données à ces recommandations.

De plus amples informations sur les procédures d'enquête sur les accidents et les incidents dans l'Union européenne figurent à la [section 1.5](#).

1.3.4. Comptes rendus, analyse et suivi d'événements dans l'aviation civile

Le règlement (UE) n° 376/2014¹⁷ contient des règles relatives aux comptes rendus, à l'analyse et au suivi d'événements, qui complètent les règles spécifiques au domaine concernant les comptes rendus d'événements incluses dans les règlements d'exécution en la matière. Cet acte

16 Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35).

17 Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18).

législatif instaure des exigences visant à promouvoir une solide culture en matière de notification. Il impose également au secteur d'activité, aux États membres et à l'AESA de collecter et d'analyser des renseignements concernant les événements pour étayer leurs procédures de gestion de la sécurité. De plus, il garantit la protection adéquate et le partage, entre les États membres et avec l'AESA, des informations collectées. Le règlement contient en outre des dispositions visant à promouvoir les principes de la «culture juste» dans tous les États membres.

Enfin, l'EASP tire parti des travaux du réseau d'analystes mis en place par le présent règlement afin de déterminer, sur la base de données probantes, les actions qui doivent être mises en œuvre au niveau de l'Union. Ces travaux s'appuient sur des analyses avancées disponibles sur la plateforme Data4Safety ainsi que sur la possibilité, le cas échéant, de fusionner les données sur les événements avec d'autres sources de données, renforçant ainsi la dimension fondée sur les données de ces travaux et permettant une meilleure détection et évaluation des risques à l'échelle du système.

1.3.5. Liste européenne des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne

Le règlement (CE) n° 2111/2005¹⁸ instaure des règles concernant l'établissement et la publication d'une liste de l'UE, fondée sur des critères communs, des transporteurs aériens qui, pour des motifs de sécurité, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union. La [liste des compagnies aériennes interdites](#)¹⁹ adoptée sur la base de ce règlement figure elle-même dans un règlement et est donc directement applicable dans les États membres. Cette liste est en effet établie par le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission²⁰. Elle est régulièrement mise à jour.

Aux fins de la mise à jour de la liste, la Commission est assistée par le «comité de la sécurité aérienne» composé d'experts techniques en matière de sécurité aérienne de tous les États de l'AESA et présidé par elle. Sur proposition de la Commission, le «comité de la sécurité aérienne» adopte ses avis à la majorité qualifiée²¹.

La décision d'ajouter un transporteur (ou un groupe de transporteurs certifiés dans le même État) sur la liste ou de l'en retirer est prise sur la base des critères communs de sécurité énumérés par le règlement (CE) n° 2111/2005. Ces critères prennent en considération, par exemple, l'existence de manquements en matière de sécurité de la part d'un transporteur aérien, une lacune dans la capacité ou une réticence d'un transporteur aérien ou des autorités

18 Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 344 du 27.12.2005, p. 15).

19 Pour de plus amples informations: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_fr.htm.

20 Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 84 du 23.3.2006, p. 14).

21 Les modalités procédurales sont décrites dans le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

chargées de sa supervision à traiter des manquements en matière de sécurité, les interdictions d'exploitation imposées par des pays tiers, les rapports d'audit dressés par des pays tiers ou des organisations internationales (OACI) et des informations étayées relatives à un accident. Tous les critères tiennent compte des normes de sécurité aérienne applicables, à savoir soit les NPR de l'OACI dans le cas des exploitants de pays tiers, soit le droit de l'UE dans le cas des exploitants européens.

1.4. Répartition des responsabilités en matière de sécurité dans l'Union européenne

1.4.1. Processus décisionnel au sein de l'Union européenne

L'article 100, paragraphe 2, du TUE autorise l'adoption de mesures visant à améliorer la sécurité du transport aérien, entre autres. Ces mesures sont arrêtées par le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions.

Ces dispositions législatives sont proposées par la Commission, qui dispose d'un droit d'initiative, et soumises au Parlement européen et au Conseil, souvent qualifiés de «colégislateurs». Le Parlement européen, dont les membres sont élus par les citoyens européens, et le Conseil, composé des représentants des États membres, peuvent modifier le texte proposé par la Commission, dans les limites imposées par les traités. L'adoption d'une proposition par les colégislateurs suppose qu'ils se soient finalement mis d'accord sur un texte concordant.

Une fois que le Parlement européen et le Conseil ont approuvé le texte final, celui-ci est cosigné par les présidents et les secrétaires généraux des deux institutions. Le texte est ensuite publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Les règlements sont obligatoires et directement applicables sur tout le territoire de l'UE à partir de la date indiquée dans la version publiée au Journal officiel.

Les actes adoptés conformément à la procédure décrite ci-dessus peuvent conférer à la Commission des pouvoirs délégués et des compétences d'exécution. La Commission ne peut les exercer que si l'acte juridique de base le prévoit.

Pour l'adoption des actes délégués, un groupe d'experts spécifique a été mis en place, au sein duquel la Commission, après un examen approfondi des propositions réglementaires avec des experts représentant les États membres, adopte les actes délégués. Pour l'adoption des actes d'exécution, un comité spécifique²² a été créé pour adopter des projets d'actes d'exécution des règlements (UE) 2018/1139 et (UE) 376/2014, au sein duquel la Commission présente des projets de règlements fondés principalement sur des propositions de l'AESA (les «avis») qui ont fait l'objet d'une large consultation des parties prenantes avant d'être publiés par l'Agence. Le projet de règlement est examiné par ce comité de réglementation composé de représentants des 27 États membres, qui compte également en tant qu'observateurs les représentants de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège, de la Suisse et de l'Autorité de surveillance AELE, conformément à l'accord EEE²³ et à l'accord entre la Communauté

22 Comité pour l'application des règles de sécurité communes dans le domaine de l'aviation civile — «Comité de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne: Comité AESA».

23 Accord sur l'Espace économique européen (JO L 1 du 3.1.1994, Annexe XIII — p. 1-101).

européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien²⁴. Le comité émet généralement un avis favorable sur les mesures proposées par la Commission, à la suite de quoi le règlement d'exécution est donc adopté.

Un autre comité revêt de l'importance dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile: le «comité de la sécurité aérienne» qui participe à la mise à jour de la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005. En outre, le comité du ciel unique est chargé d'adopter les règles du système de performance, ce qui englobe les indicateurs de performance en matière de sécurité pour la GTA/SNA.

1.4.2. Compétences et responsabilités en matière de sécurité aérienne dans le système européen de sécurité

1.4.2.1. Synthèse des compétences et des responsabilités en matière de sécurité aérienne dans le système européen de sécurité

24 Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien (JO L 114 du 30.4.2002, p. 73).

Tableau 2. Autorités compétentes en vertu des règles de l'UE

DOMAINE DE COMPÉTENCE	ÉTATS MEMBRES	AESA
Navigabilité des aéronefs et protection de l'environnement, s'agissant: - des avions; - des aéronefs à voilure tournante; - des planeurs; - des ballons; - des dirigeables; - des aéronefs à décollage et atterrissage verticaux électriques.	Certification (individuelle) de navigabilité des aéronefs	Certification de type des aéronefs, moteurs et hélices
	Certification (individuelle) acoustique des aéronefs	Certification des pièces et équipements
	s.o.	Certification et supervision des organismes de conception
	Certification et supervision des organismes de production, à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Certification et supervision des organismes de production de pays tiers Certification et supervision des organismes de production de l'UE dont le certificat a été transféré conformément à l'article 64 ou 65 du RB ²⁵
	Certification et supervision des organismes de maintenance (partie 145), à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Certification et supervision des organismes de maintenance de pays tiers (partie 145) Certification et supervision des organismes de l'UE relevant de la partie 145 dont le certificat a été transféré conformément à l'article 64 ou 65 du RB
	Certification et supervision des organismes chargés de tâches combinées de navigabilité (partie CAO), à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Certification et supervision des organismes chargés de tâches combinées de navigabilité de pays tiers (partie CAO) Certification et supervision des organismes de l'UE relevant de la partie CAO dont le certificat a été transféré conformément à l'article 64 ou 65 du RB.
Certification et supervision des organismes de gestion du maintien de la navigabilité (partie CAMO), à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Certification et supervision des organismes de gestion du maintien de la navigabilité de pays tiers	

²⁵ Article 64: réattribution de la responsabilité à la demande d'États membres – Article 65: réattribution de la responsabilité à la demande d'organismes actifs dans plus d'un État membre.

	Octroi de licences aux personnels de certification de maintenance	(partie CAMO) Certification et supervision des organismes de gestion du maintien de la navigabilité de l'UE dont le certificat a été transféré conformément à l'article 64 ou 65 du RB s.o.
	Certification et supervision des organismes de formation à la maintenance des aéronefs (partie 147), à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Certification et supervision des organismes de formation à la maintenance des aéronefs de pays tiers (partie 147) Agrément des organismes de formation à la maintenance des aéronefs de l'UE (partie 147) dont le certificat a été transféré conformément à l'article 64 ou 65 du RB
Opérations aériennes	s.o.	Autorisation des exploitants de pays tiers (transport aérien commercial)
	Certification et supervision des transporteurs aériens commerciaux/titulaires d'un certificat de transporteur aérien (CTA), à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Certification et supervision des transporteurs aériens commerciaux dont le CTA a été transféré conformément à l'article 64 ou 65 du RB
	Supervision/autorisation d'autres exploitants (exploitations non commerciales, exploitations spécialisées), à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Supervision/autorisation d'autres exploitants lorsque la supervision a été transférée conformément aux articles 64 ou 65 du RB
Personnel navigant et médecine aéronautique	Octroi de licences et certification médicale des pilotes	s.o.
	Délivrance de certificats de membres d'équipage de cabine	s.o.
	Certification et supervision des organismes de formation des pilotes, à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Certification et supervision des organismes de formation des pilotes de pays tiers Certification et supervision des organismes de formation des pilotes de l'UE dont le certificat a été

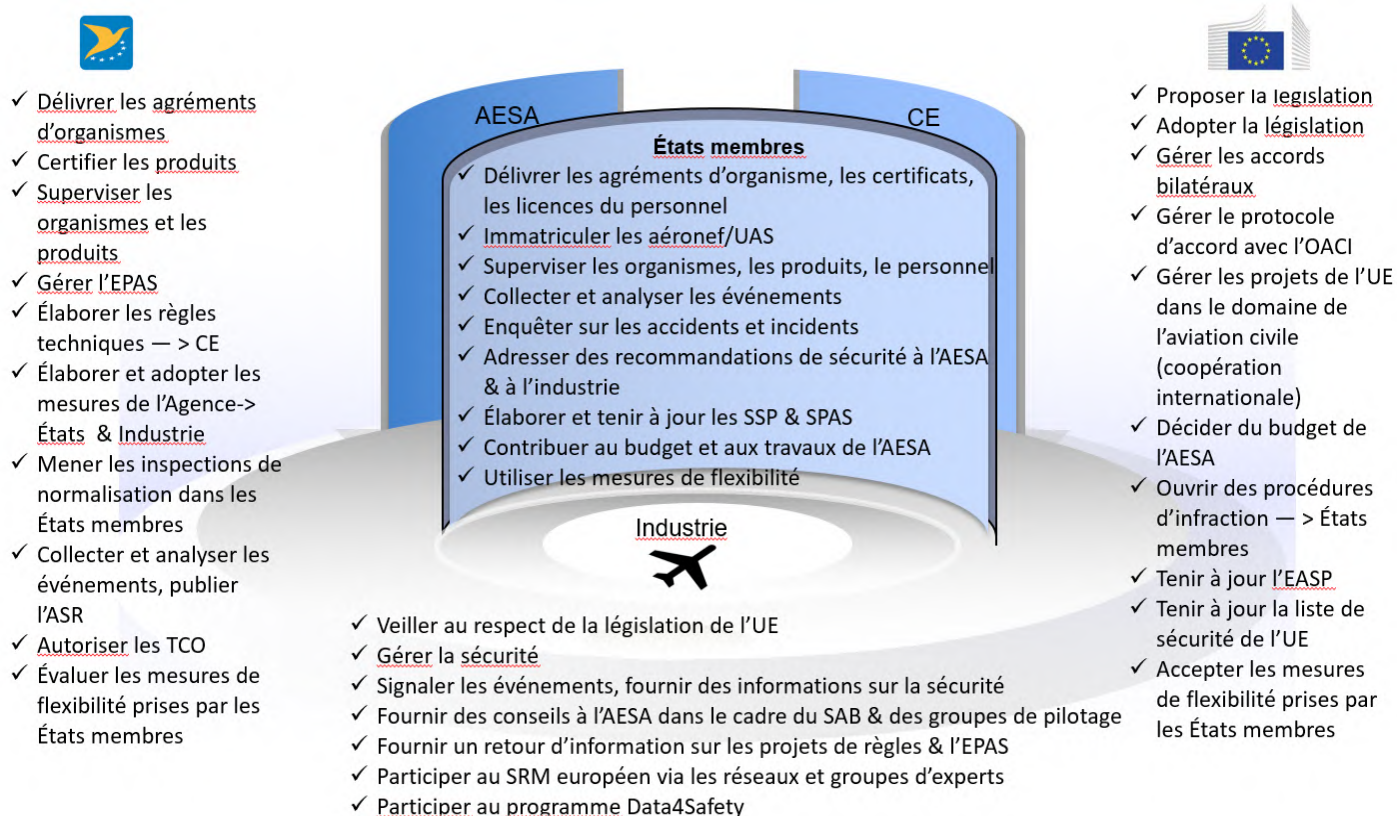
		transféré conformément à l'article 64 ou 65 du RB
	Certification et supervision des centres aéromédicaux, à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Certification et supervision des centres aéromédicaux de pays tiers
	Certification des FSTD, à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Certification des FSTD: - utilisés par les organismes de formation certifiés par l'AESA; - installés dans un pays tiers; - installés dans un État membre à la demande d'un État membre.
	Certification des instructeurs et examinateurs, et des examinateurs aéromédicaux	s.o.
GTA/SNA	Certification et supervision des prestataires de GTA/SNA, à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Certification et supervision des prestataires de GTA/SNA de pays tiers. Certification et supervision des prestataires paneuropéens de GTA/SNA, y compris du gestionnaire de réseau et des prestataires de services DAT.
	s.o.	Certification et supervision en ce qui concerne les certificats et les déclarations se rapportant à certains équipements GTA/SNA liés à la sécurité.
	Octroi de licences et certification médicale des contrôleurs de la circulation aérienne (y compris des instructeurs et des examinateurs)	s.o.
	Certification des organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne, à l'exception de ceux pour lesquels l'AESA est l'autorité compétente	Certification des organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne de pays tiers
	Certification des examinateurs aéromédicaux et des centres médicaux	s.o.
Aérodromes (y compris héliports et vertiports)	Certification des aérodromes et de leurs équipements de sécurité	Certification et supervision en ce qui concerne les certificats et les déclarations se rapportant à certains équipements d'aérodrome liés à la sécurité
	Certification des exploitants d'aérodrome et de	s.o.

	leurs activités	
UAS (Drones)	Enregistrement des exploitants d'UAS et immatriculation des UAS «certifiés»	Vérification de la conception des UAS relevant de la catégorie d'exploitation «spécifique»
	Autorisations d'exploitation pour les UAS relevant de la catégorie d'exploitation «spécifique»	s.o.
	Délivrance initiale et supervision continue des certificats allégés d'exploitant d'UAS (LUC)	s.o.
	Octroi de licences et certification médicale des pilotes à distance d'UAS	s.o.
U-space	Évaluation des risques dans l'espace aérien, désignation de l'espace aérien U-space, reconfiguration dynamique de l'espace aérien et responsabilités connexes	s.o.
	Désignation et certification du prestataire unique de services d'informations communes	s.o.
	Certification des autres prestataires de services U-space (USSP)	Certification des USSP paneuropéens et des USSP de pays tiers

Remarque:

Les responsabilités en matière d'approbation/certification dans les différents domaines de compétence englobent également la gestion de la sûreté et de la sécurité de l'information, le cas échéant. La conformité aux exigences applicables est vérifiée dans le cadre des processus de certification/agrément initiaux et de supervision continue et n'est soumise à aucun agrément/certificat d'organisme distinct. En conséquence, la répartition des responsabilités pour ces domaines suit celle définie dans le tableau 2.

Figure 1. Interaction entre les parties prenantes dans le système européen de sécurité



1.4.2.2. Les États membres

Dans le cadre de la procédure législative ordinaire, le Conseil, composé des représentants des États membres, est colégislateur, au même titre que le Parlement européen (voir [section 1.3.1](#)). Les États membres (mais pas le Conseil en tant que tel) participent également au processus décisionnel dans le cas des actes d'exécution au moyen des procédures de comité établies (voir [section 1.4.1](#)).

En l'état actuel du droit de l'Union, les États membres restent responsables de la réglementation des domaines suivants:

- la navigabilité des aéronefs énumérés à l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 (notamment certains aéronefs présentant un intérêt historique, les aéronefs expérimentaux, les aéronefs légers, etc.);
- l'exploitation des aéronefs dans le cadre 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, pour autant que les États membres n'aient pas décidé d'appliquer les exigences de l'UE prévues à l'article 2, paragraphe 6, du règlement (UE) 2018/1139;
- la gestion du trafic aérien/les services de navigation aérienne, y compris leurs systèmes et constituants, qui sont fournis ou mis à disposition par l'armée, pour autant qu'un État membre n'ait pas décidé d'appliquer les exigences de l'UE conformément à l'article 2, paragraphe 6, du règlement (UE) 2018/1139;

- d) les aérodrômes qui sont exploités par l'armée et sous son contrôle, pour autant qu'un État membre n'ait pas décidé d'appliquer les exigences de l'UE conformément à l'article 2, paragraphe 6, du règlement (UE) 2018/1139;

Remarque: sans préjudice des exigences nationales en matière de sécurité et de défense, les États membres veillent à ce que les services GTA/SNA visés au point c) fournis aux fins du trafic aérien civil ainsi que les installations visées au point d) qui sont ouvertes au public offrent un niveau de sécurité et d'interopérabilité avec les systèmes civils aussi efficace que celui résultant de l'application des exigences essentielles énoncées dans le règlement (UE) 2018/1139.

- e) les aérodrômes qui ne remplissent pas au moins l'un des critères suivants:
 - i) ouverts au public,
 - ii) sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien,
 - iii) pour lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments, et:
 - a. qui comprennent des pistes revêtues de 800 m au moins;
 - b. qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères;
- f) sur décision de l'État membre, les aérodrômes qui remplissent tous les critères énoncés aux points e) i) à e) iii), mais qui ne traitent pas, chaque année, plus de 10 000 passagers de vols commerciaux ou plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret.
- g) les mesures de limitation du temps de vol pour les zones qui ne sont pas couvertes par le droit de l'Union [voir règlement (UE) n° 965/2012, article 8].

Conformément à l'article 2, paragraphe 6, du règlement (UE) 2018/1139, un État membre peut décider d'appliquer une ou plusieurs des sections 1, 2, 3 ou 7 du chapitre III, à certaines ou à l'ensemble des activités visées à l'article 2, paragraphe 3, point a), du règlement et aux personnels et organismes prenant part à ces activités, lorsqu'il considère que, compte tenu des caractéristiques des activités, personnels et organismes en question et du but et du contenu des dispositions concernées, ces dispositions peuvent être appliquées de manière efficace. Cette possibilité dite de «consentement exprès» offre une certaine souplesse aux États membres pour décider des domaines dans lesquels l'application du droit de l'Union peut conduire à des gains d'efficacité en matière de sécurité, d'interopérabilité ou d'efficacité.

Bien que la majeure partie de la législation relative à la sécurité aérienne soit adoptée au niveau de l'Union, les États membres restent compétents pour ce qui est de garantir la sécurité aérienne sur leur territoire et dans leur espace aérien. La plupart des tâches de certification requises par le règlement (UE) n° 2018/1139 et ses modalités d'application, telles que l'agrément des organismes nationaux et l'octroi de licences au personnel, sont exécutées au niveau national. Les autorités des États membres contrôlent ce personnel et ces organismes, effectuent des audits, des évaluations et des inspections, et prennent des mesures pour éviter les infractions.

Toutefois, dans certains domaines, les certificats sont délivrés au niveau de l'Union. En effet, dans ces domaines, les États membres ont délégué à l'UE les responsabilités qui leur incombaient en vertu de la convention de Chicago (voir tableau 2 ci-dessus pour les détails).

Conformément à l'article 64, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/1139, la réattribution de la responsabilité au titre du présent article ne porte pas atteinte aux droits et obligations des

États membres aux termes de la convention de Chicago. Lorsqu'un État membre réattribue, conformément au présent article, la responsabilité des tâches qui lui sont confiées par la convention de Chicago, il informe l'OACI que l'Agence ou un autre État membre assure pour son compte les fonctions et les missions qui lui ont été attribuées aux termes de la convention de Chicago.

Chaque État membre a également pour mission, conformément aux normes de l'OACI et au chapitre II du règlement (UE) 2018/1139, d'élaborer un programme national de sécurité qui doit s'inspirer du programme européen de sécurité aérienne et contribue à la réalisation de la politique européenne de sécurité aérienne.

1.4.2.3. Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA)

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a été créée en 2002 afin de mieux structurer les activités menées dans tous les domaines couverts par le règlement (UE) 2018/1139, de sorte que les tâches confiées à l'UE soient réalisées par un seul et même organisme spécialisé. Le personnel de l'AESA est composé de plus de 800 experts de la navigation aérienne et administrateurs issus de tous les États membres. L'Agence a son siège à Cologne (Allemagne), un bureau à Bruxelles (Belgique) et cinq autres bureaux à Washington (États-Unis), Montréal (Canada), Pékin (Chine), Panama (Panama) et Singapour.

L'AESA est indépendante sur le plan technique et dispose d'une autonomie juridique, administrative et financière. Elle est dotée de la personnalité juridique et assume les tâches et les responsabilités qui lui sont conférées par le règlement (UE) 2018/1139.

Le conseil d'administration de l'AESA, qui réunit la Commission européenne et des représentants des 27 États membres de l'UE, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège et de la Suisse, définit les priorités, établit le budget et contrôle le fonctionnement de l'Agence. Le conseil d'administration invite également des observateurs à ses délibérations, réunissant les États voisins de l'UE ayant signé un accord global dans le domaine de l'aviation avec l'UE et le secteur d'activité représenté par l'intermédiaire de l'organe consultatif de l'AESA.

L'AESA constitue l'autorité compétente pour les domaines de l'aviation énumérés dans le tableau 2 ci-dessus. Dans ce cadre, depuis 2003, l'AESA est responsable de la certification de type des aéronefs dans l'UE. Le certificat délivré par l'AESA atteste que le type d'aéronef satisfait aux exigences de sécurité fixées par la législation de l'UE. L'AESA contrôle la performance du type d'aéronef en service tout au long du cycle de vie d'un aéronef construit sur la base de la conception de type. Elle peut donc prescrire des mesures lorsqu'une situation pouvant compromettre la sécurité a été détectée. À cette fin, elle émet des «consignes de navigabilité» qui sont adressées au titulaire du certificat de type et qui doivent être respectées par les exploitants dans le cadre de la maintenance de leurs aéronefs.

Par ailleurs, l'AESA assume les diverses tâches et responsabilités décrites dans le diagramme 3 ci-dessus. Il s'agit notamment de préparer et d'adopter les avis destinés à aider la Commission dans l'élaboration des volets techniques des règlements délégués et des règlements d'exécution.

Pour la rédaction de ces avis, l'AESA est assistée par des organes consultatifs qui la conseillent aussi sur le contenu, les priorités et l'exécution de son programme de réglementation dans le cadre de l'EPAS. L'Agence prépare et adopte également les mesures (CS et autres DS, AMC et GM) qui soutiennent la mise en œuvre de ces règles techniques communes.

En outre, l'AESA effectue des inspections de normalisation auprès des États membres afin de contrôler l'application des dispositions du règlement (UE) 2018/1139 ainsi que de ses modalités d'application (voir aussi la [section 3.1.1](#)). Elle fait rapport à la Commission,

laquelle décide en dernier ressort du lancement de mesures d'exécution en cas de non-respect des règles, sur la base de consultations techniques et juridiques avec l'Agence.

Dans le domaine GTA/SNA, l'AESA fournit une assistance technique à la Commission dans la mise en œuvre du SES, en menant des inspections techniques, des enquêtes et des études, ainsi qu'en contribuant à la mise en œuvre du plan directeur de gestion du trafic aérien, y compris en soutenant le développement et le déploiement du programme SESAR. En particulier, l'AESA répond aux besoins réglementaires et de mise en œuvre des changements opérationnels essentiels de SESAR et permet d'autres avancées technologiques, telles que, entre autres, les solutions technologiques U-space, la virtualisation, l'architecture en nuage et l'intervention de tours éloignées, grâce à l'utilisation de nouvelles méthodes de travail, aux améliorations opérationnelles et aux technologies mises au point par SESAR. L'AESA soutient également l'ensemble du cycle d'innovation SESAR en évaluant les systèmes proposés et en supervisant les solutions déployées. Celles-ci sont les éléments constitutifs de la future architecture de l'espace aérien en Europe à l'appui de la sécurité, de l'efficacité et de la performance environnementale. L'AESA assure également, au nom de la Commission, la supervision du gestionnaire de réseau chargé des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien pour le SES.

En outre, l'AESA contribue à la mise en œuvre du système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau, notamment en fournissant des documents d'orientation pour les éléments liés à la sécurité du système de performance GTA du SES (voir section 2.3.1).

L'AESA est également habilitée à autoriser des transporteurs aériens commerciaux de pays tiers à effectuer des vols à destination, à l'intérieur ou au départ de ses 31 États membres. L'AESA ne prend en charge que la partie de l'évaluation des exploitants étrangers relative à la sécurité. Les autorisations d'exploitation continuent d'être délivrées par les autorités nationales. En outre, l'AESA coordonne les inspections au sol effectuées dans le cadre du programme européen d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA), qui s'intéresse à la sécurité des aéronefs de pays tiers utilisant les aéroports de l'Union.

De manière plus générale, l'AESA dispense des conseils techniques à la Commission et aux États membres, le cas échéant. L'Agence est également l'organe de mise en œuvre de l'assistance technique dans les domaines de la sécurité aérienne et de la GTA aux pays et régions tiers avec lesquels l'UE a signé des accords dans le domaine de l'aviation et auxquels l'UE s'est engagée à fournir un tel soutien. Une assistance ad hoc est également fournie aux autorités aéronautiques des États membres de l'UE.

De plus, l'AESA exécute des tâches en matière de collecte de données, d'analyse et de recherche pour améliorer la sécurité aérienne. Dans ce contexte, elle est soutenue par le réseau d'analystes de la sécurité aérienne (NoA). L'Agence coordonne le programme Data4Safety, dont l'un des grands objectifs est d'établir des capacités solides de gestion des risques pour le secteur européen de l'aviation afin de renforcer la capacité de ce dernier à prendre des décisions éclairées et fondées sur des données dans les différents domaines de la sécurité aérienne. L'objectif du programme est d'exploiter le type et le volume sans précédent de connaissances et de données pour répondre à la plupart des grands problèmes et défis auxquels le secteur européen des transports doit faire face.

L'AESA est membre de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise, qui a pour mission de coordonner la gestion des réactions aux crises de réseau dans le secteur de l'aviation. L'Agence, dans son domaine de compétence, contribue à une réaction en temps utile en cas de crises de l'aviation et à l'atténuation de celles-ci, en coordination avec d'autres parties prenantes concernées.

Enfin, l'AESA est responsable de la préparation et de l'adoption du plan européen pour la sécurité aérienne (EPAS)²⁶.

L'application des principes de bonne gestion de la sécurité est essentielle pour améliorer constamment la sécurité de l'aviation civile dans l'Union, anticiper les risques émergents pour la sécurité et utiliser au mieux des ressources techniques limitées. Si l'EPAS était déjà un outil bien établi de planification de la sécurité au niveau de l'UE, ce n'est qu'avec le règlement (UE) 2018/1139 que ce document a reçu une reconnaissance juridique formelle. Il aborde les problèmes de sécurité de manière exhaustive et complète.

Le chapitre II du règlement (UE) 2018/1139 portant sur la gestion de la sécurité exige l'adoption du programme européen de sécurité aérienne et du plan européen pour la sécurité aérienne. Par ces dispositions, les normes de l'annexe 19 de l'OACI et les pratiques recommandées relatives aux programmes nationaux de sécurité sont également transposées dans le droit de l'UE.

En outre, le règlement (UE) 2018/1139 contient un certain nombre de principes qui devraient guider l'AESA, la Commission et les États membres lorsqu'ils réglementent la sécurité de l'aviation civile et lorsqu'ils prennent des mesures pour améliorer la sécurité aérienne. Ces principes exigent en particulier que les mesures et règles de sécurité correspondent à la nature et aux risques associés aux différents types d'aéronefs, d'opérations et d'activités qu'elles couvrent, et qu'elles soient proportionnées à cette nature et à ces risques. De telles mesures devraient également, dans la mesure du possible, être formulées de manière à mettre l'accent sur les objectifs à atteindre, tout en autorisant différents moyens de se conformer à ces objectifs, et devraient également contribuer à une approche systémique de l'aviation civile, en tenant compte des interdépendances entre la sécurité et d'autres domaines techniques, y compris la cybersécurité. Elles devraient ainsi contribuer à atteindre les niveaux de sécurité requis de manière plus efficace sur le plan des coûts et à stimuler l'innovation.

1.4.2.4. La Commission européenne

La Commission est responsable de la préparation des propositions d'actes législatifs européens, conformément à la procédure législative ordinaire (voir également la [section 1.3.1](#)), ainsi que de la préparation et de l'adoption des actes d'exécution et actes délégués, lorsque cela est prévu dans l'acte de base.

Une fois la législation de l'Union adoptée, la responsabilité de son application correcte et dans les délais impartis incombe au premier chef aux États membres. La Commission contrôle la bonne application par les États membres (voir également la [section 3.1.1](#)) avec l'aide de l'Agence dans le cadre du processus d'inspection de normalisation.

Dans ce contexte, la Commission peut prendre des mesures lorsqu'un État membre est soupçonné d'avoir enfreint le droit de l'Union. Si aucune solution ne peut être dégagée à un stade précoce, généralement après consultation de l'AESA, la Commission peut ouvrir une procédure formelle d'infraction contre l'État membre et, le cas échéant, porter l'affaire devant la Cour de justice de l'Union européenne (voir section 1.6).

²⁶ Voir la [section 2.2](#) pour de plus amples informations sur l'EPAS ainsi que sur son processus d'élaboration et d'adoption. Le plan européen pour la sécurité aérienne était auparavant désigné «plan européen de sécurité aérienne». Son intitulé a été modifié pour éviter toute confusion entre le programme européen de sécurité aérienne (en anglais, «European Aviation Safety Programme», EASP) et le plan européen de sécurité aérienne (en anglais, «European Aviation Safety plan», EASP).

Le Parlement européen et le Conseil arrêtent le budget annuel de l'UE et la Commission est responsable de son exécution. Dans ce contexte, la Commission veille à ce que des fonds adéquats soient alloués aux activités menées par l'AESA qui dépendent du financement de l'UE.

Enfin, la Commission est responsable de la préparation, de la mise à jour et de l'adoption du programme européen de sécurité aérienne. Conformément à l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139, la Commission actualise, si nécessaire, le programme européen de sécurité aérienne afin de tenir compte des modifications apportées à celui-ci. Elle consultera l'Agence et les États membres à cet effet.

1.5. Enquêtes sur les accidents et les incidents

1.5.1. Règles applicables

Il demeure de la responsabilité des États membres d'enquêter sur les accidents et incidents pour en déterminer les causes afin d'améliorer la sécurité aérienne, et de formuler des recommandations de sécurité pour éviter que ces situations ne se reproduisent.

Au niveau de l'Union européenne, le règlement (UE) n° 996/2010 constitue la base juridique des enquêtes sur les accidents et des incidents, et de leur prévention. Ce règlement vise à garantir un niveau élevé d'efficacité, de diligence et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile en Europe, dont l'unique objectif est la prévention des accidents et incidents sans détermination des fautes ou des responsabilités. Ces règles garantissent notamment que l'autorité chargée d'enquêter sur les accidents et incidents (la SIA, autorité responsable des enquêtes de sécurité) est indépendante de tout autre organisme aéronautique national et de toute autre partie ou entité dont les activités pourraient entrer en conflit avec la mission confiée à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ou influencer son objectivité. Le règlement prévoit que les activités confiées à la SIA peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse des informations relatives à la sécurité aérienne, notamment à des fins de prévention d'accidents. Sur la base de ces activités, études ou analyses d'une série d'enquêtes, une SIA peut également formuler des recommandations de sécurité que leur destinataire devra prendre en considération et, le cas échéant, faire suivre d'effet pour garantir une prévention efficace des accidents et des incidents dans l'aviation civile.

1.5.2. Recommandations de sécurité

Le règlement (UE) n° 996/2010 impose que, dans les 90 jours suivant la réception de la lettre de transmission d'une recommandation de sécurité, le destinataire informe la SIA qui a émis la recommandation des mesures prises ou à l'étude, le cas échéant, du délai nécessaire pour les mettre en œuvre et, si aucune mesure n'est prise, des motifs de cette absence de mesure. Dans les 60 jours qui suivent la date de la réception de la réponse, la SIA fait savoir au destinataire si elle considère que sa réponse est adéquate et, si elle conteste la décision de ne prendre aucune mesure, elle lui en communique les raisons.

Les SIA mettent en place des procédures permettant d'enregistrer les réponses à leurs recommandations de sécurité et les entités destinataires des recommandations de sécurité mettent en œuvre des procédures qui permettent de contrôler l'état d'avancement des mesures prises en réponse à ces recommandations de sécurité. L'AESA traite les recommandations de sécurité qui lui sont adressées et fournit des rapports d'avancement et des statistiques concernant leur traitement.

La législation requiert également que les recommandations de sécurité ainsi que les réponses reçues soient consignées dans une base de données centrale européenne appelée répertoire

central européen (RCE), gérée par la Commission. De même, les SIA consignent dans le RCE toutes les recommandations de sécurité reçues de pays tiers.

La nécessité pour le public d'accéder aux recommandations de sécurité (et aux réponses à ces recommandations) est légitime, l'objectif principal du règlement (UE) n° 996/2010 étant de réduire le nombre d'accidents et de promouvoir la diffusion des constatations concernant des incidents liés à la sécurité. Étant donné que, pour des raisons de sécurité, il ne devrait pas y avoir d'accès direct au RCE, toutes les recommandations en matière de sécurité et les réponses à ces recommandations contenues dans le RCE sont mises à la disposition du grand public par l'intermédiaire d'un site web public distinct. Ces informations figurent sur la plateforme centrale de l'ECCAIRS 2 (www.aviationreporting.eu). La mission du centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS) est de fournir une plateforme numérique permettant la mise en œuvre des dispositions définies dans le règlement (UE) n° 376/2014. L'ECCAIRS soutient les autorités aéronautiques dans la collecte, le partage et l'analyse de leurs informations en matière de sécurité, l'objectif ultime étant d'améliorer la sécurité aérienne. L'AESA apporte son soutien à la Commission pour la gestion du RCE.

1.5.3. Coopération avec d'autres entités

Le règlement (UE) n° 996/2010 poursuit le renforcement de la coopération entre les SIA en établissant un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ENCASIA), composé des chefs des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans chacun des États membres et/ou, dans le cas d'une autorité multimodale, du chef de sa branche chargée de l'aviation, ou de leurs représentants. ENCASIA vise à améliorer la qualité des enquêtes conduites par les autorités responsables des enquêtes de sécurité et à renforcer leur indépendance en promouvant des normes élevées en matière de méthodes d'enquête et de formation des enquêteurs. En particulier, le réseau conseille les institutions de l'Union sur tous les aspects liés aux enquêtes de sécurité, encourage le partage des informations utiles à l'amélioration de la sécurité aérienne, coordonne et organise des «évaluations par les pairs» et des activités de formation, et promeut les meilleures pratiques dans le domaine des enquêtes de sécurité. Enfin ENCASIA est chargé d'analyser les recommandations en matière de sécurité formulées ou reçues par les États membres en vue d'identifier celles qui sont importantes et pertinentes à l'échelle de l'Union.

Le règlement (UE) n° 996/2010 impose aux autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'Union européenne, conformément à l'annexe 13 de la convention de Chicago, d'inviter l'AESA ainsi que leurs autorités nationales de l'aviation civile à participer aux enquêtes de sécurité. Le rôle de l'AESA est d'agir en qualité de conseiller pour assister l'enquêteur désigné ou le représentant accrédité de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité qui mène ou qui participe à une enquête, sans compromettre l'indépendance de celle-ci. De même, les autorités nationales de l'aviation civile des États membres de l'UE peuvent elles aussi participer aux enquêtes de sécurité en tant que conseillers. En outre, l'AESA et les autorités nationales de l'aviation civile fournissent à l'appui de l'enquête à laquelle elles participent les renseignements, les conseillers et le matériel requis par la SIA chargée de l'enquête.

Le règlement vise enfin à renforcer la coordination des enquêtes entre les SIA, d'une part, et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête de sécurité, telles que les autorités judiciaires, de l'aviation civile, de recherche et de sauvetage, d'autre part.

1.6. Contrôle de l'application

1.6.1. Application par les États membres

L'article 17, paragraphe 1, du traité sur l'Union européenne dispose que la Commission veille à l'application des traités ainsi que des mesures adoptées par les institutions en vertu de ceux-ci, et qu'elle surveille l'application du droit de l'Union sous le contrôle de la Cour de justice de l'Union européenne. L'article 258 du TUÉ a établi la procédure générale d'exécution de l'Union, en attribuant à la Commission le pouvoir d'engager des procédures d'infraction contre les États membres lorsque celle-ci estime qu'ils ont manqué à leurs obligations. Les infractions potentielles peuvent être détectées par différents moyens, généralement en s'appuyant sur les résultats des inspections de normalisation menées par l'AESA, qui assiste la Commission dans le contrôle de la mise en œuvre de la législation relative à la sécurité aérienne. Un autre moyen consiste à utiliser les plaintes portées à l'attention de la Commission par diverses sources, émanant de plaignants individuels ou institutionnels.

Le contrôle de l'application de la législation de l'UE en matière de sécurité aérienne et de la majeure partie du cadre réglementaire dans le domaine de la GTA/SNA est assuré par l'Agence, qui, en vertu de l'article 85 du règlement (UE) 2018/1139, est chargée d'assister la Commission dans le suivi de l'application par les États membres du règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. La Commission a également chargé l'AESA d'assurer cette fonction pour le règlement (UE) n° 376/2014 et son règlement d'exécution.

Conformément aux dispositions et procédures établies par le règlement d'exécution (UE) n° 628/2013 spécifique, l'AESA surveille l'application, par les autorités compétentes des États membres, des règlements, actes délégués et actes d'exécution susmentionnés, et effectue des inspections de normalisation. En outre, à partir de 2022, des inspections de normalisation sont également utilisées pour évaluer les programmes nationaux de sécurité (SSP) des États membres et vérifier s'ils sont compatibles avec l'EPAS et s'ils comprennent les éléments décrits à l'annexe 19 de l'OACI. Ces SSP comprennent également, ou sont accompagnées, de plans nationaux pour la sécurité aérienne (SPAS) recensant les principaux risques pour la sécurité et définissant des mesures visant à les atténuer, y compris les risques et les actions recensés dans l'EPAS qui sont pertinents pour l'État concerné.

Après chaque inspection de normalisation, l'AESA établit un rapport dans lequel elle reprend les constatations faites lors de l'inspection et qui sera adressé à l'État membre concerné et à la Commission. Si les constatations de non-conformité ne sont pas dûment prises en considération, le dossier est transmis à la Commission, qui peut ouvrir une procédure d'infraction au titre de l'article 258 du TUÉ.

Outre le processus de normalisation, les certificats délivrés par l'Agence ou les autorités nationales compétentes et les déclarations faites par des personnes physiques et morales en application du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci sont soumis au suivi de la Commission et de l'AESA. Si la Commission considère qu'une personne physique ou morale à laquelle a été délivré un certificat ou qui a fait une déclaration ne se conforme plus aux exigences applicables du présent règlement ou des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, la Commission demande, sur la base d'une recommandation de l'Agence, à l'État membre responsable de la supervision de cette personne d'engager une action correctrice et de prendre des mesures de sauvegarde appropriées, y compris la limitation ou la suspension du certificat (voir section 1.6.2.2 ci-dessous).

1.6.2. Application par les organismes réglementés du secteur d'activité

1.6.2.1. Amendes et pénalités

Les règlements applicables dans le domaine de la sécurité aérienne imposent aux États membres de prévoir amendes et pénalités en cas de violation de leurs dispositions et, le cas échéant, de leurs modalités d'application. Ces amendes et pénalités doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

En outre, dans les cas d'infractions au règlement (UE) 2018/1139 et à ses modalités d'application, lorsque l'Agence constitue l'autorité compétente et supervise des organismes, la Commission peut, à la demande de l'Agence, infliger des amendes aux personnes et aux entreprises auxquelles l'Agence a délivré un certificat. Ces amendes et astreintes doivent être dissuasives et proportionnées à la gravité de l'affaire et à la capacité financière du titulaire du certificat concerné, en tenant compte, en particulier, de l'ampleur du risque encouru pour la sécurité. La Commission prépare en ce moment un acte délégué dans ce domaine, conformément à l'article 84, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/1139, qui définira des critères détaillés et une méthode détaillée pour établir les montants et les procédures de perception des amendes et des astreintes, y compris les règles relatives aux enquêtes, aux rapports et aux droits de la défense.

1.6.2.2. Actions sur les certificats et autres mesures

Le règlement (UE) 2018/1139 impose aux États membres, à la Commission et à l'AESA de coopérer pour garantir la conformité au règlement et à ses modalités d'application. Outre la supervision qu'ils exercent sur les certificats qu'ils ont délivrés et les déclarations qu'ils ont reçues, les États membres sont tenus de procéder à des enquêtes, y compris des inspections au sol, et de prendre toute mesure jugée nécessaire, y compris l'immobilisation au sol d'un aéronef. Lorsque l'autorité compétente (une autorité nationale ou l'AESA) a constaté ou a été informée que les titulaires d'un certificat ne remplissaient pas leurs obligations au titre du règlement, elle peut ou doit modifier (limiter), suspendre ou retirer le certificat conformément au règlement (UE) 2018/1139 et à ses modalités d'application.

En outre, si la Commission considère qu'une personne physique ou morale à laquelle a été délivré un certificat ou qui a fait une déclaration ne se conforme plus aux exigences applicables, la Commission demande, sur la base d'une recommandation de l'Agence, à l'État membre responsable de la supervision d'engager une action correctrice et de prendre des mesures de sauvegarde appropriées, y compris la limitation ou la suspension du certificat. Une fois que la Commission a adopté l'acte d'exécution contenant une telle décision, celui-ci prend effet et l'obligation de certificat ou de déclaration de reconnaissance mutuelle des certificats cesse de s'appliquer aux autres États membres. Lorsque la Commission dispose de preuves suffisantes indiquant que des mesures correctives appropriées ont été prises, elle décide le rétablissement de l'obligation de reconnaissance mutuelle.

L'AESA a également pour mandat de réagir sans retard injustifié en cas de problème de sécurité urgent relevant du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 en déterminant l'action correctrice à engager par les personnes physiques et morales à l'égard desquelles elle fait fonction d'autorité compétente et en communiquant les informations pertinentes à ces personnes, y compris des directives (directives sur la sécurité) ou des recommandations.

En ce qui concerne les tâches pour lesquelles l'État membre est responsable de la certification et de la supervision, en cas de problèmes de sécurité urgents, l'AESA détermine les objectifs de sécurité à atteindre et recommande l'action correctrice à engager par les autorités nationales compétentes. Dans ce cas, les autorités nationales compétentes informent l'AESA

sans retard injustifié l'Agence des mesures prises pour atteindre les objectifs de sécurité qu'elle a déterminés.

Outre ces mesures, les États membres ont mis en place des politiques coercitives afin de garantir la correcte application de la législation au niveau national. Dans le contexte spécifique de l'annexe 19 de la convention de Chicago, la recommandation 3.2.1.2 prévoit explicitement que les États devraient mettre en place une politique de contrôle de l'application précisant les conditions et les circonstances dans lesquelles les fournisseurs de services disposant d'un SGS sont autorisés à traiter et à résoudre des événements présentant certains problèmes de sécurité, en interne, dans le cadre de leur SGS et à la satisfaction de l'autorité nationale compétente.

2. GESTION DES RISQUES POUR LA SÉCURITÉ DANS L'UNION EUROPÉENNE

Le règlement (UE) 2018/1139 dispose que l'application des principes de bonne gestion de la sécurité est essentielle pour améliorer constamment la sécurité de l'aviation civile dans l'Union, anticiper les risques émergents pour la sécurité et utiliser au mieux des ressources techniques limitées. Il conclut qu'il est donc nécessaire d'établir un cadre commun pour la planification et la mise en œuvre d'actions d'amélioration de la sécurité. À cette fin, un plan européen pour la sécurité aérienne et un programme européen de sécurité aérienne devraient être élaborés au niveau de l'Union. Il convient que chaque État membre établisse également un programme national de sécurité conformément aux exigences de l'annexe 19 de la convention de Chicago. Ce programme devrait être accompagné d'un plan décrivant les mesures prises par l'État membre pour atténuer les risques décelés en matière de sécurité.

Dans cette optique, le règlement (UE) 2018/1139 introduit un nouveau cadre réglementaire contraignant avec son chapitre II sur la gestion de la sécurité aérienne. L'article 5 dudit règlement dispose que la Commission, après consultation de l'Agence et des États membres, adopte, publie et actualise, si nécessaire, un document décrivant le fonctionnement du système européen de sécurité aérienne, y compris les règles, les activités et les processus utilisés pour la gestion de la sécurité de l'aviation civile dans l'Union conformément au présent règlement (le «programme européen de sécurité aérienne»). Le programme comprend, au minimum, les éléments liés aux responsabilités de l'État en matière de gestion de la sécurité dont la description figure dans les normes internationales et pratiques recommandées. Il décrit également le processus en vue de l'élaboration, de l'adoption, de la mise à jour et de la mise en œuvre du plan européen pour la sécurité aérienne visé à l'article 6 du règlement, qui associe étroitement les États membres et les parties prenantes.

L'article 6 du règlement (UE) 2018/1139 dispose que l'Agence, en collaboration étroite avec les États membres et les parties prenantes concernées, élabore, adopte, publie et par la suite met à jour, au moins une fois par an, un plan européen pour la sécurité aérienne. Sur la base de l'évaluation des informations pertinentes en matière de sécurité et des résultats fondés sur des données obtenus grâce au programme Data4Safety, le plan européen pour la sécurité aérienne recense les principaux risques pour la sécurité qui compromettent le système européen de sécurité aérienne et définit les mesures nécessaires pour atténuer ces risques. Cet article prévoit également que l'Agence, en collaboration étroite avec les États membres et les parties prenantes concernées, recense les risques en matière de sécurité visés dans l'article dans un portefeuille consacré aux risques pour la sécurité et surveille la mise en œuvre des mesures d'atténuation correspondantes par les parties concernées, y compris, le cas échéant, en établissant des indicateurs de performance de sécurité.

Le plan européen pour la sécurité aérienne précise, en tenant compte des objectifs énoncés à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2018/1139, le niveau de performance de sécurité dans l'Union.

Dans la pratique, cet objectif est atteint grâce à la définition d'un objectif ambitieux en matière de sécurité, assorti d'indicateurs de performance en matière de sécurité (SPI) fondés sur les résultats (opérationnels) et sur les processus, et soutenu par le système de performance GTA du SES. Les SPI fondés sur des résultats sont définis dans le rapport annuel sur la sécurité (ASR) de l'AESA et font l'objet d'un suivi dans le cadre du processus européen de SRM. Les indicateurs fondés sur les processus sont définis au chapitre 4 de l'EPAS et font l'objet d'un suivi dans le cadre des procédures de normalisation de l'AESA. Le domaine de performance clé de la sécurité du système de performance du SES est conforme aux principes et à l'orientation technique du cadre de suivi des performances de l'AESA. Les indicateurs de performance sont conçus par un groupe de travail dirigé par l'Agence et soutenus par des AMC et des GM connexes. Ces indicateurs mesurent l'efficacité de la gestion de la sécurité au niveau des organismes et surveillent ensuite les résultats en matière de sécurité, en utilisant le répertoire central européen comme source de données.

La Commission, l'Agence et les États membres visent conjointement à atteindre ce niveau de performance de sécurité.

L'article 7 du règlement (UE) 2018/1139 institutionnalise les programmes nationaux de sécurité (SSP) au niveau des États membres. Il prévoit que chaque État membre établit et gère, en concertation avec les parties prenantes concernées, un programme national de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'aviation civile en ce qui concerne les activités aériennes relevant de sa responsabilité (ci-après le «SSP»), qui est proportionné à la taille et à la complexité de ces activités et est compatible avec le programme européen de sécurité aérienne. Le SSP comprend, au minimum, les éléments liés aux responsabilités de l'État en matière de gestion de la sécurité dont la description figure dans les normes internationales et pratiques recommandées. En outre, le SSP précise les objectifs de sécurité à atteindre au niveau national en ce qui concerne les activités aériennes relevant de la responsabilité de l'État membre concerné.

Enfin, l'article 8 du règlement (UE) 2018/1139 dispose que le SSP comprend un plan national pour la sécurité aérienne ou est accompagné d'un tel plan. Sur la base de l'évaluation des informations pertinentes en matière de sécurité, chaque État membre, en concertation avec les parties prenantes, recense dans ce plan les principaux risques pour la sécurité qui compromettent son système national de sécurité de l'aviation civile et définit les mesures nécessaires pour atténuer ces risques.

L'article 8 précise en outre que le plan national pour la sécurité aérienne (SPAS) inclut les risques et les mesures recensés dans le cadre de l'EPAS qui sont pertinents pour l'État membre concerné et que ce dernier informe l'Agence des risques et des mesures recensés dans l'EPAS qui ne sont pas, selon lui, pertinents pour son système national de sécurité aérienne en lui en indiquant les raisons. Ces informations sont normalement incluses dans le SPAS lui-même. Les mesures de l'EPAS qui doivent être envisagées par les États membres sont définies comme des «tâches des États membres». En outre, afin d'aider les États membres à recenser les éléments de l'EPAS pertinents pour leur SPAS, une mesure spécifique aux tâches des États membres énumère les principales zones à risques que les États doivent prendre en considération. En plus de prendre en compte de ces principales zones à risques, les États sont encouragés à examiner les portefeuilles de risques pour la sécurité qui fournissent une liste complète des problèmes de sécurité prioritaires pour les différents domaines, tels que ceux figurant dans le volume III de l'EPAS.

Avec ce nouveau chapitre II, le règlement (UE) 2018/1139 met en œuvre les exigences internationales établies par l'annexe 19 de la convention de Chicago, lesquelles énoncent les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité des prestataires de services et requièrent que tous les systèmes de gestion de la sécurité soient acceptables pour l'État

responsable de la certification correspondante. En outre, l'annexe 19 de l'OACI exige des États qu'ils élaborent un programme de gestion de la sécurité, à savoir le SSP, ce passe notamment par la mise en place d'une législation primaire dans le domaine de l'aviation, ainsi que de politiques, d'objectifs et de ressources clairs, d'un système et de fonctions d'État pour gérer les risques en matière de sécurité et assurer la sécurité, et d'activités de promotion de la sécurité.

Par conséquent, en vertu du règlement (UE) 2018/1139, l'UE charge les États membres d'établir et de maintenir un SSP. De plus, le législateur de l'Union a généralement repris l'esprit des normes correspondantes de l'OACI dans plusieurs règlements européens, et notamment dans les modalités d'application du règlement (CE) n° 2018/1139.

2.1. Collecte, analyse et échange de données relatives à la sécurité

Les informations relatives à la sécurité constituent une ressource importante pour la détection de dangers pour la sécurité. Plusieurs règlements de l'UE prévoient la collecte, l'analyse et l'échange le cas échéant de données et d'informations. Il s'agit en particulier d'informations sur les événements de l'aviation civile (à la fin de 2021, le répertoire central européen contenait plus de 2 400 000 entrées), sur les transporteurs aériens de l'UE et de pays tiers dans le cadre du programme d'inspection au sol de l'UE (à la fin de 2021, la base de données SAFA contenait plus de 160 000 rapports émis après la date à laquelle le système SAFA est devenu le programme d'inspection au sol de l'UE), sur les recommandations de sécurité formulées dans le cadre du système d'information sur les recommandations de sécurité (SRIS — à la fin de 2021, la base de données SRIS contenait plus de 4 100 recommandations de sécurité) et sur les informations recueillies, analysées et échangées dans le cadre des autorisations d'exploitant de pays tiers et de la liste européenne des aéronefs interdits.

Dans l'UE, la collecte, l'analyse et l'échange des informations sur les événements sont régis par le règlement (UE) n° 376/2014. Cette législation impose à chaque organisme, à chaque État membre et à l'AESA de mettre en place un système permettant la collecte et le stockage des renseignements sur les événements pertinents. Les informations sur les événements collectés sont analysées et des mesures d'atténuation sont mises en œuvre le cas échéant. Tous les comptes rendus d'événements collectés, ainsi que les informations pertinentes sur leur analyse et leur suivi, sont transférés au répertoire central européen (RCE).

Les informations sur les événements versées au RCE sont mises à la disposition des États membres (autorités aéronautiques nationales et autorités responsables des enquêtes de sécurité), de l'AESA et de la Commission. Le NoA institué par le règlement (UE) n° 376/2014 est tenu d'analyser le RCE aux fins de la facilitation de la gestion européenne des risques pour la sécurité et d'adapter l'EPAS en conséquence.

Le règlement (UE) n° 376/2014 impose également aux autorités et à l'AESA l'utilisation d'un système européen commun de classification des risques (ERCS)²⁷. L'ERCS mesure le risque pour la sécurité des événements notifiés à l'aide d'une matrice à 2 dimensions:

- Premièrement, les lignes de la matrice portent sur la gravité, en identifiant le pire accident consécutif probable qui aurait résulté si l'événement auquel le score est

²⁷ L'ERCS fait partie du cadre juridique du règlement (UE) n° 376/2014, par le biais tout d'abord du règlement délégué (UE) 2020/2034 de la Commission publié le 6 octobre 2020, ainsi que du règlement d'exécution (UE) 2021/2082 de la Commission du 26 novembre 2021, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

attribué avait évolué en accident. Pour ce faire, il est tenu compte à la fois du type d'accident le plus probable et de la catégorie de perte potentielle de vies humaines en fonction de la taille de l'aéronef et de sa proximité avec des zones peuplées ou à haut risque.

- Deuxièmement, les colonnes mesurent la probabilité de survenance, en examinant dans quelle mesure l'événement était proche d'entraîner cet accident consécutif. La détermination de la probabilité tient compte de l'efficacité des barrières de sécurité existantes.

Grâce à l'application de l'ERCS, la gestion de la sécurité au niveau de l'UE et au niveau national, y compris le ciblage de la surveillance fondé sur les données de sécurité (voir la section 3.2.2), sera encore améliorée.

Un aspect essentiel du système mis en place par le règlement (UE) n° 376/2014 est la définition d'une «culture juste», son objectif étant d'assurer la disponibilité permanente des informations relatives à la sécurité par l'instauration d'un climat de confiance dans lequel les individus se sentent en confiance pour signaler des événements. Cette «culture juste» s'appuie sur les principes clés définis dans le règlement (UE) n° 376/2014, et notamment le fait que ces personnes soient protégées et ne soient pas exposées à des sanctions (sauf en cas de manquement délibéré aux règles ou de comportement inacceptable).

Ce système est complété par le programme Data4Safety qui rassemble, sur une base volontaire, des données complémentaires telles que des données relatives aux vols, au trafic et aux conditions météorologiques. Il offre également des capacités d'analyse renforcées. Data4Safety appuie la prévision des risques futurs.

2.2. Gestion des risques pour la sécurité au niveau de l'UE: élaboration et mise à jour du plan européen pour la sécurité aérienne

Jusqu'à sa 11^e édition (EPAS 2022-2026), l'EPAS couvrait une période de cinq ans et était publié sous la forme d'un plan glissant avec des mises à jour annuelles. À partir de la 12^e édition, cette période est ramenée à trois ans, afin de s'aligner sur la période de référence du plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Les priorités stratégiques du volume I seront fixées pour la période de référence de trois ans, avec un examen à mi-parcours afin de s'assurer qu'elles restent pertinentes. Conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139, le volume II de l'EPAS décrivant les mesures instituées par l'EPAS ainsi que le volume III présentant les portefeuilles de risques pour la sécurité continueront d'être examinés et mis à jour chaque année.

L'élaboration du plan, tant en ce qui concerne les priorités stratégiques que les mesures, repose sur des groupes de parties prenantes spécifiques, en particulier:

- l'organe consultatif des États membres (MAB) et l'organe consultatif des parties prenantes (SAB) fournissent des conseils sur les priorités stratégiques;
- les organismes techniques/sectoriels (TeB, TeC et comités sectoriels, représentant les États membres ou l'industrie) fournissent des conseils techniques et opérationnels ainsi qu'un retour d'informations sur la mise en œuvre; et
- le travail collaboratif réalisé par l'AESA avec ses partenaires en matière de sécurité (notamment dans le cadre du programme Data4Safety) à l'appui de l'élaboration du portefeuille de risques pour la sécurité.

Le cycle de programmation standard de l'EPAS prévoit deux étapes distinctes, chacune assortie d'une consultation spécifique des parties prenantes.

Étape I:

- Au cours de la première étape, les priorités stratégiques découlant de la stratégie de l'UE en matière d'aviation et les priorités en matière de sécurité définies dans le cadre du processus européen de SRM sont examinées et validées avec les organes consultatifs de l'AESA. Le MAB et le SAB jouent un rôle de premier plan dans la consolidation des contributions de leurs sous-comités spécialisés et transmettent à l'AESA les points de vue de l'État membre/de l'industrie sur les priorités. Cette phase est lancée une fois tous les trois ans au début de l'année précédant la première année de la nouvelle période de référence.

Étape II:

- Sur la base des priorités convenues en matière de sécurité, les étapes de planification des différentes actions de l'EPAS sont définies ou mises à jour conformément au processus de programmation unique de l'AESA. Un projet d'EPAS est ensuite élaboré et transmis à tous les organes consultatifs pour que ceux-ci puissent partager leurs observations détaillées. Une fois les consultations des organes consultatifs et l'analyse des observations terminées, le projet final d'EPAS est consolidé et le volume III intégré. Ce volume, qui fournit l'ensemble des portefeuilles de risques pour la sécurité, y compris une description de chaque problème de sécurité mis en évidence et hiérarchisé, est élaboré dans le cadre du processus européen de gestion des risques pour la sécurité.

Le projet final d'EPAS, composé des trois volumes, est ensuite présenté pour approbation au conseil d'administration (CA) de l'AESA. Après son approbation formelle par le CA, il est publié sur le site web de l'AESA.

De plus amples informations sur l'élaboration de l'EPAS, y compris des informations concernant l'application des principes de la Commission pour une meilleure réglementation et les différents groupes jouant un rôle dans le développement de l'EPAS, sont disponibles à l'adresse suivante:

- [Processus d'élaboration de l'EPAS](#)
- [Groupes de travail et organes jouant un rôle dans l'élaboration de l'EPAS](#)

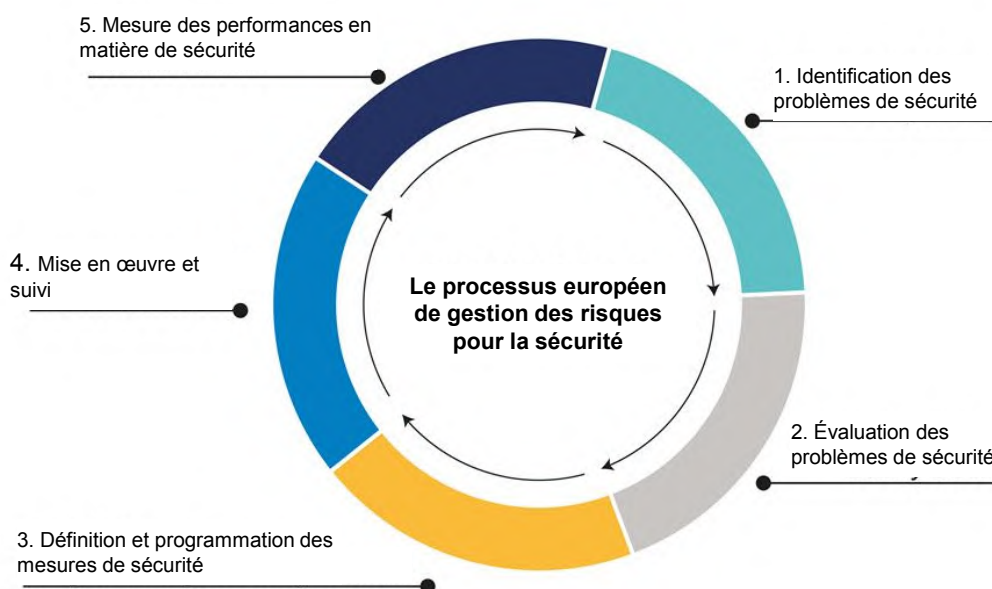
Les priorités en matière de sécurité et les actions connexes prévues dans l'EPAS sont déterminées dans le cadre du processus européen de gestion des risques pour la sécurité, auquel participent les États membres, l'industrie, la Commission et l'AESA.

Processus européen de gestion des risques pour la sécurité (SRM)

Les principaux risques pour la sécurité et les mesures d'atténuation qui s'y rapportent dans l'EPAS sont mis au point dans le cadre du processus européen de SRM. Il s'agit d'un ensemble de processus visant à recenser les problèmes de sécurité et les mesures d'atténuation correspondantes, ainsi qu'à assurer le suivi de la mise en œuvre. Il nécessite l'analyse de données provenant de différentes sources et la collaboration avec les partenaires en matière de sécurité des autorités aéronautiques nationales et de l'industrie (dans le cadre du programme Data4Safety) et des NoA.

Le processus de STM se déroule en cinq étapes spécifiques:

Figure 2. Le processus européen de SRM



Identification des problèmes de sécurité: Il s'agit de la première étape du processus de SRM, qui est réalisée au moyen de l'analyse des données relatives aux événements et d'autres informations relatives à la sécurité ainsi que des informations supplémentaires issues des travaux menés en collaboration avec les partenaires en matière de sécurité, notamment dans le cadre du programme Data4Safety. Ces problèmes de sécurité candidats sont officiellement pris en compte par l'Agence et font ensuite l'objet d'une évaluation préliminaire de la sécurité. Cette évaluation permet ensuite de décider si un problème de sécurité candidat doit être formellement inclus dans le portefeuille de risques pour la sécurité concerné ou faire l'objet d'autres mesures. Des conseils sont obtenus auprès de Data4Safety et des NoA. Les résultats de cette étape du processus sont les portefeuilles de risques pour la sécurité. Les portefeuilles accordent la priorité à la fois aux principales zones à risques et aux grands problèmes de sécurité. Les portefeuilles de risques pour la sécurité sont publiés avec le volume III de l'EPAS.

Évaluation des problèmes de sécurité Une fois qu'un problème de sécurité est détecté et pris en compte dans le portefeuille de risques pour la sécurité, il fait l'objet d'une évaluation technique de la sécurité. Ces évaluations sont classées par ordre de priorité dans le portefeuille. Le processus d'évaluation est coordonné par l'AESA et est soutenu par Data4Safety et les NoA. En outre, les membres du groupe sont encouragés à participer à l'évaluation proprement dite. Cette approche collaborative avec les partenaires de l'Agence en matière de sécurité est essentielle pour obtenir les meilleurs résultats possible. Ensemble, ces processus constituent l'évaluation des problèmes de sécurité, qui conduit à l'élaboration d'éventuelles mesures d'atténuation pour l'EPAS.

Définition et programmation des mesures de sécurité: Il s'agit notamment d'une analyse d'impact qui sera consignée dans un document relatif à la meilleure stratégie d'intervention (BIS), lequel définira les mesures d'atténuation possibles, évaluera les conséquences et les avantages de chaque mesure et formulera des recommandations sur les meilleures mesures d'atténuation à mettre en œuvre dans le cadre de l'EPAS. Sur la base de l'évaluation combinée des problèmes de sécurité et de la BIS, des propositions formelles de mesures de

l'EPAS sont ensuite soumises aux organes consultatifs dans le cadre de la consultation de la BIS et/ou de l'EPAS.

Il existe différents types de mesures de l'EPAS, parmi lesquelles les tâches de réglementation (RMT), les tâches relevant de la promotion de la sécurité (SPT) ou encore les tâches des États membres (MST). Une description détaillée des types de mesures de l'EPAS et des modèles correspondants est disponible sur la page du site internet de l'AESA consacrée à l'EPAS:

- [Types de mesures de l'EPAS et modèles](#)

Une fois passées en revue et approuvées, les mesures sont ensuite intégrées à l'édition suivante de l'EPAS. Les mesures peu coûteuses ou nécessitant une intervention plus rapide sont souvent accélérées et apparaissent dans la mise à jour suivante de l'EPAS, sans qu'une BIS soit nécessaire. Dans certains cas, des mesures de sécurité plus immédiates sont nécessaires et peuvent être achevées avant la publication de l'EPAS suivant. Bien entendu, celles-ci ne sont pas incluses dans l'EPAS. Parmi ces mesures peuvent figurer la publication d'un bulletin d'information sur la sécurité (SIB) ou des mesures immédiates de promotion de la sécurité.

Mise en œuvre et suivi: L'étape suivante du processus concerne la mise en œuvre et le suivi des mesures qui ont été incluses dans l'EPAS.

L'AESA surveille la mise en œuvre en temps utile des mesures sur la base des IPC définis dans le cadre du processus de programmation unique. Un retour d'informations sur les progrès accomplis est régulièrement fourni lors des réunions des organes consultatifs.

L'article 8 du règlement (UE) 2018/1139 impose aux États membres de tenir compte des mesures et des risques de l'EPAS qu'ils jugent pertinents dans le cadre de leur propre plan national pour la sécurité aérienne (SPAS) et de fournir des justifications lorsque de telles mesures ne sont pas jugées pertinentes pour eux. En conséquence, le SPAS demeure un outil important pour le suivi de la mise en œuvre des mesures par les États membres. Les États sont censés examiner leur SPAS au moins une fois par an et, lorsque leur SPAS n'est pas mis à jour chaque année, tenir des registres de la mise en œuvre des mesures pertinentes de l'EPAS, avec des justifications lorsque ces mesures ne sont pas jugées pertinentes.

L'AESA évalue régulièrement la mise en œuvre du SSP au niveau des différents États dans le cadre des activités de normalisation SYS de l'AESA. L'évaluation vise à recenser les points forts et les domaines à améliorer, en contribuant à la poursuite de la maturation de la mise en œuvre des SSP en Europe, l'objectif étant d'atteindre les objectifs du GASP et de l'EPAS concernant la mise en œuvre efficace des SSP à l'horizon 2025. La réalisation de ces objectifs nécessite une évaluation des processus et des résultats de la planification des mesures de sécurité au niveau étatique. En outre, les mesures de l'EPAS qui figurent également dans l'EUR RASP feront l'objet d'enquêtes annuelles sur la mise en œuvre gérées par le bureau de l'OACI pour la région EUR. Les résultats de ces activités de suivi seront examinés respectivement lors des réunions des organes consultatifs et du groupe d'experts régionaux sur la sécurité pour la région EUR (RESG).

Mesure des performances en matière de sécurité: La dernière étape du processus de SRM est la mesure des performances en matière de sécurité. Elle permet de surveiller:

- 1) les changements spécifiques résultant de la mise en œuvre de mesures de sécurité; et
- 2) les changements systémiques qui ont pu se produire dans le système aéronautique et qui peuvent nécessiter la mise en place de mesures supplémentaires.

La mesure des performances s'effectue au moyen d'un cadre de performance en matière de sécurité conçu pour surveiller:

- 1) les différents domaines de manière transversale, tout en examinant les principales zones à risque au niveau des domaines;
- 2) les problèmes de sécurité spécifiques.

Le rapport annuel sur la sécurité (ASR) de l'AESA est l'examen annuel du cadre de performance en matière de sécurité. Il recense les tendances en matière de sécurité et met en évidence les domaines prioritaires, les principales zones à risque et les problèmes de sécurité. Après cette étape, le processus de SRM reprend depuis le début. Voir la section 2.3.3 pour de plus amples informations sur l'ASR de l'AESA.

2.2.1 Le plan européen pour la sécurité aérienne: dimension internationale

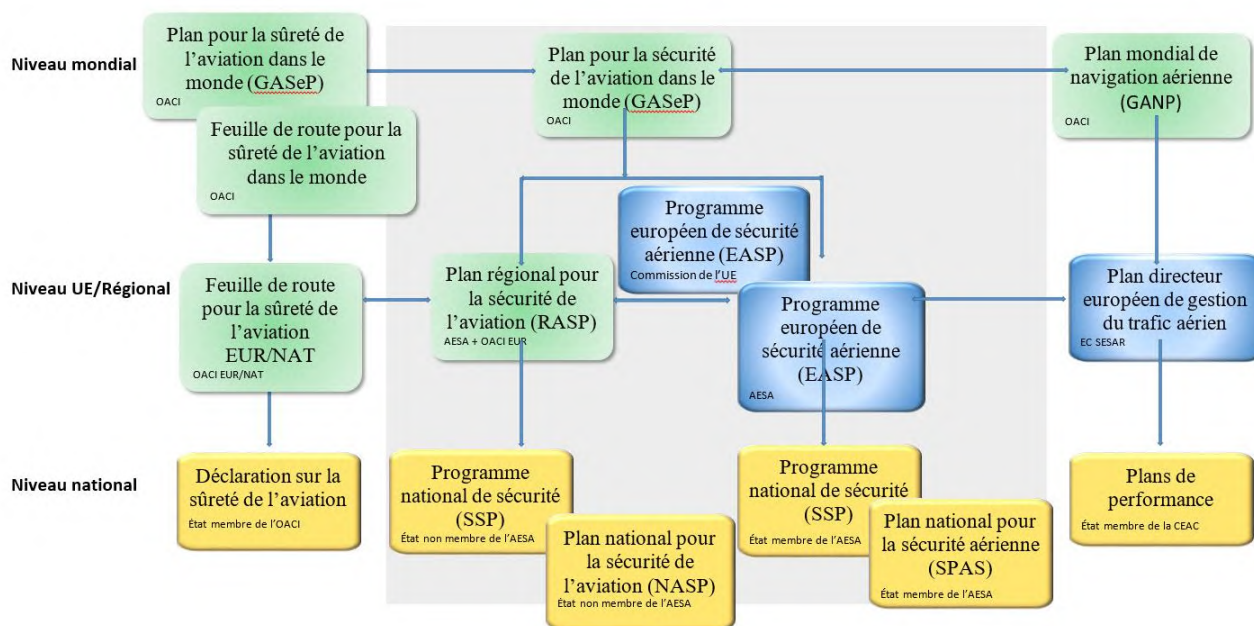
L'EPAS soutient les objectifs et les priorités du GASP. L'objectif du GASP est de continuer à réduire le nombre de décès et le risque de décès en supervisant l'élaboration d'une stratégie harmonisée en matière de sécurité aérienne ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre de plans de sécurité aérienne régionaux et nationaux. Un système aérien sûr contribue au développement économique des États et de leurs industries. Le GASP encourage la mise en œuvre d'un système national de supervision de la sécurité en promouvant une approche de la gestion de la sécurité fondée sur les risques ainsi qu'une approche coordonnée de la collaboration entre les États, les régions et l'industrie. Outre la sécurité systémique, le GASP traite des catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC), qui sont considérées comme des priorités mondiales en matière de sécurité. Ces catégories ont été déterminées en fonction des décès résultant d'accidents antérieurs, du risque élevé de mortalité par accident ou du nombre d'accidents et d'incidents. Parmi les grandes zones à risque recensées dans le cadre du processus européen de gestion des risques pour la sécurité figurent les cinq G-HRC, à savoir:

- vol contrôlé dans le sol;
- perte de contrôle en vol;
- collision en vol;
- sortie de piste; et
- incursion sur piste.

D'autres grandes zones à risque sont recensées dans le champ d'application de l'EPAS (voir le volume III de l'EPAS, chapitre 17), notamment l'incendie, la fumée et la pressurisation, les dommages au sol, les collisions d'obstacles en vol, les autres blessures et la sécurité.

Depuis 2017, le bureau régional de l'OACI pour la région EUR/NAT et l'AESA travaillent ensemble à l'élaboration d'un plan régional pour la sécurité de l'aviation (RASP) fondé sur l'EPAS. Le premier EUR RASP a été publié en janvier 2019. Le groupe d'experts régionaux sur la sécurité pour la région EUR (EUR RESG) est chargé de la mise à jour et du suivi de la mise en œuvre de l'EUR RASP. L'EUR RESG est coprésidé par l'AESA et les parties prenantes du secteur (actuellement l'IATA). L'EUR RESG fait rapport au groupe européen de planification du système aéronautique (EASPG). Alors que les indicateurs de performance en matière de sécurité de l'EPAS sont déterminés dans le cadre du processus européen de gestion des risques pour la sécurité, l'EUR RASP fournit une série d'indicateurs de performance EUR en matière de sécurité et d'objectifs dérivés des objectifs et cibles du GASP, pour lesquels des données sont collectées par l'OACI.

Figure 3. Rapports entre l'EASP, l'EPAS et les autres programmes et plans



2.3. Suivi des performances en matière de sécurité

Les performances en matière de sécurité sont définies comme étant les résultats en matière de sécurité de la région, de l'État ou de l'organisme évalués par des moyens quantitatifs et/ou qualitatifs.

Le niveau de performance en matière de sécurité à atteindre ne devrait pas avoir un caractère contraignant, mais devrait plutôt représenter l'ambition de l'Union et de ses États membres en matière de sécurité de l'aviation civile, telle qu'elle est exprimée à l'article 6 du règlement (UE) 2018/1139.

Remarque:

Il est proposé de supprimer le concept de niveau acceptable de sécurité à atteindre (AloSP) tel que défini dans la norme 3.4.2.1 de la deuxième édition de l'annexe 19 de l'OACI pour la prochaine édition, conformément aux recommandations des États et des parties prenantes du secteur. Au lieu de cela, la nécessité d'un suivi et d'une gestion actifs des performances en matière de sécurité sur la base d'indicateurs alignés sur les objectifs de sécurité sera soulignée.

De plus amples orientations sur la gestion des performances en matière de sécurité, fournies par l'AESA, sont disponibles à l'adresse suivante:

- [Orientations sur le niveau acceptable de sécurité à atteindre \(AloSP\), la gestion des performances en matière de sécurité et l'assurance de la sécurité.](#)

2.3.1 Accord relatif à la performance en matière de sécurité des organismes

Il incombe aux États membres de l'UE d'évaluer périodiquement le système de gestion des organismes, y compris le contrôle des performances en matière de sécurité des organismes relevant de leur juridiction, lorsqu'un tel système de gestion est requis. Le niveau de

performance en matière de sécurité à atteindre devrait être évalué au regard des objectifs de sécurité et tenir compte de l'efficacité des mesures d'atténuation des risques, et le dispositif de suivi devrait tenir compte d'une combinaison d'indicateurs fondés sur les processus et sur les résultats, lesquels découlent des objectifs de sécurité.

La cohérence des objectifs de sécurité doit être assurée entre l'État [c'est-à-dire le SSP et le SPAS, conformément aux articles 7 et 8 du règlement (UE) 2018/1139] et les entités réglementées, y compris en ce qui concerne le suivi de ces objectifs. Le suivi s'effectue au moyen des processus de gestion des performances en matière de sécurité de l'État et des organismes, ainsi que d'une supervision fondée sur les risques et les performances. Cette méthodologie facilite l'amélioration constante du niveau de performance en matière de sécurité atteint. Lorsque les performances en matière de sécurité ne sont pas atteintes, l'État et l'organisme devraient prendre des mesures ensemble pour améliorer la situation.

La maturité du suivi des performances en matière de sécurité augmentera au fil du temps dans la mesure où la mise en œuvre mûrira et où un échange régulier d'informations utiles aura lieu entre l'État et les organismes supervisés.

Le cadre de gestion de la sécurité de l'UE comporte actuellement un domaine pour lequel des objectifs explicites de performance en matière de sécurité sont définis: le système de performance GTA du SES²⁸ a été mis en place au niveau de l'Union européenne afin de contribuer au développement durable du système de transport aérien en améliorant l'efficacité globale des services de navigation aérienne dans les quatre domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité (retard) et l'efficacité économique. Ce système prévoit la fixation d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour des périodes de référence fixes de 3 à 5 ans dans les quatre domaines de performance clés. Les États membres sont tenus d'établir des plans de performance comprenant des objectifs contraignants au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) qui sont compatibles avec les objectifs de performance de l'Union.

Pour la mise en œuvre des systèmes de performance GTA du SES, la Commission est assistée par l'organe d'évaluation des performances indépendant désigné par la décision d'exécution n° 2014/672/UE de la Commission²⁹.

2.3.2 Performances des États membres en matière de sécurité

Les mêmes principes que ceux décrits à la section 2.3.1 s'appliquent aux États membres de l'UE: le niveau de performance en matière de sécurité à atteindre devrait être évalué au regard des objectifs de sécurité et tenir compte de l'efficacité des mesures d'atténuation résultant de la gestion nationale des risques en matière de sécurité dans le cadre du SSP et définies dans le SPAS [articles 7 et 8 du règlement (UE) 2018/1139], en tenant dûment compte des risques et des mesures de l'EPAS jugés pertinents pour l'État [voir articles 6 et 8.2 du règlement (UE) 2018/1139].

28 Article 11 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 européen («règlement-cadre») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1) et règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen (OJ L 56 du 25.2.2019, p. 1).

29 Décision d'exécution 2014/672/UE de la Commission du 24 septembre 2014 relative à la désignation de l'organe d'évaluation des performances du ciel unique européen (JO L 281 du 25.9.2014, p. 5).

Il n'existe pas d'accord sur les performances des États membres en matière de sécurité au niveau de l'UE et, à l'heure actuelle, aucun objectif spécifique de performance en matière de sécurité n'est imposé aux États membres par la législation de l'UE.

2.3.3 Rapport annuel sur la sécurité (ASR) de l'AESA

L'article 72, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/1139 dispose qu'afin d'informer le grand public du niveau global de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, l'Agence publie chaque année, et en cas de circonstances particulières, un rapport sur la sécurité. Ce rapport contient une analyse de la situation générale en matière de sécurité dans une formulation simple et facile à comprendre, et indique si des risques accrus existent pour la sécurité.

En outre, l'article 14, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 376/2014 indique que l'Agence est tenue d'inclure des informations sur les résultats de l'analyse des informations visée au paragraphe 1 dudit article dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 72, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/1139: «*La Commission, l'Agence et les autorités compétentes des États membres collaborent régulièrement à l'échange et à l'analyse des informations figurant dans le répertoire central européen*».

Conformément à ces exigences, l'AESA publie un rapport annuel sur la sécurité depuis 2005. L'analyse présentée dans ce rapport détaille les informations fondées sur les données qui soutiennent la prise de décision requise pour l'EPAS. L'ASR fournit à la fois un résumé statistique de la sécurité aérienne dans les États membres de l'AESA et une vue d'ensemble des principaux problèmes auxquels l'aviation européenne est aujourd'hui confrontée en matière de sécurité.

Des portefeuilles de données sont fournis pour chacun des domaines aéronautiques et s'appuient sur les travaux des années précédentes. Ils montrent les facteurs causaux et contributifs qui ont été mis en évidence dans les données relatives aux événements, par recoupement avec les grandes zones à risque (ou principaux résultats d'accidents) auxquelles ils contribuent.

L'analyse de l'ASR se concentre sur les risques pour la sécurité aérienne fondés sur des données relatives aux événements. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre du processus européen de SRM en cours. Ils soutiennent le développement de portefeuilles de risques pour la sécurité pour le domaine et fournissent une liste des grandes zones à risque sur la base desquelles il convient de concentrer en priorité les mesures de l'EPAS.

À l'instar de l'AESA, les États membres sont tenus de publier un rapport annuel sur la sécurité. En effet, l'article 13 du règlement (UE) n° 376/2014 relatif à l'analyse et au suivi des événements au niveau national dispose que, pour informer le public sur le niveau de la sécurité dans l'aviation civile, chaque État membre publie, au moins une fois par an, un rapport sur la sécurité. Le rapport sur la sécurité:

- a) contient des informations agrégées et anonymisées sur le type d'événements et des informations relatives à la sécurité aérienne notifiées par l'intermédiaire de son système national de comptes rendus obligatoires et volontaires;
- b) identifie les tendances;
- c) identifie les mesures qu'il a prises.

2.4. Exigences en matière de gestion de la sécurité applicables aux autorités et aux organismes

L'élaboration de modalités d'application pour le règlement (UE) 2018/1139 a donné lieu à l'adoption de deux séries distinctes d'exigences applicables aux autorités et aux organismes, respectivement:

- a. Les exigences applicables aux autorités tiennent dûment compte des huit éléments cruciaux pour un système de supervision en matière de sécurité définis à l'appendice 1 de l'annexe 19 de la convention de Chicago, étayant ainsi la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité, tout en servant l'objectif de normalisation énoncé dans le règlement (UE) 2018/1139. Ces exigences incluent en outre des éléments qui sont essentiels à la mise en place d'un système global de gestion de la sécurité aérienne à l'échelle de l'UE, englobant les responsabilités de l'UE et des États membres en matière de gestion de la sécurité.
- b. Les exigences applicables aux organismes, dans la plupart des domaines de l'aviation, comprennent des exigences générales «consolidées» pour les systèmes de gestion (de la sécurité). Avec l'adoption, en 2021/2022, de règles exigeant des systèmes de gestion dans le domaine de la navigabilité initiale et du maintien de la navigabilité³⁰, le cadre réglementaire de l'UE est conforme au chapitre 4 de l'annexe 19 de la convention de Chicago définissant les exigences applicables aux SGS. Ces exigences applicables aux organismes sont conçues pour intégrer les NPR de l'annexe 19 de l'OACI de façon à garantir la compatibilité avec les systèmes de gestion existants et à favoriser une gestion intégrée. Les exigences pour les systèmes de gestion laissent une certaine marge de manœuvre pour adapter le système à la taille, à la nature ou à la complexité des activités des organismes du secteur aérien, ainsi qu'au modèle d'entreprise qu'ils suivent, quel qu'il soit, ce qui permet de les appliquer de façon proportionnée.

Les exigences générales du système de gestion visent à promouvoir un cadre unique de gestion de la sécurité pour l'ensemble des organismes agréés qui relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139. Dans les différents domaines techniques, ces exigences générales applicables aux autorités et aux organismes sont complétées par des exigences plus spécifiques (par exemple, exigences relatives à l'analyse des données de vol applicables aux transporteurs aériens).

En outre, ces exigences applicables aux autorités et aux organismes sont en train d'être modifiées par des dispositions spécifiques sur la gestion de la sécurité de l'information.

En complément à ces exigences, le règlement (UE) n° 376/2014 garantit que les organismes et les autorités compétentes identifient les dangers et gèrent les risques pour la sécurité grâce à la collecte de renseignements sur les événements, ainsi qu'à l'analyse et au suivi des événements dans l'aviation civile. Depuis janvier 2023, ce règlement impose aux autorités et à l'AESA l'utilisation de l'ERCS (voir section 2.1).

En 2019, le règlement (UE) n° 376/2014 a fait l'objet d'une évaluation, dont la conclusion était que le règlement restait pertinent même à la lumière des évolutions récentes dans le secteur de l'aviation, comme l'essor de l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et

³⁰ Navigabilité initiale: Règlement délégué (UE) 2022/201 du 10 décembre 2021 et règlement d'exécution (UE) 2022/203 du 14 février 2022, Maintien de la navigabilité: Règlement d'exécution (UE) 2021/1963 du 8.11.2021.

l'accroissement des menaces liées à la cybersécurité. Si l'évaluation établit que le règlement offre suffisamment de flexibilité pour répondre efficacement à ces évolutions, elle admet également qu'il conviendrait de mettre à jour le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission, en actualisant la liste des événements dont la notification est obligatoire ainsi que les champs de données requis afin de permettre une meilleure collecte de données de sécurité provenant de ces nouveaux domaines de l'aviation.

3. ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ DANS L'UNION EUROPÉENNE

3.1 Supervision en matière de sécurité³¹

La supervision en matière de sécurité au sein de l'Union européenne comprend des activités de supervision et de surveillance des organismes qui ont été agréés par l'AESA et de ceux qui ont été agréés par les États membres. Elle suppose également un contrôle des États membres visant à assurer la correcte mise en œuvre de la législation européenne en matière de sécurité aérienne.

3.1.1 Contrôle de l'application des règles dans les États membres

Le règlement d'exécution (UE) n° 628/2013 de la Commission³² fixe les méthodes de travail pour l'exécution d'inspections de normalisation et pour le contrôle de l'application de la législation en matière de sécurité par les autorités compétentes des États membres. Ces inspections de normalisation ainsi que leur suivi sont effectuées par l'AESA (voir également les sections [3.2.1](#) et [1.6.1](#)).

3.1.2 Supervision des organismes certifiés

La supervision en matière de sécurité constitue le volet du processus de gestion de la sécurité qui vise à garantir le respect effectif des prescriptions de sécurité et des procédures correspondantes prévues par la législation de l'Union.

La supervision en matière de sécurité permet de s'assurer que le secteur aéronautique européen offre un niveau de sécurité conforme à celui qui est défini par la réglementation de l'Union. Les responsabilités que chacun des États membres et l'AESA assument en la matière forment par conséquent le socle sur lequel s'appuient la sécurité aérienne et la reconnaissance mutuelle des licences et des certificats dans l'Union européenne.

³¹ Aux fins du présent document, le terme «supervision» désigne à la fois à la supervision exercée par les autorités compétentes sur les organismes certifiés et le contrôle de l'application des règles dans les États membres de l'AESA, réalisé par l'AESA dans le cadre d'inspections de normalisation.

La supervision en matière de sécurité dans l'Union européenne est essentiellement régie par le règlement (UE) 2018/1139 et ses modalités d'application (voir le diagramme 1 pour plus d'informations sur la législation applicable).

³² Règlement d'exécution (UE) n° 628/2013 de la Commission du 28 juin 2013 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation et pour le contrôle de l'application des dispositions du règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 179 du 29.6.2013, p. 46).

Avec l'introduction d'exigences applicables aux autorités, cette supervision comporte un contrôle continu de la performance des organismes en matière de sécurité qui tient compte des risques spécifiques découlant de leurs activités (voir également la [section 3.2.2](#)).

3.2 Choix de cibles, guidé par les données de sécurité, pour la supervision des domaines suscitant le plus de préoccupations ou présentant le plus de difficultés

3.2.1 Choix de cibles, guidé par les données de sécurité, pour le contrôle exercé sur les États membres

Dans l'UE, les inspections de normalisation effectuées par l'Agence auprès des États membres suivent actuellement une approche fondée sur les risques, selon laquelle la fréquence des inspections, la portée et le niveau des enquêtes, ainsi que la taille et la composition des équipes, sont adaptés à la situation spécifique de chaque État et de chaque secteur.

Ce contrôle exercé de façon continue porte sur le système aéronautique dans son entièreté et est axé sur le risque, compte tenu de l'ensemble des informations à la disposition de l'AESA. À cette fin, l'AESA évalue la capacité des autorités compétentes à s'acquitter de leurs responsabilités de supervision en matière de sécurité. Il s'agit notamment de collecter et d'analyser des données, de mener des inspections en tant que de besoin et de donner suite aux constatations afin de s'assurer que les adaptations et les mesures correctives adéquates sont apportées en temps utile.

La normalisation est un volet de la collecte des données de sécurité au niveau de l'UE nécessaire à l'identification des dangers; elle permet de cibler, en fonction des données de sécurité, la supervision des domaines suscitant le plus de préoccupations ou présentant le plus de difficultés.

La stratégie de normalisation est axée sur les domaines clés suivants:

- **Mise en œuvre d'une approche de contrôle continu:** Le règlement (UE) n° 628/2013 instaure un système de contrôle de l'application uniforme des règles de sécurité aérienne européennes qui devrait être étendu à tous les domaines de l'aviation.
- **Planification fondée sur les risques des inspections de normalisation:** dans le cadre de l'approche de contrôle continu, la fréquence des inspections, la portée et le niveau des enquêtes, ainsi que la taille et la composition des équipes, sont adaptés à la situation spécifique de chaque État et de chaque secteur. Il s'ensuit une utilisation plus souple et plus efficace des ressources et un allègement de la charge pour les États qui obtiennent de bons résultats et peuvent ainsi être inspectés moins souvent. La vérification de la conformité à la réglementation est progressivement combinée au contrôle de la performance du système/processus, qui s'intéresse à l'efficacité systémique des systèmes de gestion des autorités compétentes et des programmes de sécurité des États membres.
- **Intégration des activités de normalisation de l'AESA et du programme USOAP de l'OACI:** l'actuel arrangement de travail favorise le renforcement de la coopération et de l'intégration des activités entre l'AESA et l'OACI. Le maintien d'un dialogue constant, l'échange d'informations et de données, la participation réciproque à des inspections et des audits sont les outils qui ont été retenus à cet effet, l'objectif étant d'assurer, dans toute la mesure du possible, le respect des exigences et des normes tant de l'UE que de l'OACI moyennant une seule procédure intégrée.

- **Intégration des évaluations de la mise en œuvre des SSP dans le cadre de la normalisation de l’AESA:** depuis 2022, les inspections de normalisation sont également utilisées pour évaluer la mise en œuvre effective des SSP des États membres et des SPAS correspondants. Conformément à l’approche fondée sur les performances adoptée par l’OACI, qui favorise et soutient la mise en œuvre progressive des SSP, l’AESA évalue le niveau de mise en œuvre du SSP en utilisant les cinq niveaux de maturité définis dans la méthode d’évaluation de la mise en œuvre des SSP (SSPIA) définie par l’OACI.
- **Participation d’agents des autorités compétentes dans les activités de normalisation:** l’objectif est de réaliser une forme proactive de normalisation et de promouvoir un niveau suffisant de qualification du personnel dans toute l’Europe. En outre, les réunions de normalisation offrent l’occasion de s’accorder sur une compréhension commune des exigences, de formuler des interprétations et de partager les bonnes pratiques, ce qui favorise la mise en œuvre uniforme de la réglementation.
- **Mécanisme renforcé de retour d’informations sur la réglementation:** le mécanisme de retour d’informations en place est actuellement rationalisé et amélioré afin d’évaluer systématiquement l’efficacité de la réglementation et d’utiliser les résultats des activités de normalisation pour alimenter les activités de gestion de la sécurité, de régulation et de promotion de la sécurité.

3.2.2 Choix de cibles, guidé par les données de sécurité, pour la supervision du secteur d’activité

Les exigences qui incombent aux autorités en vertu du droit de l’UE imposent l’élaboration d’un programme de supervision tenant compte de la nature spécifique de l’organisme, de la complexité de ses activités, des résultats des activités de certification et/ou de supervision antérieures, sur la base de l’évaluation des risques associés. À partir de 2023, l’application de l’ERCS par l’autorité compétente aux événements notifiés par les organismes soutiendra l’évaluation des risques associés.

L’autorité réduit le cycle de planification de la supervision s’il est prouvé que les performances en matière de sécurité et la conformité réglementaire de l’organisme ont diminué. Lorsque l’organisme démontre un niveau élevé de performance en matière de sécurité et de conformité réglementaire, l’autorité peut étendre le cycle de planification de la supervision. Ce choix de cibles pour la supervision guidé par les risques et les performances garantit que les ressources disponibles en matière de supervision, tant dans les États membres que dans l’AESA, sont utilisées de la manière la plus efficace possible.

En outre, la supervision fondée sur les risques et les performances encourage la réflexion sur la gestion de la sécurité, vise à donner aux organisations les moyens de gérer des risques qui ne sont pas couverts par la réglementation et les incite à mettre en œuvre une gestion efficace de la sécurité en rendant possible un allègement de la charge de la supervision. Elle contribue également à l’application effective des dispositions relatives au système de gestion figurant dans les modalités d’application pour les organismes.

L’AESA soutient le choix de cibles guidé par les données de sécurité pour la supervision du secteur d’activité en énumérant et en décrivant les principaux risques et problèmes de sécurité applicables dans chaque domaine, dans le cadre de l’EPAS. Des pratiques de supervision

fondée sur les risques ont également été mises à la disposition des États membres et font l'objet de discussions régulières avec les TeB chargés de la gestion de la sécurité³³.

³³ [Modèle de rapport de l'AESA \(europa.eu\)](#)

4. PROMOTION DE LA SÉCURITÉ DANS L'UNION EUROPÉENNE³⁴

La promotion de la sécurité est une composante essentielle dans un programme de sécurité et pour une gestion efficace de la sécurité. Les risques pour la sécurité peuvent être atténués en donnant plus de visibilité aux enseignements tirés en matière de sécurité, en diffusant les bonnes pratiques et en expliquant les procédures et la réglementation dans ce domaine. Dans le système aéronautique européen, cela participe à une bonne culture de la sécurité.

Dans la mesure du possible, la promotion de la sécurité est utilisée comme une solution légère et efficace pour l'élaboration et à la supervision de la réglementation. Elle contribue à donner une meilleure compréhension de la réglementation de l'UE dans le domaine de l'aviation civile et fournit davantage d'informations sur les renseignements et les résultats des analyses en matière de sécurité. La stratégie fournit en permanence des informations sur un large éventail de sujets de sécurité au niveau du domaine, le contenu technique étant adapté à son public cible (allant du stade avancé pour les professionnels spécialisés au niveau élémentaire pour le grand public). Un large éventail d'outils de communication sont utilisés pour diffuser des messages de sécurité, y compris les médias sociaux.

La promotion de la sécurité implique des activités générales ou ciblées dont le but est de communiquer et de diffuser aux parties prenantes dans l'aviation des informations relatives à la sécurité. L'activité est alimentée par le processus européen de gestion des risques pour la sécurité, qui analyse les données et produit des mesures d'atténuation des risques en matière de sécurité, comme décrit au [chapitre 2](#).

Un certain nombre d'activités de promotion de la sécurité sont menées par les États membres au niveau national, et sont décrites en détail dans leurs SSP respectifs. Ces activités sont coordonnées par l'AESA par l'intermédiaire du réseau de promotion de la sécurité, établi sous la forme d'un partenariat volontaire entre l'AESA, les États membres et d'autres organismes du secteur aérien. Le réseau de promotion de la sécurité a pour objectif de renforcer la sécurité aérienne en Europe en fournissant un cadre pour la collaboration dans le contexte des activités de promotion de la sécurité dans l'ensemble des États membres.

Dans la poursuite de leur intérêt mutuel et d'un but commun, les membres du réseau de promotion de la sécurité échangent des informations, coordonnent des activités, coopèrent et partagent des activités communes et collaborent pour accroître la capacité des activités, y compris en ce qui concerne la conception, l'élaboration, la publication, la traduction et la diffusion d'informations sur la sécurité. Le réseau de promotion de la sécurité étudie également des outils communs et élabore des moyens de mesurer l'efficacité des produits de promotion de la sécurité qui ont été diffusés.

Au niveau européen, la plupart des activités de promotion de la sécurité sont dirigées et coordonnées par l'AESA. Dans ce contexte, l'AESA a mis en place une programmation intégrée garantissant que les activités réglementaires et de promotion de la sécurité abordent les risques pour la sécurité de la manière la plus efficace, en se complétant mutuellement dans certains domaines. L'Agence crée en outre des formules de promotion de la sécurité proprement européennes en fonction du domaine d'exploitation et des thèmes de sécurité faisant l'objet de la promotion, dans le but d'étendre la portée des produits de promotion de la sécurité. Pour ce faire, elle utilise les marques «Together4Safety» pour les activités d'aviation professionnelle et commerciale et «The Aviator's Club» pour l'aviation générale avec des pilotes privés. Parallèlement, les activités de partenariat en matière de sécurité sont renforcées

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

avec l'ensemble des parties prenantes opérationnelles au niveau du domaine, couvrant les opérations aériennes commerciales (y compris les aéroports et la GTA), les aéronefs à voilure tournante, l'aviation générale et les drones. Sachant que les différents acteurs du secteur de l'aviation ont des besoins très différents en matière de canaux d'information et de communication, l'approche par domaine garantit que la promotion de la sécurité peut répondre aux besoins spécifiques de chaque partie de la communauté aéronautique. Chaque domaine dispose d'un espace spécifique sur le site web de l'AESA, et les trois premiers domaines disposent de leur propre site communautaire afin de renforcer la coordination avec les parties prenantes.

Début 2019, l'AESA a lancé une nouvelle stratégie de promotion de la sécurité qui adopte une approche de plus en plus proactive de la manière dont l'AESA communique avec la communauté aéronautique européenne. Par l'intermédiaire de «Together4Safety» et «Aviator's Club» (pour l'aviation générale), l'AESA s'efforce de jouer un rôle de chef de file en ce qui concerne la promotion de la sécurité en Europe et dans le monde, et de construire des marques reconnues qui suscitent l'intérêt et l'engagement et contribuent à améliorer la sécurité.

4.1 Activités au niveau de l'UE

4.1.1 Communication en matière de sécurité

La transmission d'informations relatives à la sécurité contribue à mettre en place une culture de la sécurité solide. Les produits de communication en matière de sécurité dans l'Union européenne sont les suivants: rapports d'analyse de la sécurité; bulletins, brochures et affiches; matériel audiovisuel; boîtes à outils, manuels et guides; plans et programmes; ateliers et autres manifestations sur la sécurité. Un canal de transmission de contenus de promotion de la sécurité est mis au point pour chaque tâche, l'objectif étant de rassembler les ensembles de résultats les plus efficaces pour le thème de sécurité examiné. Les résultats fournis sont promus sur les médias sociaux ainsi que par les partenaires collaboratifs de l'AESA afin de maximiser la portée des messages de sécurité.

4.1.1.1 Communication obligatoire en matière de sécurité

Le règlement (UE) 2018/1139 impose à l'AESA de publier un [rapport annuel sur la sécurité](#)³⁵ pour informer le public du niveau général de sécurité dans l'aviation civile. Ce rapport présente des informations sur la sécurité de l'aviation civile en Europe et dans le monde entier (voir [section 2.3.3](#)).

Le règlement (UE) n° 996/2010 requiert la mise en place d'une base de données des recommandations de sécurité. Cette base de données est accessible au public [en ligne](#)³⁶.

4.1.1.2 Communication facultative en matière de sécurité

L'AESA publie des [bulletins d'information sur la sécurité \(SIB\)](#)³⁷ pour informer les parties prenantes. Les SIB sont accessibles au public et régulièrement revus et actualisés. L'Agence

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/s/default.asp>

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

publie également un bilan des progrès réalisés dans l'application des [recommandations de sécurité](#)³⁸.

4.1.1.3 Ateliers et conférences sur la sécurité

L'AESA mène des campagnes de sécurité pour aborder des questions spécifiques posées par les événements, les risques pour la sécurité identifiés, les questions émergentes ou les audits de sécurité.

Par ailleurs, l'AESA organise régulièrement des ateliers et des conférences dont le but est de diffuser auprès des parties prenantes européennes des informations relatives à la sécurité et de fournir l'occasion de débattre de questions liées à la sécurité, comme les résultats des inspections. En outre, l'Agence organise chaque année une conférence sur la sécurité.

La Commission propose régulièrement des conférences et des séminaires sur des questions liées à la sécurité aérienne. En outre, elle mène des ateliers et des activités pour favoriser la diffusion et la compréhension correctes de certaines règles de sécurité, telles que celles qui figurent dans les règlements (UE) n° 376/2014 et (UE) n° 996/2010.

4.1.1.4 Information en ligne

Une information et une documentation nombreuses et variées sont mises à la disposition du public sur le [site internet de l'AESA](#)³⁹ et sur la page du site internet de la Commission consacrée à la [politique européenne en matière de sécurité aérienne](#)⁴⁰.

En outre, des réseaux d'accès restreint sont fréquemment utilisés pour l'échange d'informations relatives à la sécurité entre l'AESA, la Commission et les États membres, ainsi qu'avec le secteur d'activité.

4.2 Formation au niveau de l'UE

Les activités de formation dans l'UE concernent les organismes qui participent à la mise en œuvre du programme européen de sécurité aérienne: les autorités nationales compétentes des États membres, les autorités responsables des enquêtes de sécurité et l'industrie.

En vertu du règlement (UE) n° 376/2014, la Commission et l'Agence sont tenues d'assister les États membres par une formation appropriée.

Conformément au règlement (UE) n° 2018/1139, les organismes et autorités compétentes ont la responsabilité de maintenir le niveau de formation de leur personnel de façon qu'il ait les compétences requises pour exécuter les tâches qui lui sont assignées. En outre, les autorités compétentes sont tenues d'aider, par une éducation ou une formation adaptée lorsque cela est possible ou approprié, les organismes à s'acquitter de leurs obligations concernant la mise en œuvre d'un système de gestion.

Par ailleurs, de nouvelles capacités de formation sont actuellement mises au point pour garantir que toutes les personnes concernées disposent des compétences nécessaires pour assurer le succès de l'approche fondée sur les performances.

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

39 <http://easa.europa.eu/>

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm

L'AESA s'efforce de maintenir des niveaux de connaissance et de compétence élevés, sans se laisser distancer par l'évolution de l'aviation dans ses domaines d'activité. L'AESA met au point et dispense des formations à son personnel et au personnel des autorités compétentes des États membres.

L'Agence a également mis au point un système d'examen en ligne qui repose sur une base de questions et qu'elle tient à jour sur son site internet. Ce service est proposé sur une base volontaire aux étudiants inscrits auprès d'organismes de formation ou en autoformation, à travers un réseau de centres d'examen préétablis; une attestation est fournie aux étudiants ayant réussi l'examen.

Enfin, l'AESA offre également une assistance aux autorités partenaires pour qu'elles s'acquittent de leurs obligations internationales (par exemple, la réglementation de l'OACI, de l'Union) et elle réalise les projets de coopération de l'Union dans le domaine de l'aviation civile dans plusieurs régions du monde, y compris les pays voisins de l'Union, la région Asie-Pacifique, l'Afrique et l'Amérique latine.

LISTE DES ACRONYMES

OC	Organes consultatifs
ACAS	Système anticollision embarqué (de l'anglais «Airborne collision avoidance system»)
ALoSP	Niveau acceptable de performance de sécurité (de l'anglais «Acceptable Level of Safety Performance»)
AMC	Moyens acceptables de mise en conformité (de l'anglais «Acceptable means of compliance»)
AMS	Services de gestion d'aire de trafic (de l'anglais «Apron management services»)
SNA	Services de navigation aérienne
CTA	Certificat de transporteur aérien
ASR	Rapport annuel sur la sécurité (de l'anglais «Annual Safety Review»)
GTA	Gestion du trafic aérien
BIS	Meilleure stratégie d'intervention (de l'anglais «Best intervention strategy»)
RB	Règlement de base
CAEP	Comité de la Protection de l'Environnement en aviation (OACI) (de l'anglais «Committee on Aviation Environment Protection»)
CAMO	Organisme de gestion du maintien de la navigabilité (de l'anglais «Continuing airworthiness management organisation») — Annexe V <i>quater</i> (partie CAMO) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission
CAO	Organisme chargé de tâches combinées de navigabilité (de l'anglais «Combined airworthiness organisation») — annexe V <i>quinquies</i> (partie CAO) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission
CC	Membres d'équipage de cabine (de l'anglais «Cabin crew») — Annexe V (partie CC) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission
CS	Spécification de certification (de l'anglais «Certification specification»)
DAT	Fournisseurs de données — Annexe VII du règlement (UE) 2017/373

RD	Règlement délégué
DS	Spécification détaillée (de l'anglais «Detailed specification»)
DTO	Organisme de formation déclaré (de l'anglais «Declared training organisation»)
AESA	Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne
EASP	Programme européen de sécurité aérienne (de l'anglais «European Aviation Safety Programme»)
EASPG	Groupe européen de planification du système aéronautique (OACI) (de l'anglais «European Region Aviation System Planning Group»)
ECCAIRS	Centre européen de coordination des systèmes de comptes rendus d'incidents en navigation aérienne (de l'anglais «European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems»)
CEPCM	Centre européen de prévention et de contrôle des maladies
ECHA	Agence européenne des produits chimiques (de l'anglais «European Chemicals Agency»)
RCE	Répertoire central européen
AEE	Agence européenne pour l'environnement
AELE	Association européenne de libre-échange
ENCASIA	Réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (de l'anglais «European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities»)
EPAS	Plan européen pour la sécurité aérienne (de l'anglais «European Plan for Aviation Safety»)
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission (UE)
UE	Union européenne
EUR RASP	Plan régional européen pour la sécurité de l'aviation (OACI) (de l'anglais «European Regional Aviation Safety Plan»)
EUR RESG	Groupe d'experts régionaux sur la sécurité — Europe (OACI) (de l'anglais «EUR Regional Expert Safety Group»)
EUR/NAT	Bureau régional de l'OACI pour la région Europe/Atlantique Nord
EVT	Tâche d'évaluation (EPAS)

FAB	Blocs d'espace aérien fonctionnels (de l'anglais «Functional airspace block»)
FSTD	Simulateur d'entraînement au vol (de l'anglais «Flight simulation training device»)
GANP	Plan mondial de navigation aérienne (de l'anglais «Global Air Navigation Plan»)
GASeP	Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (de l'anglais «Global Aviation Security Plan»)
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (OACI) (de l'anglais «Global Aviation Safety Plan»)
G-HRC	Catégories d'événements à risque élevé dans le monde (de l'anglais «Global high-risk categories of occurrences»)
GM	Documents d'orientation (de l'anglais «Guidance material»)
IATA	Association internationale du transport aérien (de l'anglais «International Air Transport Association»)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
RE	Règlement d'exécution
LUC	Certificat allégé d'exploitant d'UAS (de l'anglais «Light UAS operator certificate»)
MAB	Organe consultatif des États membres (de l'anglais «Member States Advisory Body»)
CA	Conseil d'administration
MST	Tâche des États membres (EPAS) (de l'anglais «Member State task»)
NASP	Plan national pour la sécurité de l'aviation (de l'anglais «National aviation safety plan»)
ANC	Autorité nationale compétente
NCC	Exploitation d'aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales — Annexe VI (partie NCC) du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission
NoA	Réseau d'analystes de la sécurité aérienne (de l'anglais «Network of aviation safety analysts»)
Partie 21	Annexe I du règlement (UE) n° 748/2012 — Certification des aéronefs et produits, pièces et équipements d'aéronefs, et des

	organismes de conception et de production
Partie 145	Annexe II du règlement (UE) n° 1321/2014 — Agréments des organismes de maintenance
Partie 147	Annexe IV du règlement (UE) n° 1321/2014 — Exigences applicables aux organismes de formation à la maintenance
Partie 26	Annexe I du règlement (UE) 2015/640 — Spécifications de navigabilité supplémentaires dans le cadre d'une exploitation
Partie 66	L'annexe III du règlement (UE) n° 1321/2014 — Personnels de certification de maintenance
Partie AIS	Annexe VI du règlement (UE) 2017/373 — Exigences spécifiques applicables aux prestataires de services d'information aéronautique
Partie ARA	Annexe VI du règlement (UE) n° 1178/2011 — Exigences applicables aux autorités pour le personnel navigant
Partie ARO	Annexe II du règlement (UE) n° 965/2012 — Exigences applicables aux autorités en matière d'opérations aériennes
Partie ART	Annexe 2 du règlement (UE) n° 452/2014 — Exigences applicables aux autorités concernant l'autorisation des exploitants de pays tiers
Partie ASM	Annexe X du règlement (UE) 2017/373 — Exigences spécifiques applicables aux prestataires de gestion de l'espace aérien
Partie ATFM	Annexe IX du règlement (UE) 2017/373 — Exigences spécifiques applicables aux prestataires de gestion des courants de trafic aérien
Partie ATM/ANS.AR	Annexe II du règlement (UE) 2017/373 — Exigences applicables aux autorités compétentes — Supervision de services et autres fonctions de réseau GTA
Partie ATM/ANS.OR	Annexe III du règlement (UE) 2017/373 — Exigences communes applicables aux prestataires de services
Partie ATS	Annexe IV du règlement (UE) 2017/373 — Exigences spécifiques applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne
Partie BFCL	Annexe III du règlement (UE) 2018/395 — Exigences relatives à l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite de ballons
Partie BOP	Annexe II du règlement (UE) 2018/395 — Opérations aériennes effectuées avec des ballons
Partie CAMO	Annexe V <i>quater</i> du règlement (UE) n° 1321/2014 — Organismes

	de gestion du maintien de la navigabilité
Partie CNS	Annexe VIII du règlement (UE) 2017/373 — Exigences spécifiques applicables aux prestataires de services de communication, de navigation ou de surveillance
Partie DAT	Annexe VII du règlement (UE) 2017/373 — Exigences spécifiques applicables aux prestataires de services de données
Partie DEF	Annexe I du règlement (UE) 2018/395 — Définitions (ballons) Annexe I du règlement (UE) 2018/1976 — Définitions (planeurs)
Partie FCL	Annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 — Délivrance de licences aux membres d'équipage de conduite
Partie FPD	Annexe XI du règlement (UE) 2017/373 — Exigences spécifiques applicables aux prestataires de services de conception des procédures de vol
Partie M	Annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014 — Exigences en matière de maintien de la navigabilité
Partie MED	Annexe IV du règlement (UE) n° 1178/2011 — Exigences relatives aux certificats médicaux de pilote, à l'aptitude médicale des équipages de cabine, à la certification des examinateurs aéromédicaux, et aux qualifications des médecins généralistes et médecins du travail
Partie MET	Annexe V du règlement (UE) 2017/373 — Exigences spécifiques applicables aux prestataires de services météorologiques
Partie ML	Annexe V <i>ter</i> du règlement (UE) n° 1321/2014 — Exigences «légères» en matière de maintien de la navigabilité
Partie NCC	Annexe VI du règlement (UE) n° 965/2012 — Exploitation d'aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales
Partie NCO	Annexe VII du règlement (UE) n° 965/2012 — Exploitation d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales
Partie NM	Annexe XII du règlement (UE) 2017/373 — Exigences spécifiques applicables au gestionnaire de réseau
Partie ORA	Annexe VII du règlement (UE) n° 1178/2011 — Exigences applicables aux organisations pour le personnel navigant
Partie ORO	Annexe III du règlement (UE) 965/2012 — Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes
Partie PERS	Annexe XIII du règlement (UE) 2017/373 — Exigences applicables aux prestataires de services concernant la formation

	du personnel et l'évaluation de ses compétences
Partie SAO	Annexe II du règlement (UE) 2018/1976 — Opérations aériennes effectuées avec des planeurs
Partie SFCL	Annexe III du règlement (UE) 2018/1976 — Exigences relatives à l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite de planeurs
Partie SPA	Annexe V du règlement (UE) 965/2012 — Agréments spécifiques
Partie SPO	Annexe VIII du règlement (UE) 965/2012 — Exploitations spécialisées
Partie T	Annexe V <i>bis</i> du règlement (UE) n° 1321/2014 — Maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés dans un État tiers qui sont utilisés par des exploitants de l'UE ou par des exploitants résidant dans l'UE
Partie TCO	Annexe 1 du règlement (UE) n° 452/2014 — Exploitants de pays tiers
PCG	Groupe de coordination du programme (OACI) (de l'anglais «Programme Coordination Group»)
R&I	Recherche et innovation
REACH	Enregistrement, évaluation et autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (de l'anglais «Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals»)
RES	Tâche de recherche (EPAS) (de l'anglais «Research task»)
RMT	Tâche de réglementation (EPAS) (de l'anglais «Rulemaking task»)
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité (de l'anglais «Regional Safety Oversight Organisation»)
SAB	Organe consultatif des parties intéressées (de l'anglais «Stakeholders Advisory Body»)
SAFA	Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers
NPR	Normes et pratiques recommandées (OACI)
SERA	Règles de l'air européennes normalisées (de l'anglais «Standardised European Rules of the Air») — Règlement (UE) n° 923/2012
SES	Ciel unique européen (de l'anglais «Single European Sky»)

SESAR	Recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen:
SIA	Autorité responsable des enquêtes de sécurité (de l'anglais «Safety investigation authority»)
SIB	Bulletins d'information sur la sécurité (de l'anglais «Safety information bulletin»)
SGS	Système de gestion de la sécurité
SPAS	Plan national pour la sécurité aérienne (de l'anglais «State Plan for Aviation Safety»)
SPI	Indicateur de performance en matière de sécurité (de l'anglais «Safety performance indicator»)
SPN	Réseau de promotion de la sécurité (de l'anglais «Safety Promotion Network»)
SPT	Tâche relevant de la promotion de la sécurité (EPAS)
SRIS	Système d'information sur les recommandations de sécurité (de l'anglais «Safety Recommendations Information System»)
SRM	Gestion des risques pour la sécurité (de l'anglais «Safety risk management»)
SSP	Programme national de sécurité (de l'anglais «State Safety Programme»)
SSPIA	Évaluation de la mise en œuvre du programme national de sécurité (de l'anglais «State Safety Programme Implementation Assessment»)
SYS 2.0	Inspection de normalisation dans le domaine «Instruments systémiques pour la gestion de la sécurité» (SYS) (de l'anglais «Systemic enablers for safety management»). «2.0» indique que l'inspection porte sur l'étape II, au cours de laquelle le champ de l'inspection initiale est étendu à l'évaluation de l'efficacité de la mise en œuvre du SSP et du SPAS.
TCO	Exploitant de pays tiers (de l'anglais «Third-country operator»)
TeB	Organisme technique (sous-entité du MAB) (de l'anglais «Technical body»)
TeC	Comité technique (sous-entité du SAB) (de l'anglais «Technical committee»)
TUÉ	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

UAS	Systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (de l'anglais «Unmanned aircraft systems»)
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (OACI) (de l'anglais «Universal Safety Oversight Audit Programme»)
USSP	Prestataire de services U-space (de l'anglais «U-space service provider»)