



Bruxelles, le 25 novembre 2014
(OR. en)

15733/14

Dossier interinstitutionnel:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
N° doc. Cion:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Objet:	<i>Préparation de la session du Conseil "Transports, télécommunications et énergie" du 3 décembre 2014</i> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodrômes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne - CUE II+, règlement AESA - Orientation générale

I. INTRODUCTION

Le 12 juin 2013, la Commission a transmis au Conseil et au Parlement européen deux propositions législatives visant à mettre à jour les règlements relatifs au ciel unique européen et à accélérer leur mise en œuvre. Le paquet CUE II + vise à améliorer la compétitivité du système de transport aérien européen et à développer l'initiative "ciel unique européen" lancée en 2004. L'objectif global de l'initiative CUE est de renforcer les normes en vigueur en matière de sécurité du trafic aérien, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales du système européen de gestion du trafic aérien (GTA) et des services de navigation aérienne (SNA).

Dans ce cadre, la refonte des quatre règlements CUE II existants (proposition de refonte) et les modifications apportées au règlement instituant l'Agence européenne de la sécurité aérienne (proposition AESA) permettraient de simplifier le cadre législatif, de supprimer les chevauchements entre les règles actuelles, d'améliorer le système de contrôle et de revoir les règles existantes dans le but d'améliorer les performances globales de la gestion du trafic aérien. Les principaux problèmes traités par les propositions sont le manque d'efficacité des services de navigation aérienne et la fragmentation du système de gestion du trafic aérien (GTA).

Plus précisément, les modifications apportées à la proposition AESA ont pour but d'aligner le champ d'application actuel du règlement AESA sur le cadre législatif du CUE, de supprimer les défauts de concordance entre les deux et d'intégrer les concepts d'interopérabilité du CUE. La proposition met également à jour le règlement AESA en prenant en compte les récentes évolutions du programme de recherche SESAR et l'harmonise avec la déclaration conjointe et l'approche commune sur les agences décentralisées (approche commune) qui ont été adoptées par le Parlement européen, le Conseil et la Commission.

II. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

Le 2 septembre 2013, la Commission a présenté au groupe "Aviation" les propositions du paquet CUE II + et leur étude d'impact. Les délégations ont, pour la plupart, réagi en estimant que les propositions étaient prématurées, sachant que la mise en œuvre du paquet législatif précédent n'avait pas encore donné tous ses effets. Elles ont aussi souligné que des modifications fréquentes de la structure actuelle du CUE risquaient d'avoir des résultats contre-productifs par rapport à l'objectif général d'efficacité. Après les avis négatifs exprimés par les États membres, ce n'est que sous la présidence italienne, en juillet 2014, que l'examen détaillé du paquet CUE II + a commencé au niveau du groupe, les travaux se poursuivant en parallèle sur les deux propositions législatives.

Afin d'avancer rapidement sur le paquet CUE II + dans son ensemble, la présidence s'est limitée à certains aspects du règlement AESA et n'a examiné que les articles de la proposition ayant un lien direct avec la proposition de refonte sur le CUE. Les délégations ont accueilli positivement l'approche ciblée et orientée sur les résultats adoptée par la présidence, sachant par ailleurs qu'il est prévu que la Commission présente courant 2015 une proposition séparée sur la révision du règlement AESA dans son entièreté. Elles ont considéré que certaines questions fondamentales liées au statut et au rôle de l'Agence, telles que sa dénomination ou sa structure de financement, devraient être examinées dans le cadre plus large des responsabilités de l'Agence, et pas seulement sous l'angle de la GTA, la principale priorité du paquet CUE II +.

La révision prévue du règlement AESA sera l'occasion de procéder à un examen approfondi de ces questions fondamentales plus larges. Par conséquent, le projet d'orientation générale présenté en annexe ne concerne que certains articles et, pour le reste, fait abstraction de la proposition de la Commission.

III. OBSERVATIONS GÉNÉRALES

D'une manière générale, les États membres ont salué l'intention de la Commission de simplifier et de clarifier le cadre juridique existant de l'initiative "ciel unique européen" et ils se sont déclarés favorables à l'alignement du règlement AESA sur les dispositions de la proposition de refonte sur le CUE. Un ensemble uniforme et rationalisé de règles, en particulier pour des réglementations techniques telles que l'interopérabilité et la certification dans le domaine de la GTA/des SNA, apporte une valeur ajoutée en éliminant les doubles emplois avec le règlement CUE. Ces règles délimitent clairement la régulation économique du CUE, présente dans la proposition de refonte, en la distinguant des aspects techniques du CUE pour lesquels l'Agence a un rôle spécifique à jouer pour assurer la régulation et le contrôle des activités de GTA/des SNA.

Dans le prolongement du travail intensif effectué au niveau du groupe, le Comité des représentants permanents a examiné et approuvé le texte du projet d'orientation générale lors de sa réunion du 21 novembre 2014. À cette occasion, ES a demandé à la Commission des éclaircissements sur l'application de la proposition AESA aux aéroports, en particulier celui de Gibraltar, et elle a conditionné sa position à une déclaration de la Commission à ce sujet. Les services de la Commission ont confirmé que la proposition AESA en tant que telle ne concernait pas les aéroports et ils se sont engagés à présenter une déclaration à ce propos en vue de son inscription au procès-verbal de la session du Conseil.¹

On trouvera ci-après un aperçu du travail réalisé, les corrections mineures apportées au texte apparaissant en caractères gras et barrés.

UK maintient toujours une réserve d'examen parlementaire sur la proposition.

IV. OBSERVATIONS RELATIVES À DES QUESTIONS SPÉCIFIQUES

a) Aspects militaires

La Commission a proposé d'élargir le champ d'application du règlement AESA pour que les prestataires de services militaires se conforment bien aux règles du trafic aérien civil lorsqu'ils fournissent des services pour le trafic civil. Depuis le début des discussions, la modification du champ d'application s'est heurtée à la forte résistance des États membres, qui estimaient que subordonner explicitement le secteur militaire aux règles du CUE ne respectait pas leur indépendance en matière de réglementation. Après un échange de vues prolongé avec les experts militaires des États membres et l'Agence européenne de défense le 14 octobre 2014, la présidence a conclu que le champ d'application du règlement AESA resterait inchangé et que continuerait de s'appliquer l'obligation imposant aux militaires de garantir un niveau de sécurité au moins aussi efficace que celui assuré par les exigences essentielles applicables aux prestataires de services civils.

¹ Une déclaration similaire a déjà été faite lors de l'adoption de la dernière modification apportée au règlement AESA, le règlement (CE) n° 1108/2009 (cf. doc. 12955/09 ADD 1).

b) Certifications et déclarations d'interopérabilité

La fourniture de services de navigation aérienne est soumise à la certification de l'AESA ou des autorités nationales de surveillance et, pour certains services, à une déclaration effectuée par le prestataire lui-même. Si ces principes sont énoncés à l'article 8 de la proposition de refonte sur le CUE, le règlement AESA contient les règles de fond, à savoir les exigences essentielles que les prestataires de services de navigation aérienne doivent respecter (article 8 *ter* et annexe V *ter*). Les règles de délégation de pouvoirs pour la mise en œuvre et la modification ultérieure de ces règles (article 8 *ter*) et les responsabilités correspondantes de l'AESA (article 22 *bis*) sont aussi énoncées dans le règlement AESA.

Concernant les entités qualifiées, auxquelles peuvent être déléguées les fonctions de contrôle des autorités nationales, la proposition de refonte sur le CUE et le règlement AESA suivent une structure similaire. La proposition de refonte sur le CUE fixe le cadre général pour ces entités tandis que l'annexe V de la proposition AESA contient les critères qu'elles doivent remplir.

Tout en conservant la structure de base décrite ci-dessus, les dispositions concernées ont été rationalisées et clarifiées au niveau du groupe. Ainsi, on retrouve dans la proposition AESA seulement une définition unique du terme "déclaration" et une annexe unique pour les entités qualifiées, éliminant les doubles emplois avec le cadre législatif du CUE. Les responsabilités de l'Agence en matière de certifications et de déclarations ont aussi été clarifiées. En outre, en s'engageant plus avant dans la définition précise des responsabilités de l'Agence, plusieurs délégations ont accueilli positivement la possibilité d'établir des spécifications détaillées pour les exigences essentielles. Cependant, compte tenu des incidences plus larges de cette nouvelle approche centralisée et harmonisée adoptée à l'égard des responsabilités de l'AESA, les délégations ont estimé qu'il était plus indiqué d'examiner cette possibilité dans le cadre du réexamen général du règlement AESA qui sera effectué en 2015.

c) Redevances de route

Dans les deux propositions sur le CUE II +, la Commission a présenté des modifications pour ajouter les redevances de route comme source de financement des activités croissantes de l'Agence dans le domaine de la GTA. Dans le cadre du CUE, la raison profonde de ce changement est le déplacement de l'expertise d'Eurocontrol pour l'exécution de ces tâches, qui, depuis l'adoption du règlement sur le CUE II, ont été transférées à l'AESA. Cependant, vu que la Commission ne pouvait pas à ce stade donner des assurances aux délégations quant aux modalités pratiques de ce transfert depuis le cadre institutionnel d'Eurocontrol, la décision concernant cette source supplémentaire de financement a été reportée jusqu'aux discussions sur la structure générale de financement de l'AESA, qui auront lieu en 2015 dans le cadre du réexamen du règlement AESA.

d) Actes délégués et actes d'exécution

L'orientation générale n'actualise les dispositions sur les actes délégués et les actes d'exécution que dans deux cas, à savoir les exigences essentielles (article 8 *ter*) et les honoraires et les redevances (article 64). L'inclusion des articles standard correspondants, les articles 65 *bis* à 65 *quater*, reflète ces modifications, alors que, pour les autres dispositions, l'intention est de continuer à appliquer les anciennes règles de comitologie énoncées à l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008.

V. TRAVAUX AU SEIN DU PARLEMENT EUROPÉEN

Le Parlement européen a désigné David-Maria SASSOLI comme rapporteur du dossier et a adopté sa position en première lecture le 12 mars 2014.

VI. CONCLUSION

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil est invité, lors de sa session du 3 décembre 2014, à:

- examiner le texte figurant à l'annexe I du présent rapport et à adopter une orientation générale;
- prendre note de la déclaration que la Commission doit présenter et à l'inscrire au procès-verbal de sa session.

Article premier
Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:
 - a) à la conception, la production, l'entretien et l'exploitation de produits, de pièces et d'équipements aéronautiques, ainsi qu'aux personnels et organismes participant à la conception, la production et l'entretien de ces produits, pièces et équipements;
 - b) aux personnels et organismes participant à l'exploitation d'aéronefs;
 - c) à la conception, l'entretien et l'exploitation des aérodrômes, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant et, sans préjudice de la législation communautaire et nationale en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, à la protection des abords des aérodrômes;
 - d) à la conception, la production et l'entretien d'équipements d'aérodrome, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
 - e) à la conception, la production et l'entretien de systèmes et de composants pour la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne (ci-après "GTA/SNA"), ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
 - f) à la GTA/SNA, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant.

2. Le présent règlement ne s'applique pas:

- a) aux produits, pièces, équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points a) et b), pendant le déroulement d'opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues. Les États membres s'engagent à faire en sorte que ces opérations ou activités soient menées en tenant dûment compte, dans la mesure du possible, des objectifs du présent règlement;
- b) aux aérodrômes ou parties d'aérodrome, ainsi qu'aux équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points c) et d), qui sont exploités par l'armée et sous son contrôle;
- c) à la GTA/SNA, y compris aux systèmes et composants, ainsi qu'aux personnels et organismes visés au paragraphe 1, points e) et f), qui sont fournis ou mis à disposition par l'armée. Les États membres s'engagent à faire en sorte que les aéronefs visés au point a) du présent paragraphe soient, le cas échéant, séparés des autres aéronefs.

3. Sans préjudice de l'article 8 du règlement (UE) n° XXXX/XXX relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte), les États membres, dans la mesure du possible, veillent à ce que les installations militaires ouvertes au public visées au paragraphe 2, point b), et les services fournis au public par du personnel militaire, visés au paragraphe 2, point c), offrent un niveau de sécurité au moins aussi efficace que celui requis par les exigences essentielles définies aux annexes V bis et V ter.

Article 2

Objectifs

1. L'objectif principal du présent règlement est d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe.
2. Dans les domaines couverts par le présent règlement, celui-ci vise, en outre, à atteindre les objectifs suivants:
 - a) garantir un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement;
 - b) faciliter la libre circulation des marchandises, des personnes et des services;
 - c) promouvoir l'efficacité dans les processus réglementaire et de certification et éviter le double emploi entre le niveau national et le niveau européen;
 - d) aider les États membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en jetant les bases d'une interprétation commune et d'une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière, et en garantissant que lesdites dispositions, en particulier les normes de l'OACI, soient prises en compte dûment et en temps utile dans le cadre du présent règlement et des règles arrêtées pour sa mise en œuvre;
 - e) promouvoir dans le monde entier les vues de la Communauté 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;
 - f) assurer un traitement identique pour tous les intervenants sur le marché intérieur des transports aériens.
 - g) promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre du plan directeur GTA;
 - h) réglementer la sécurité de l'aviation civile d'une manière proportionnée à la nature de chaque activité.

3. Les moyens d'atteindre les objectifs visés aux paragraphes 1 et 2 sont les suivants:
- a) l'élaboration, l'adoption et l'application uniforme de tous les actes nécessaires;
 - b) la reconnaissance, sans exigences supplémentaires, des certificats, licences, agréments et autres documents délivrés pour les produits, les personnels et les organismes conformément au présent règlement et aux règles arrêtées pour sa mise en œuvre;
 - c) la création d'une Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée "Agence") indépendante;
 - d) la mise en œuvre uniforme de tous les actes nécessaires par les autorités aéronautiques nationales et par l'Agence, dans leurs domaines de compétence respectifs.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) "supervision continue", les tâches à accomplir pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat ou qui sont couvertes par une déclaration continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité dudit certificat ou de ladite déclaration, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde;
- b) "convention de Chicago", la convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que ses annexes, signée à Chicago le 7 décembre 1944;
- c) "produit", un aéronef, un moteur ou une hélice;

- d) "pièces et équipements", les instruments, équipements, mécanismes, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires, y compris les systèmes de communication, qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol; cela comprend les parties de la cellule, du moteur ou des hélices et l'équipement utilisé pour manœuvrer l'aéronef depuis le sol;
- d *bis*) "composants GTA/SNA", les composants tels que définis à l'article 2, point 19), du règlement (UE) n° XXXX/XXX relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte);
- e) "certification", toute forme de reconnaissance attestant qu'un produit, des pièces et équipements, un organisme ou une personne satisfait aux exigences applicables, et notamment aux dispositions du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, ainsi que la délivrance du certificat correspondant qui atteste cette conformité;
- e *bis*) "déclaration", à des fins de GTA/SNA, toute déclaration écrite:
- i) sur les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités des prestataires de services d'information de vol, comme prévu à l'article 8 *ter*, paragraphe 3;
 - ii) sur les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités des organismes chargés de la conception, la fabrication ou l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA, comme prévu à l'article 8 *ter*, paragraphe 4;
 - iii) sur la conformité ou l'aptitude à l'emploi de systèmes et composants, émise par un organisme chargé de la conception, la fabrication ou l'entretien de systèmes et composants de GTA/SNA, comme prévu à l'article 8 *ter*, paragraphe 5 *bis*;
 - iv) sur la vérification d'un système à mettre en place, émise par un prestataire de services, comme prévu à l'article 8 *ter*, paragraphe 5 *bis*.

- f) "entité qualifiée", un organisme qui peut se voir confier des tâches de certification ou de supervision spécifiques par l'Agence ou par une autorité aéronautique nationale, et sous le contrôle et la responsabilité de celle-ci;
- g) "certificat", tout agrément, licence ou autre document délivré à l'issue de la certification;
- h) "exploitant", toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs ou un ou plusieurs aérodrômes;
- i) "exploitation commerciale", toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant;
- j) "aéronefs à motorisation complexe",
 - i) un avion:
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
 - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur, ou
 - ii) un hélicoptère certifié:
 - pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
 - pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
 - pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - iii) un aéronef à rotors basculants;

- k) "simulateur d'entraînement au vol", tout type d'appareil simulant au sol les conditions de vol; cela inclut les simulateurs de vol, les entraîneurs au vol, les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation et les entraîneurs pour la formation de base aux instruments;
- l) "qualification", une déclaration portée sur une licence, indiquant les privilèges, les conditions spéciales ou les limitations attachés à cette licence;
- m) "aérodrome", toute zone définie (y compris les bâtiments, installations et équipements) s'étendant à terre ou sur l'eau ou encore sur une structure fixe, une structure off-shore fixe ou une structure flottante, destinée à être utilisée en tout ou partie pour l'arrivée et le départ des aéronefs et pour leur circulation de surface;
- n) "équipements d'aérodrome", les équipements, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour contribuer à l'exploitation d'un aéronef sur un aérodrome;
- o) "aire de trafic", une aire définie destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement, le stationnement ou l'entretien;
- p) "service de gestion d'aire de trafic", un service fourni pour gérer les activités et le mouvement des aéronefs et des véhicules sur une aire de trafic;
- q) "GTA/SNA", les fonctions ou services de gestion du trafic aérien tels que définis à l'article 2, point 10), du règlement (UE) n° XXXX/XXX relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte), les services de navigation aérienne définis à l'article 2, point 4), du même règlement, y compris les fonctions et services de gestion de réseau visés à l'article 17 dudit règlement et les services consistant à générer, traiter, mettre en forme et fournir des données critiques pour la sécurité à la circulation aérienne générale aux fins de la navigation aérienne;
- r) "système de GTA/SNA", toute combinaison d'équipements et de systèmes de sécurité tels que définis à l'article 2, point 33), du règlement (UE) n° XXXX/XXX relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte);

- s) "service d'information de vol", un service assuré dans le but de fournir les conseils et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- t) "circulation aérienne générale", tous les mouvements d'aéronefs civils, ainsi que tous les mouvements d'aéronefs d'État, y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane et de police, lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI;
- u) "plan directeur GTA", le plan approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil², conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 219/2007³ du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)⁴.

Article 8 ter

GTA/SNA

1. La fourniture de GTA/SNA satisfait aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V ter et, si cela est applicable, à l'annexe V bis.
2. Les prestataires de GTA/SNA sont tenus d'être titulaires d'un certificat. Le certificat est délivré lorsque le prestataire a démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux privilèges du prestataire. Le certificat précise les privilèges accordés et le champ des services fournis.
3. Par dérogation au paragraphe 2, les États membres peuvent décider que les prestataires de services d'information de vol sont autorisés à déclarer qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis.

² JO L 95 du 9.4.2009, p. 41.

³ JO L 64 du 2.3.2007, p. 1.

⁴ JO L 64 du 2.3.2007, p. 1, modifié par le règlement (CE) n° 1361/2008 (JO L 352 du 31.12.2008) et le règlement (UE) n° 721/2014 (JO L 192 du 1.7.2014).

4. Les mesures visées au paragraphe 6 peuvent définir une exigence de certification ou de déclaration concernant les organismes chargés de la conception, la fabrication ou l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA dont dépendent de façon critique la sécurité ou l'interopérabilité. Le certificat de ces organismes est délivré lorsqu'ils ont démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Le certificat précise les privilèges accordés.
5. Les mesures visées au paragraphe 6 peuvent définir une exigence de certification concernant les systèmes et composants de GTA/SNA dont dépendent de façon critique la sécurité ou l'interopérabilité. Le certificat de ces systèmes et composants est délivré lorsque le demandeur a démontré que les systèmes et composants sont conformes aux spécifications détaillées définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1.
- 5 *bis*. Les mesures visées au paragraphe 6 peuvent définir une exigence de déclaration de la part du prestataire de GTA/SNA visé à l'article 3, point e bis), (sous iv), ou de l'organisme chargé de la conception, la fabrication ou l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA visés à l'article 3, point e bis), (sous iii), concernant les systèmes et composants de GTA/SNA dont dépendent de façon critique la sécurité ou l'interopérabilité.
6. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent article sont adoptées en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 65 *bis*, paragraphe 2 [...]. Ces mesures précisent en particulier:
 - a) les conditions de fourniture de GTA/SNA conformément aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V ter et, le cas échéant, à l'annexe V bis;
 - b) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux systèmes et composants de GTA/SNA;

- c) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats visés au paragraphe 2 et, le cas échéant, au paragraphe 5;
- d) les responsabilités des titulaires de certificats;
- e) le cas échéant, les conditions et procédures relatives aux déclarations effectuées par les prestataires de services et les organismes chargés de la conception, la fabrication ou l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA visés aux paragraphes 3 à 5 bis, ainsi qu'à la supervision desdits prestataires et organismes;
- f) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité;
- g) les conditions de publication et de diffusion des informations obligatoires afin d'assurer la sécurité de la fourniture de GTA/SNA;
- h) *[supprimé]*
- i) les règles d'exploitation et les composants de GTA/SNA requis pour l'utilisation de l'espace aérien.

En ce qui concerne la fourniture de GTA/SNA, la Commission est habilitée, par voie d'actes délégués conformément à l'article 65 ter, à modifier ou à compléter l'annexe V ter lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de la sécurité en rapport avec la GTA/SNA, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 2 et dans la mesure nécessaire à cet effet.

7. Les mesures visées au paragraphe 6:

- a) reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans le domaine de la GTA/SNA et sont conformes au plan directeur GTA, pour autant que de besoin;
- b) sont proportionnées au type et à la complexité des services fournis;
- c) tiennent compte de l'expérience acquise, au niveau mondial, en matière de GTA/SNA, ainsi que des progrès scientifiques et techniques;
- d) sont élaborées en utilisant autant que possible les dispositions pertinentes du règlement (UE) n° XXXX/XXX relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte) et prévoient des mécanismes transitoires pour assurer la continuité des certificats déjà accordés en vertu de ce règlement; à l'origine, elles incluent les dispositions en matière de sécurité contenues dans ce règlement et, le cas échéant, dans le cas de futures modifications, elles tiennent compte des progrès scientifiques et techniques les plus récents;
- e) permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.

Article 13

Entités qualifiées

Lorsqu'une tâche de certification ou de supervision déterminée est confiée à une entité qualifiée, l'Agence ou l'autorité aéronautique nationale concernée veille à ce que cette entité satisfasse aux critères définis dans l'annexe V.

Les entités qualifiées ne délivrent pas de certificats ni d'autorisations, et ne reçoivent pas de déclarations.

CHAPITRE III
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

SECTION I
Missions

Article 17
Création et fonctions de l'Agence

1. Aux fins de la mise en œuvre du présent règlement, il est créé une Agence européenne de la sécurité aérienne.
2. Afin de garantir le bon fonctionnement et le bon développement de la sécurité de l'aviation civile, l'Agence:
 - a) effectue toute tâche et formule des avis sur toutes questions couvertes par l'article 1er, paragraphe 1;
 - b) assiste la Commission en préparant les mesures à prendre pour la mise en œuvre du présent règlement. S'il s'agit de prescriptions techniques, et notamment de règles liées à la construction, à la conception ou à des aspects opérationnels, la Commission ne peut pas modifier leur contenu sans coordination préalable avec l'Agence. L'Agence apporte également à la Commission le soutien technique, scientifique et administratif nécessaire à l'accomplissement de ses missions;
 - c) prend les mesures nécessaires dans les limites des pouvoirs qui lui sont conférés par le présent règlement ou un autre acte de l'Union;
 - d) effectue les inspections et les enquêtes nécessaires à l'accomplissement de ses missions;
 - e) exécute, dans son domaine de compétence, pour le compte des États membres, les fonctions et les tâches qui incombent à ces derniers au titre des conventions internationales applicables, et notamment la convention de Chicago.
 - f) aide les autorités compétentes des États membres à s'acquitter de leurs tâches en constituant une enceinte pour les échanges d'informations et de connaissances spécialisées mises à disposition par les États membres qui le souhaitent.

Article 22 *bis*

GTA/SNA

En ce qui concerne les GTA/SNA visés à l'article 4, paragraphe 3 quater, l'Agence:

- a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie;
- b) délivre et renouvelle les certificats des organismes établis hors du territoire soumis aux dispositions du traité qui sont chargés de fournir des services dans l'espace aérien du territoire d'application du traité;
- c) délivre et renouvelle les certificats des organismes fournissant des services paneuropéens;
- c bis*) délivre et renouvelle les certificats des organismes chargés de la conception, de la fabrication ou de l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA paneuropéens ou reçoit des déclarations effectuées par lesdits organismes;
- c ter*) reçoit des déclarations effectuées par les organismes qu'elle certifie, visés aux points b) et c), concernant les systèmes de GTA/SNA;
- d) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ou si le titulaire du certificat ne s'acquitte pas des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

À la demande des États membres concernés, l'Agence effectue également les tâches définies aux points c) à d) pour d'autres organismes.

SECTION III

Méthodes de travail

Article 52

Procédures pour l'élaboration d'avis, de spécifications de certification et de documents d'orientation

1. Dès que possible après l'entrée en vigueur du présent règlement, le conseil d'administration établit des procédures transparentes pour la délivrance des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation visés à l'article 18, points a) et c).

Ces procédures:

- a) se fondent sur les connaissances spécialisées mises à disposition par les autorités réglementaires aéronautiques civiles et, le cas échéant, militaires des États membres;
 - b) font appel, au besoin, à des experts des parties intéressées, y compris des experts militaires, et se fondent sur les connaissances spécialisées d'Eurocontrol, des organismes de normalisation européens concernés ou d'autres organismes spécialisés;
 - c) garantissent que l'Agence procède à la diffusion des documents et à une large consultation des parties intéressées, selon un calendrier et une procédure comportant l'obligation, pour l'Agence, de réagir par écrit au processus de consultation.
2. Aux fins de l'élaboration par l'Agence, en application de l'article 19, des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation qui doivent être appliqués par les États membres, celle-ci instaure une procédure pour la consultation des États membres. À cet effet, elle peut créer un groupe de travail dans lequel chaque État membre a la faculté de nommer un expert.
 3. Les mesures visées à l'article 18, points a) et c), et les procédures établies en application du paragraphe 1 du présent article sont publiées dans une publication officielle de l'Agence.
 4. Des procédures particulières sont établies en ce qui concerne les mesures immédiates à prendre par l'Agence afin de faire face à un problème de sécurité et d'informer les parties intéressées des mesures qu'elles doivent prendre.

SECTION IV
Dispositions financières

Article 59

Budget

1. Les recettes de l'Agence proviennent:
 - a) d'une contribution de l'Union;
 - b) d'une contribution de tout pays tiers européen avec lequel l'Union a conclu les accords visés à l'article 66;
 - c) des redevances payées par les demandeurs et les titulaires de certificats et d'agréments délivrés par l'Agence;
 - d) des honoraires pour les publications, la formation et tout autre service assuré par l'Agence, et
 - e) de toute contribution financière volontaire des États membres, des pays tiers ou d'autres entités, à condition que cette contribution ne compromette pas l'indépendance et l'impartialité de l'Agence.
 - f) de subventions des organismes de l'Union pour l'accomplissement de ses missions en application de l'article 24 du règlement (UE) n° XXXX/XXX relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte);
2. Les dépenses de l'Agence comprennent les dépenses de personnel, administratives, d'infrastructure et opérationnelles.

3. Les recettes et les dépenses sont équilibrées.
4. Les budgets afférents aux activités de réglementation et les honoraires fixés et perçus pour les activités de certification sont traités séparément dans le budget de l'Agence.
5. Chaque année, le conseil d'administration établit, sur la base d'un projet d'état prévisionnel des recettes et des dépenses, un état prévisionnel des recettes et des dépenses de l'Agence pour l'exercice financier suivant.
6. L'état prévisionnel visé au paragraphe 4, qui comprend un projet d'organigramme ainsi que le programme de travail provisoire, est transmis avant le 31 mars au plus tard par le conseil d'administration à la Commission ainsi qu'aux États avec lesquels la Communauté a conclu les accords visés à l'article 66.
7. L'état prévisionnel est transmis par la Commission à l'autorité budgétaire avec l'avant-projet de budget général de l'Union européenne.
8. Sur la base de l'état prévisionnel, la Commission inscrit dans l'avant-projet de budget général de l'Union européenne les estimations qu'elle juge nécessaires pour l'organigramme et le montant de la subvention à imputer sur le budget général, qu'elle soumet à l'autorité budgétaire conformément à l'article 272 du traité.
9. L'autorité budgétaire autorise les crédits au titre de la subvention destinée à l'Agence.
L'autorité budgétaire adopte l'organigramme de l'Agence.
10. Le budget est arrêté par le conseil d'administration. Ce budget devient définitif après l'adoption définitive du budget général de l'Union européenne. Il est, le cas échéant, ajusté en conséquence.

11. Le conseil d'administration notifie, dans les meilleurs délais, à l'autorité budgétaire son intention de réaliser tout projet susceptible d'avoir des incidences financières significatives sur le financement du budget, notamment les projets de nature immobilière, tels que la location ou l'acquisition d'immeubles. Il en informe la Commission.

Lorsqu'une branche de l'autorité budgétaire a fait part de son intention de rendre un avis, elle transmet celui-ci au conseil d'administration dans un délai de six semaines à compter de la date de la notification du projet.

Article 64

Honoraires et redevances

1. Des honoraires et redevances sont perçus pour les activités suivantes:
- a) la délivrance et le renouvellement de certificats ainsi que les fonctions de contrôle continu y afférentes;
 - b) la fourniture de services, en reflétant dans ce cas le coût réel de chaque prestation;
 - c) le traitement des recours;
 - d) l'enregistrement des déclarations ainsi que les fonctions de contrôle continu y afférentes dans le domaine de la GTA/SNA.

Les honoraires et redevances sont exprimés et perçus en euros.

2. Le montant des honoraires et redevances est fixé à un niveau assurant une recette en principe suffisante pour couvrir la totalité des coûts des services fournis. Ces coûts incluent notamment toutes les dépenses de l'Agence réalisées en faveur des membres du personnel participant aux activités visées au paragraphe 3, y compris la part de l'employeur des cotisations au régime de retraite. Ces honoraires et redevances, y compris ceux perçus en 2007, constituent des recettes affectées à l'Agence.

3. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent article sont adoptées en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 65 *bis*, paragraphe 2 [...]. Ces mesures précisent notamment les activités pour lesquelles des honoraires et redevances au sens de l'article 59, paragraphe 1, points c), d) et f), sont dus, le montant des honoraires et redevances pour chaque activité et leurs modalités de paiement. Le conseil d'administration est consulté sur les projets de mesures d'exécution.

Article 65 *bis*

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 65 ter

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 8 ter, paragraphe 6, dernier alinéa, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter de [*la date de publication du présent règlement*]. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 8 ter, paragraphe 6, dernier alinéa, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Il importe tout particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, y compris des experts des États membres, avant d'adopter ces actes délégués. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 8 ter, paragraphe 6, dernier alinéa, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 65 *quater*

Procédure d'urgence

[...]

Article [x]

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.⁵

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

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

⁵ Pour le JO: *Le présent règlement sera publié en même temps que le règlement AESA (CE) n° [° XXXXX]. Ainsi, les deux règlements entreront en vigueur au même moment.*

ANNEXE V

CRITERES APPLICABLES AUX ENTITES QUALIFIEES VISEES A L'ARTICLE 13

(CI-APRES DENOMMEES "ENTITES QUALIFIEES" OU "ENTITES")

1. L'entité, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne doivent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la commercialisation ou l'entretien des produits, pièces, équipements, constituants ou systèmes, dans leur exploitation, leur mise en service ou leur utilisation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre les organismes concernés et l'entité qualifiée.
2. L'entité et le personnel responsables de la certification et de la supervision, des inspections et des évaluations doivent s'acquitter de leurs tâches avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus haute compétence technique possibles et ne doivent faire l'objet d'aucune pression ni incitation, notamment de nature financière, susceptibles d'affecter leur jugement ou les résultats de leurs activités de certification et de supervision, ni de leurs enquêtes, inspections et évaluations, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par ces résultats.
3. L'entité doit disposer du personnel et des moyens nécessaires pour accomplir correctement les tâches techniques et administratives liées à la procédure de certification et de supervision, aux inspections et aux évaluations; elle doit également avoir accès aux équipements nécessaires pour des contrôles exceptionnels.
4. L'entité qualifiée et son personnel responsable de l'enquête doivent:
 - jouir d'une formation technique et professionnelle solide,
 - bien connaître les exigences relatives aux tâches de certification, aux inspections et évaluations qu'il effectue et posséder une expérience adéquate de ces activités,
 - posséder les aptitudes requises pour rédiger les déclarations, documents et rapports établissant que les enquêtes, les inspections et les évaluations ont été effectuées;

- être en mesure de fournir une documentation attestant une grande expérience en matière d'évaluation d'organismes publics et privés.
5. L'impartialité du personnel chargé des enquêtes, des inspections et des évaluations doit être garantie. Sa rémunération ne doit pas être fonction du nombre d'enquêtes, d'inspections ou d'évaluations effectuées ni de leurs résultats.
 6. L'entité doit contracter une assurance en responsabilité civile, à moins que sa responsabilité ne soit couverte par un État membre en vertu de sa législation nationale, ou que l'État membre lui-même ne soit responsable des inspections.
 7. Le personnel de l'entité doit observer le secret professionnel à l'égard de toute information recueillie dans le cadre de l'exécution de ses tâches en vertu du présent règlement.

ANNEXE V *ter*

EXIGENCES ESSENTIELLES APPLICABLES A LA GTA/SNA ET AUX CONTROLEURS AERIENS

1. *Utilisation de l'espace aérien*

- a) Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 1^{er}, point 2 a), durant toutes les phases de vol et sur l'aire de manœuvre d'un aéroport, sont exploités conformément aux règles d'exploitation générales communes et à toute procédure applicable prévue pour l'utilisation de l'espace aérien en question.
- b) Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 1^{er}, point 2 a), sont équipés des composants nécessaires et exploités en conséquence. Les composants utilisés dans le système de GTA/SNA sont également conformes aux exigences du point 3.

2. *Services*

- a) *Information et données aéronautiques destinées aux usagers de l'espace aérien aux fins de la navigation aérienne*
 - i) Les données utilisées comme sources d'information aéronautique sont de qualité suffisante, elles sont complètes, à jour et fournies en temps utile.
 - ii) L'information aéronautique est exacte, complète, à jour, univoque et présente un niveau d'intégrité approprié sous une forme adaptée aux utilisateurs.
 - iii) La diffusion de cette information aéronautique aux usagers de l'espace aérien a lieu en temps utile par des moyens de communication suffisamment fiables et rapides, protégés contre les interférences et les altérations.
- b) *Informations météorologiques*
 - i) Les données utilisées comme source d'informations météorologiques aéronautiques sont de qualité suffisante, complètes et à jour.

- ii) Dans la mesure du possible, les informations météorologiques aéronautiques sont précises, complètes, à jour, d'un niveau d'intégrité approprié et univoques pour répondre aux besoins des usagers de l'espace aérien.
- iii) La diffusion de ces informations météorologiques aéronautiques aux usagers de l'espace aérien a lieu en temps utile par des moyens de communication suffisamment fiables et rapides, protégés contre les interférences et les altérations.

c) *Services de la circulation aérienne*

- i) Les données utilisées comme source pour la fourniture de services de la circulation aérienne sont correctes, complètes et à jour.
- ii) Les services de la circulation aérienne sont suffisamment précis, complets, à jour et univoques pour répondre aux besoins de sécurité des usagers.
- iii) Les outils automatiques fournissant des informations ou des conseils aux utilisateurs sont conçus, fabriqués et entretenus de façon à être adaptés à leur usage prévu.
- iv) Les services de contrôle de la circulation aérienne et les processus associés prévoient une séparation adéquate entre les aéronefs et, sur l'aire de manœuvre de l'aérodrome, préviennent les collisions entre des aéronefs et des obstacles et, lorsque cela est approprié, aident à la protection contre d'autres risques aériens et assurent une coordination rapide et en temps utile avec tous les usagers concernés et avec les volumes d'espace aérien adjacents.
- v) La communication entre les services de la circulation aérienne et les aéronefs, ainsi qu'entre les unités du service de la circulation aérienne concernées, a lieu en temps utile, de manière claire, correcte et univoque, elle est protégée contre les interférences, communément comprise et, le cas échéant, reconnue par tous les acteurs concernés.

- vi) Des moyens sont mis en place pour détecter les éventuelles urgences et, le cas échéant, lancer des mesures efficaces de recherche et de sauvetage. Ces moyens comprennent, au minimum, les mécanismes d'alerte, les mesures et procédures de coordination, les moyens et le personnel nécessaires pour couvrir efficacement la zone de responsabilité.

d) Services de communication

Les services de communication présentent, en permanence, un niveau de performance suffisant pour ce qui concerne leur disponibilité, leur intégrité, leur continuité et leur ponctualité. Ils sont rapides et protégés de toute corruption.

e) Services de navigation

Les services de navigation présentent, en permanence, un niveau de performance suffisant en matière d'informations relatives au guidage, au positionnement et, le cas échéant, au temps. Les critères de performance sont notamment la précision, l'intégrité, la disponibilité et la continuité de service.

f) Services de surveillance

Les services de surveillance déterminent la position respective des aéronefs en l'air, ainsi que des autres aéronefs et des véhicules terrestres sur les aérodrômes, avec un niveau de performance suffisant en ce qui concerne la précision, l'intégrité, la continuité de service et la probabilité de détection.

g) Gestion des courants de trafic aérien

La gestion tactique des courants de trafic aérien au niveau de l'Union utilise et fournit des informations suffisamment précises et à jour sur le volume et la nature du trafic aérien prévu influant sur la fourniture de services, et permet de coordonner et négocier le reroutage ou la reprogrammation de courants de trafic aérien afin de réduire les risques que comportent les situations de surcharge en l'air ou sur les aérodrômes. La gestion des courants de trafic aérien est effectuée de manière à optimiser les capacités existantes dans l'utilisation de l'espace aérien et à améliorer les procédures de gestion des courants de trafic aérien. Elle est fondée sur la sécurité, la transparence et l'efficacité, de façon à garantir que les capacités soient fournies de manière souple et en temps utile, en cohérence avec le plan européen de navigation aérienne.

Les mesures visées à l'article 8 ter, paragraphe 6, relatives à la gestion des courants de trafic aérien appuient les décisions opérationnelles prises par les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroport et les usagers de l'espace aérien, et couvrent les aspects suivants:

- a) la planification des vols;
- b) l'utilisation des capacités disponibles de l'espace aérien pendant toutes les phases du vol, y compris l'attribution de créneaux en cours de vol;
- c) l'utilisation des itinéraires par la circulation aérienne générale, notamment:
 - la création d'une publication unique pour l'orientation des routes et du trafic,
 - les possibilités d'évitement des zones saturées par la circulation aérienne générale, et
 - les règles de priorité relatives à l'accès à l'espace aérien pour la circulation aérienne générale, notamment en périodes d'encombrement et de crise;
- d) la cohérence entre les plans de vol et les créneaux aéroportuaires et la nécessaire coordination avec les régions limitrophes, selon les cas.

h) Gestion de l'espace aérien

La désignation de certains volumes d'espace aérien pour un usage déterminé est contrôlée, coordonnée et promulguée en temps utile afin de réduire le risque de perte de séparation entre aéronefs quelles que soient les circonstances. Compte tenu de l'organisation des activités militaires et des aspects connexes relevant de la responsabilité des États membres, la gestion de l'espace aérien soutient également l'application uniforme du concept de gestion souple de l'espace aérien tel qu'il a été défini par l'OACI et mis en œuvre en vertu du règlement (CE) n° XXXX/XXXX relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte), afin de faciliter la gestion de l'espace aérien et la gestion du trafic aérien dans le cadre de la politique commune des transports.

i) Conception de l'espace aérien

Les structures de l'espace aérien et les procédures de vol sont conçues, étudiées et validées de manière appropriée avant de pouvoir être mises en œuvre et utilisées par les aéronefs.

3. Systèmes et composants

a) Généralités

Les systèmes et les composants de GTA/SNA qui fournissent des informations s'y rapportant à partir des aéronefs et à destination de ceux-ci et au sol, sont conçus, fabriqués, installés, entretenus et exploités de façon à être adaptés à leur usage prévu.

Parmi les systèmes et procédures retenus figurent notamment ceux qui sont nécessaires pour appuyer les fonctions et les services suivants:

1. gestion de l'espace aérien;
2. gestion des courants de trafic aérien;
3. services de la circulation aérienne, en particulier les systèmes de traitement des données de vol, les systèmes de traitement des données de surveillance et les systèmes d'interface homme-machine;
4. communications, notamment celles sol-sol, air-sol et air-air;
5. navigation;
6. surveillance;
7. services d'information aéronautique;
8. l'utilisation des informations météorologiques.

b) Intégrité, performances et fiabilité des systèmes et composants

Les performances en matière de sécurité et d'intégrité des systèmes et composants, qu'ils se trouvent à bord d'un aéronef, au sol ou dans l'espace, sont adaptées à l'usage prévu de ces systèmes et composants. Elles satisfont au niveau requis de performance opérationnelle pour toutes les conditions d'exploitation prévisibles et pour toute la durée d'exploitation des systèmes et composants.

Les systèmes de GTA/SNA et leurs composants sont conçus, construits, entretenus et exploités conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à assurer l'exploitation sans solution de continuité du réseau européen de gestion du trafic aérien à tout moment et lors de toutes les phases de vol. Une exploitation sans solution de continuité englobe, notamment, l'échange d'informations, y compris celles relatives à l'état opérationnel, une interprétation commune des informations, des performances de traitement comparables et les procédures associées permettant des performances d'exploitation communes approuvées pour l'ensemble ou certaines parties du réseau européen de gestion du trafic aérien.

Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants étayent, de façon coordonnée, de nouveaux concepts d'exploitation approuvés et validés qui améliorent la qualité, la viabilité et l'efficacité des services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne la sécurité et la capacité.

Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants permettent la mise en œuvre progressive d'une coordination civile/militaire, dans la mesure nécessaire pour assurer une gestion efficace de l'espace aérien et des courants du trafic aérien ainsi que l'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien par tous les usagers, dans le cadre de l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien.

À cette fin, le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants permettent l'échange en temps utile, entre les parties civiles et militaires, d'informations exactes et cohérentes concernant toutes les phases de vol, sans préjudice des intérêts relevant de la politique de sécurité ou de défense, notamment des exigences en matière de confidentialité.

c) Conception des systèmes et composants

- i) Les systèmes et composants sont conçus de façon à satisfaire aux exigences applicables en matière de sécurité.
- ii) Les systèmes et composants, pris collectivement, séparément ou en liaison les uns avec les autres, sont conçus de telle manière qu'une relation inverse existe entre la probabilité qu'une panne puisse entraîner la panne totale du système et la gravité de ses incidences sur la sécurité des services.
- iii) Les systèmes et composants, pris individuellement ou en combinaison les uns avec les autres, sont conçus en fonction des limites liées aux capacités et performances humaines.
- iv) Les systèmes et composants sont conçus d'une manière qui les protège des interactions nuisibles non intentionnelles avec des éléments extérieurs.
- v) Les informations nécessaires à la fabrication, l'installation, l'exploitation et l'entretien des systèmes et composants, ainsi que les informations relatives aux conditions pouvant compromettre la sécurité, sont fournies au personnel d'une manière claire, cohérente et univoque.

d) Niveau de service constant

Les niveaux de sécurité des systèmes et composants sont maintenus pendant le service et pendant toute modification du service.

4. *Qualifications des contrôleurs aériens*

a) Généralités

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

b) Connaissances théoriques

- i) Un contrôleur aérien acquiert et conserve un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées et proportionnel aux risques liés au type de service.
- ii) L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques sont démontrées par une évaluation continue pendant la formation ou par des examens appropriés.
- iii) Un niveau approprié de connaissances théoriques est maintenu. Le respect de cette exigence est démontré par des évaluations ou des examens réguliers. La fréquence des examens est proportionnée au niveau de risque lié au type de service.

c) Compétences pratiques

- i) Un contrôleur aérien acquiert et conserve les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Ces compétences sont en rapport avec les risques liés au type de service et couvrent au moins, si cela est nécessaire aux fonctions exercées, les éléments suivants:
 - i. procédures opérationnelles;
 - ii. aspects propres aux tâches;
 - iii. situations anormales et d'urgence;
 - iv. facteurs humains.
- ii) Un contrôleur aérien démontre son aptitude à exécuter les procédures et tâches qui lui incombent avec un niveau de compétence correspondant aux fonctions exercées.
- iii) Un niveau satisfaisant de compétences pratiques est maintenu. Le respect de cette exigence est vérifié par des évaluations régulières. La fréquence de ces évaluations est proportionnée au niveau de risque et de complexité lié au type de service et aux tâches exécutées.

d) *Aptitudes linguistiques*

- i) Un contrôleur aérien démontre son aptitude à parler et comprendre suffisamment l'anglais pour pouvoir communiquer efficacement en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face sur des sujets concrets et professionnels, y compris en situation d'urgence.
- ii) Lorsque c'est nécessaire aux fins de la fourniture de services de la circulation aérienne dans un volume d'espace aérien défini, un contrôleur aérien est également apte à parler et comprendre la ou les langues nationales dans la mesure décrite ci-dessus.

e) *Simulateurs d'entraînement au contrôle du trafic aérien*

Lorsqu'un simulateur d'entraînement au contrôle du trafic aérien est utilisé pour la formation pratique à la prise de conscience des différentes situations et des facteurs humains, ou pour démontrer que des compétences ont été acquises ou sont conservées, cet appareil a un niveau de performance permettant de simuler fidèlement l'environnement de travail et les situations opérationnelles adaptés à la formation dispensée.

f) *Cours de formation*

- i) La formation est dispensée dans le cadre d'un cours de formation qui peut comprendre une instruction théorique et pratique, y compris une formation sur simulateur d'entraînement au contrôle du trafic aérien, le cas échéant.
- ii) Un cours est défini et approuvé pour chaque type de formation.

g) *Instructeurs*

- i) L'instruction théorique est dispensée par des instructeurs dûment qualifiés. Ils ont:
 - i. les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée, et
 - ii. démontré leur aptitude à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées.

- ii) L'instruction pratique est dispensée par des instructeurs dûment qualifiés qui ont les qualifications suivantes:
 - i. satisfaire aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience requises pour l'instruction dispensée;
 - ii. avoir démontré leur aptitude à enseigner et à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées;
 - iii. avoir utilisé les méthodes pédagogiques relatives aux procédures faisant l'objet de l'instruction;
 - iv. suivre régulièrement des cours de mise à niveau pour maintenir le niveau de leurs compétences pédagogiques.
- iii) Les instructeurs responsables des compétences pratiques sont également, ou ont été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur aérien.

h) Évaluateurs

- i) Les personnes chargées de l'évaluation de l'aptitude des contrôleurs aériens:
 - i. ont démontré leur aptitude à évaluer les performances des contrôleurs aériens et à leur faire passer des tests et des contrôles; et
 - ii. suivent régulièrement des cours de mise à niveau pour maintenir les critères d'évaluation à jour.
- ii) Les évaluateurs responsables des compétences pratiques sont également, ou ont été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur aérien dans les domaines où l'évaluation doit être réalisée.

i) Aptitude médicale des contrôleurs aériens

i) Critères médicaux

- i. Tout contrôleur aérien démontre périodiquement son aptitude médicale à remplir ses fonctions de façon satisfaisante. Cette aptitude est établie par une évaluation appropriée tenant compte de l'éventuelle dégradation physique et mentale due à l'âge.
- ii. La démonstration de l'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale, implique de démontrer que les personnes fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne ne souffrent d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible de les empêcher:
 - d'exécuter correctement les tâches nécessaires à la fourniture d'un service de contrôle de la circulation aérienne,
 - de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées, ou
 - de percevoir correctement son environnement.

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

5. Prestataires de services et organismes de formation

a) La fourniture d'un service n'a lieu que si les conditions suivantes sont remplies:

- i) le prestataire de services dispose, directement ou indirectement en vertu de contrats, des moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet du service. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: systèmes, installations (y compris alimentation électrique), structure d'encadrement, personnel, équipements (et leur entretien), documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et enregistrements;
- ii) le prestataire de services élabore et tient à jour des manuels de gestion et d'exploitation relatifs à la fourniture de ses services, et exerce ses activités conformément à ces manuels. Ces manuels doivent contenir toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation, au système de gestion et au personnel d'exploitation pour remplir ses fonctions;

- iii) le prestataire de services met en œuvre et maintient un système de gestion fondé sur les risques pour garantir la conformité aux exigences essentielles de la présente annexe, et s'emploie à améliorer continuellement ce système avec prévoyance;
 - iv) le prestataire de services n'emploie que du personnel dûment qualifié et formé, et applique et maintient des programmes de formation et d'évaluation pour ce personnel;
 - v) le prestataire de services met en place des interfaces formelles avec toutes les parties intéressées qui peuvent avoir une influence directe sur la sécurité de ses services afin de garantir le respect des présentes exigences essentielles;
 - vi) le prestataire de services institue et met en œuvre un plan d'urgence couvrant les situations d'urgence et les situations anormales qui peuvent se produire en rapport avec ses services;
 - vii) le prestataire de services institue et maintient un programme de sécurité et de prévention des accidents et des incidents, comprenant un programme de compte rendu et d'analyse d'événements, qui est utilisé par le système de gestion afin de contribuer à améliorer continuellement la sécurité, et
 - viii) le prestataire de services prend des dispositions afin de vérifier que les exigences de sécurité et d'interopérabilité sont respectées à tout moment pour tous les systèmes et composants qu'il exploite.
- b) *La prestation d'un service de contrôle de la circulation aérienne n'a lieu que si les conditions suivantes sont remplies:*
- i) pour prévenir la fatigue du personnel fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne, un système de tableau de service est utilisé. Ce système de tableau de service doit prévoir les périodes de service, les temps de service et des périodes de repos adaptées. Les limitations prévues par le système de tableau de service tiennent compte de tous les facteurs contribuant à la fatigue tels que, en particulier, le manque de sommeil, les perturbations des rythmes circadiens, le travail de nuit, l'accumulation de temps de service pendant une période donnée et le partage des tâches assignées entre les membres du personnel;
 - ii) pour prévenir le stress du personnel fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne, des programmes d'éducation et de prévention sont utilisés;

- iii) le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne dispose de procédures pour vérifier que le jugement cognitif du personnel fournissant des services de contrôle de la circulation aérienne n'est pas altéré et que son aptitude médicale n'est pas insuffisante;
 - iv) lors de la planification et de l'exploitation, le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne prend en compte les contraintes techniques et d'exploitation ainsi que les principes liés aux facteurs humains.
- c) *La prestation de services de communication, de navigation et/ou de surveillance n'a lieu que si les conditions suivantes sont remplies:*

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

d) *Organismes de formation*

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

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