



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 16 novembre 2005
COM(2005) 579 final

2005/aaaa (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 1592/2002 du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE :

Depuis l'entrée en vigueur, en septembre 2002, du règlement 1592/2002¹, la Communauté dispose d'une compétence exclusive en matière de navigabilité et de compatibilité environnementale des produits, pièces et équipements aéronautiques. Ces derniers, ainsi que leurs organismes de conception, de fabrication ou d'entretien, doivent désormais répondre à des règles uniformes et obligatoires arrêtées par la Commission.²

Ce règlement institue une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) qui fournit à la Commission toute l'expertise technique dont cette dernière a besoin et l'assiste, notamment, dans l'exercice de ses tâches législatives et réglementaires. L'Agence met également en place un système de surveillance du marché, pour contrôler l'application de la législation communautaire, évaluer ses effets et faire toutes suggestions utiles en la matière. Les certificats et les agréments attestant de la conformité des produits et des organismes aux règles communes sont délivrés soit par l'AESA, soit par les administrations nationales compétentes : l'AESA intervient pour la certification de type des produits et pour les organismes situés dans les pays tiers ; les administrations nationales délivrent les certificats individuels et les agréments de la plupart des organismes situés sur leur territoire, sur la base des règles communes et sous le contrôle de l'Agence.

Les compétences de l'Agence sont définies par le champ d'application du règlement 1592/2002. Dès l'adoption de ce texte, il était entendu que les objectifs visés à son article 2, soit, à titre principal, la garantie d'un niveau optimal et uniforme de sécurité et la mise en place de conditions de concurrence équitables pour les opérateurs aériens, ne pourraient être atteints qu'en élargissant son champ d'application aux opérations aériennes et à l'octroi des licences des équipages de conduite. Le législateur chargeait d'ailleurs explicitement la Commission de faire une proposition en ce sens, et de reconsidérer la question de la réglementation des aéronefs des pays tiers³.

2. DEFIS ACTUELS :

En effet, les Autorités conjointes de l'aviation (JAA)⁴ élaborent depuis longtemps des règles relatives aux opérations des aéronefs effectuant du transport aérien commercial⁵ ou aux licences et à la formation des équipages⁶, mais l'application de ces règles est laissée à l'appréciation des Etats parties prenantes et elles se retrouvent donc mises en œuvre, lorsqu'elles le sont, de manières très différentes à travers la Communauté. Par suite, le niveau

¹ Règlement (CE) N°1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO L 240 du 7.9.2002, p.1).

² Règlements de la Commission N°1702/2003 du 24 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p.6) et N° 2042/2003 du 20 novembre 2003 (JO L 315 du 28.11.2003, p.1), respectivement relatifs à la certification et à la maintenance des produits, pièces et équipements aéronautiques.

³ Article 7 et considérant 2 du règlement 1592/2002.

⁴ Les JAA regroupent 37 Etats européens, qui élaborent ensemble des règles communes en matière de sécurité aérienne, les Joint Aviation Requirements (JAR).

⁵ JAR-OPS 1 et 3.

⁶ JAR-FCL et JAR-STD.

de sécurité n'y est pas uniforme. En outre, la persistance de divergences nationales perturbe également le bon fonctionnement du marché intérieur.

L'inclusion des règles du JAR-OPS dans la législation communautaire, via la modification pendant du règlement 3922/91⁷, représentera un progrès indéniable mais elle ne procurera pas un niveau d'harmonisation suffisant car elle ne concernera que le transport commercial par avion. Les autres types d'aéronefs, les autres opérations commerciales ou les opérations non commerciales ne seront pas couverts par ces règles communes, qui ne concerneront pas davantage les licences des équipages de conduite ni les aéronefs des pays tiers.

La sécurité des appareils des pays tiers opérant dans la Communauté demande pourtant à être mieux garantie. Les annexes de la Convention de Chicago établissent des normes minimales auxquelles les aéronefs, les opérateurs aériens et les équipages doivent se conformer pour être admis à la circulation aérienne internationale. La vérification du respect de ces obligations incombe en premier lieu à l'Etat d'immatriculation d'un aéronef, mais les autres Etats contractants ont la possibilité d'inspecter les appareils qui survolent leur territoire pour en contrôler la sécurité. Dans la Communauté, cette possibilité est mise en œuvre par le biais de la directive dite « SAFA »⁸, qui fait référence aux annexes 1, 6 et 8 de la Convention de Chicago. Mais les contrôles qui seront effectués par les Etats membres dans ce cadre seront fondés sur ces seules normes minimales, qui ne recouvrent pas tous les aspects de la sécurité aérienne.

3. AVIS DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE ET CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES :

C'est dans ce contexte que la Commission a décidé de donner suite à la demande du législateur en proposant que les règles communes de sécurité soient étendues aux opérations aériennes, aux licences des pilotes et aux aéronefs des pays tiers.

Pour ce faire, la Commission était tenue, aux termes de l'article 14 du règlement 1592/2002, de recueillir au préalable l'avis de l'AESA. L'Agence, pour sa part, conformément à ses règles internes⁹ et aux pratiques internationales en la matière, devait consulter de manière approfondie l'ensemble des parties intéressées et prendre en compte les commentaires qui lui étaient adressés avant de pouvoir rendre son avis. Elle a ainsi publié sur son site Internet¹⁰, le 27 avril 2004, un document de consultation sur « l'applicabilité, les principes de base et les exigences essentielles relatifs aux compétences des pilotes, aux opérations aériennes et à la réglementation des aéronefs des pays tiers utilisés par des opérateurs non communautaires »¹¹. Entre le 30 avril et le 31 juillet 2004, ce document a suscité 1 695 commentaires apportés par 93 personnes, autorités nationales, entreprises ou organisations. Ces commentaires ont fait

⁷ Règlement (CEE) N°3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO L 373 du 31.12.1991, p.4) et document COM(2004) 73 final du 10.2.2004.

⁸ Directive 2004/36 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires (JO L 143 du 30.4.2004, p.76).

⁹ Décision MB/7/03 du 27.6.2003 relative aux procédures suivies par l'Agence pour l'élaboration d'avis, de spécifications de certification et de documents d'orientation, adoptée conformément à l'article 43 du règlement (CE) N°1592/2002.

¹⁰ www.easa.eu.int.

¹¹ NPA N°2/2004.

l'objet d'une réponse écrite de l'Agence et les parties intéressées ont pu commenter cette réponse.¹²

Sur la base des commentaires apportés lors de ces consultations, l'Agence a développé son analyse et a transmis à la Commission, le 15 décembre 2004, un avis préconisant une extension des règles communes à l'exploitation des aéronefs, à la qualification des pilotes et aux aéronefs des pays tiers¹³. Cet avis, qui peut être consulté sur le site Internet de l'Agence, « reflète la majorité des opinions exprimées lors de la consultation et présente des compromis susceptibles de recueillir un large consensus ».

4. ETUDE D'IMPACT :

La présente proposition réglementaire a été précédée d'une étude d'impact réalisée par les services de la Commission. Deux options ont plus particulièrement été examinées :

- celle, voulue par le législateur, d'une extension du champ d'application du règlement 1592/2002, et donc des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne ;
- celle d'une transposition en droit communautaire, via le règlement 3922/91, des règles définies par le biais de la coopération intergouvernementale instituée au sein des JAA.

De cette étude ressort clairement l'avantage pour la sécurité aérienne, et l'amélioration du fonctionnement du marché intérieur, d'une solution entièrement communautaire : l'extension du champ d'application du règlement 1592/2002 a donc été retenue.

5. PROPOSITION REGLEMENTAIRE :

5.1. Instrument et méthode :

Pour étendre les règles communes aux opérations aériennes, aux licences des pilotes et aux aéronefs des pays tiers, l'extension du champ d'application du règlement 1592/2002 s'impose comme l'instrument législatif le mieux adapté puisqu'il s'agit également de confier à l'AESA, instituée par ce texte, de nouvelles tâches dans ces domaines, notamment en matière de préparation de la réglementation et de certification.

Pour éviter aux parties concernées des perturbations et des surcoûts inutiles, les règles communes seront basées sur celles jusqu'à présent définies par les JAA, soit le JAR-OPS, le JAR-FCL et le JAR-STD. Elles deviendront ainsi obligatoires et mises en œuvre de manière uniforme dans toute la Communauté. La même méthode avait été choisie, lors de l'adoption du règlement 1592/2002, pour les règles relatives à la navigabilité.

¹² L'inventaire des commentaires et la liste de leurs auteurs sont disponibles sur le site Internet de l'AESA.

¹³ Avis N° 3/2004.

5.2. Contenu :

5.2.1. Modifications apportées à l'avis de l'Agence

1. La proposition de la Commission est basée sur l'avis rendu par l'AESA ; sur quelques points cependant, la Commission a souhaité s'en démarquer pour renforcer et maintenir encore davantage le niveau de sécurité de l'aviation civile en Europe. Conformément aux dispositions de l'article 12.2(b) du règlement 1592/2002, ces modifications ont été effectuées en concertation avec l'Agence :
 - A titre principal, la Commission a ainsi souhaité renforcer le champ d'application du règlement pour y inclure la totalité des aéronefs utilisés, à quelque titre que ce soit, dans la Communauté, dans les limites permises par la Convention de Chicago. Le spectre des paragraphes 1(b) et 1(c) de l'article 4 est donc plus large que celui proposé dans l'avis de l'AESA.
 - Concernant les équipages de cabine, l'Agence proposait de les soumettre à des exigences communes de sécurité mais, prenant en compte l'opinion majoritairement exprimée lors de la consultation, pas à un processus de certification. L'AESA attirait cependant l'attention de la Commission sur l'incongruité de la situation de ces personnels qui demeuraient dans la plupart des Etats membres les seuls, parmi ceux affectés à des tâches de sécurité ou de sûreté, à n'être pas certifiés, alors qu'ils jouent un rôle essentiel pour garantir la sécurité des passagers, comme l'issue heureuse de l'accident survenu à Toronto le 2 août 2005 l'a démontré. Il apparaît à la Commission que la persistance de cette situation contreviendrait aux objectifs posés par l'article 2 du règlement 1592/2002. La Commission propose donc, pour poursuivre le mouvement initié par la modification pendant du règlement 3922/91, que les personnels de cabine soient détenteur d'une attestation [article 6b(4)] démontrant leur conformité aux exigences essentielles spécifiques développées dans la nouvelle annexe IV du règlement 1592/2002.
 - Il est apparu à la Commission que dispenser les appareils ultralégers des règles communes ne s'imposait peut-être plus de manière systématique, car les performances de certains de ces appareils ont aujourd'hui rejoint celles des avions légers. La Commission souhaite donc que des travaux soient entrepris dans les meilleurs délais pour examiner si, et dans quelle mesure, certains de ces appareils devraient être soumis à des règles communes (considérant 4).

5.2.2. Extension du champ d'application du règlement

2. Concernant les opérations aériennes, les licences des pilotes et les aéronefs des pays tiers, les options de l'AESA ont été retenues et les lignes principales de la proposition réglementaire peuvent être résumées comme suit :

- Opérations aériennes :

Pour améliorer la sécurité des citoyens, notamment au sol, et faciliter la libre circulation des services au sein du marché intérieur, la proposition de règlement étendrait les règles communes à toutes les activités aériennes [article 4(1b)] et l'obligation de certification à tous les opérateurs commerciaux [article 6b(2)]. Les certificats seraient délivrés par les Etats membres ou, le cas échéant, l'AESA [article 15b(1)], qui pourrait aussi, chaque fois que nécessaire, imposer des directives opérationnelles [article 15b(2)].

Pour les opérations non commerciales, les règles seraient adaptées à la complexité des aéronefs utilisés et ne donneraient pas lieu à certification, comme c'est déjà le cas dans la plupart des Etats membres. Lorsque ces opérations sont conduites avec des aéronefs complexes [article 3(j)], les opérateurs concernés devraient toutefois établir qu'ils sont en mesure de répondre à l'ensemble des exigences essentielles relatives aux opérations aériennes (article 6b(3) et annexe IV).

– Licences des pilotes :

La proposition de règlement imposerait à la plupart des pilotes opérant dans la Communauté la détention d'une licence délivrée sur la base d'exigences communes relatives à leurs connaissances théoriques et pratiques et à leur aptitude physique [article 4(1a)]. Les organismes de formation des pilotes, les centres et les personnels chargés d'attester de leur aptitude physique ainsi que les simulateurs de vol devraient, eux aussi, être certifiés sur la base de règles communes [article 6a(1), (2), (3), (4) et (5)]. L'AESA serait chargée de surveiller la bonne application de ces dernières par les organismes nationaux de certification, et certifierait elle-même les organisations et les simulateurs de vol dans les pays tiers [article 15a].

Tous les pilotes ne se verraient cependant pas imposer des règles identiques qui, dans certains cas, seraient disproportionnées. Ainsi, alors que le transport commercial serait soumis aux exigences maximales, les autres secteurs de l'aviation devraient pouvoir bénéficier de règles adaptées à la complexité des appareils et à celle de l'espace aérien dans lequel ils évoluent. Notamment, l'aviation de loisir devrait être mieux prise en compte qu'elle ne l'est aujourd'hui : les règles spécifiques développées par les JAA (JAR-FCL PPL) sont, en effet, souvent regardées comme excessives. La proposition de règlement instaurerait donc une nouvelle catégorie de licence, la « licence de pilote privé de loisir », mieux adaptée à la situation de cette catégorie d'utilisateur de l'espace aérien. Cette licence serait délivrée par des organismes d'évaluation accrédités par l'Agence ou par l'administration nationale compétente, au choix du demandeur [articles 6a(2) et 15a(1)(b)]. Les fédérations sportives, par exemple, pourraient jouer ce rôle.

– Aéronefs des pays tiers.

Pour protéger efficacement la sécurité des citoyens européens, au sol ou lorsqu'ils voyagent à bord de ces appareils, la proposition de règlement soumettrait aux règles communes les aéronefs des pays tiers opérant dans la Communauté, dans les limites permises par la Convention de Chicago [articles 5(1), 5(4)(j), 5(5)(d), 6a(1), 6b(1)]. En outre, dans le cas des opérateurs de pays tiers effectuant des opérations commerciales dans la Communauté, le respect des règles communes devrait être attesté par la délivrance d'un certificat [articles 6b(2) et (6) et 15b(1)].

5.2.3. *Autres modifications apportées au règlement*

3. Par ailleurs, le règlement 1592/2002 étant entré en vigueur en septembre 2002 et l'AESA étant opérationnelle depuis le 28 septembre de l'année suivante, la Commission estime qu'il conviendrait de tirer profit de l'expérience acquise depuis ces dates pour améliorer le texte chaque fois que nécessaire. Au-delà de l'extension de son champ d'application, certaines de ses dispositions devraient donc être modifiées dont, à titre principal:

- Les entités qualifiées qui se voient attribuer des tâches de certification par l’Agence, ou par des autorités aéronautiques nationales lorsqu’il s’agit de tâches de certification attribuées à ces dernières par l’Agence, devraient être accréditées par l’Agence qui s’assurerait ainsi de leur capacité à accomplir les tâches en question (article 9a).
- La gestion des mesures dérogatoires devrait être simplifiée : autant que de possible, la Commission ne devrait être amenée à se prononcer sur les mesures adoptées à ce titre par les Etats membres que si ces mesures ne sont pas conformes à ce règlement et à ses règles de mise en œuvre (article 10).
- La composition du conseil d’administration devait être modifiée, notamment pour accroître la transparence : des observateurs des parties intéressées devraient donc y siéger. Par ailleurs, la gouvernance de l’Agence serait améliorée grâce à l’instauration d’un conseil exécutif qui adopterait des orientations stratégiques et contrôlerait la mise en œuvre des décisions du conseil d’administration (articles 25, 28a, 28b et 28c).
- En outre, conformément à l’avis de l’Agence, un mécanisme de contrôle efficace de tous les aéronefs exploités dans la Communauté devrait être établi pour garantir le respect effectif de l’ensemble des règles communes de sécurité (article 7).

6. TABLE DE CORRESPONDANCE ENTRE LA NOUVELLE ET L’ANCIENNE NUMEROTATION DES ARTICLES ET INDICATION DES MODIFICATIONS APPORTEES AU REGLEMENT 1592/2002 :

Nouvelle numérotation	Ancienne numérotation	Changements apportés
1	1	Inchangé
2	2	La mise en place de conditions de concurrence équitables fait également partie des objectifs poursuivis : ajout du point (2)(f)
3	3	Ajout de nouvelles définitions (h) à (n) et précision de la définition des entités qualifiées (f)
4	4	Pour garantir la sécurité des citoyens, tous les aéronefs utilisés dans la Communauté sont soumis à des règles communes : <ul style="list-style-type: none"> - Modification des points (1)(b) et (c) - Ajout du point (1)(d) - Ajout des paragraphes (1a) et (1b) - Nouvelle rédaction du paragraphe (2)

5	5	<p>Ajout de dispositions relatives à la certification des produits conçus et fabriqués dans la Communauté. Démonstration de conformité aux exigences essentielles de navigabilité pour les aéronefs immatriculés dans un pays tiers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nouvelle rédaction du paragraphe (2) - Ajout du paragraphe (2a) - Modification des points (4)(e) et (f) - Ajout des points (4)(j) et (5)(d)
6	6	Inchangé
6a	Nouveau	Licences des pilotes
6b	Nouveau	Opérations aériennes
7	7	Modification de l'article: mise en place d'un mécanisme collectif de surveillance des aéronefs
8	8	<p>Précisions rendues nécessaires par l'introduction des nouveaux articles 6a et 6b :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nouvelle rédaction du paragraphe (2) - Ajout du paragraphe (3)
9	9	Les règles relatives à la reconnaissance des certificats de pays tiers sont précisées : modification du paragraphe (1)
9a	Nouveau	Entités qualifiées
10	10	L'article est modifié pour simplifier la mise en œuvre des mesures dérogatoires
11	11	Modification du paragraphe (4), à la lumière du nouvel article 7
11a	Nouveau	Introduction de dispositions sur la protection des sources d'information
12	12	Inchangé
13	13	Nouvelle rédaction du paragraphe (c) et ajout du paragraphe (d) car les inspections de standardisation ne donnent pas lieu à des décisions mais à des rapports
14	14	Nouvelle rédaction du paragraphe (2)(a)
15	15	Emission des permis de vol par l'AESA, qualifications des personnels chargés de la remise en service des produits après

		<p>entretien et certification des organismes de maintenance par l'AESA :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nouvelle rédaction des points (1)(e) et (i) - Ajout des points (1)(k) et (l) - Modification du point (2)(b)(ii) - Nouvelle rédaction du point (2)(c)
15a	Nouveau	Certification des personnels
15b	Nouveau	Certification des opérateurs commerciaux
16	16	Nouvelle rédaction
17	17	Inchangé
18	18	Les relations de l'AESA avec les administrations et organismes étrangers doivent être compatibles avec la politique extérieure générale de la Communauté : modification du paragraphe (2)
19	19	Inchangé
20	20	Inchangé
21	21	Inchangé
22	22	Inchangé
23	23	Inchangé
24	24	Dans un souci de transparence, l'avis de la Commission sur le programme de travail de l'AESA doit être public [(2)(c)]. Clarification du paragraphe (2)(d) : l'AESA peut attribuer des tâches de certification tant à des administrations nationales qu'à des entités qualifiées, comme il est précisé ailleurs dans le texte. Le conseil d'administration nomme les membres du conseil exécutif (5)
25	25	Nouvelles règles relatives à la composition du conseil d'administration qui reprennent les dispositions pertinentes du projet d'accord interinstitutionnel sur les agences de réglementation ¹⁴ : modification du paragraphe (1) et ajout du paragraphe (3)
26	26	Modification du paragraphe (2)
27	27	Inchangé

¹⁴ COM(2005)59 final du 25.2.2005.

28	28	Nouvelles règles relatives aux droits de vote au sein du conseil d'administration qui reprennent les dispositions pertinentes du projet d'accord interinstitutionnel sur les agences de réglementation : modification du paragraphe (2)
28a	Nouveau	Création d'un conseil exécutif
28b	Nouveau	Composition du conseil exécutif
28c	Nouveau	Procédures de décision du conseil exécutif
29	29	Précisions apportées aux fonctions du directeur exécutif : nouvelle rédaction du paragraphe (3)
30	30	Modification des procédures de sélection, et de reconduction, du directeur exécutif et des directeurs de l'AESA, conformément aux dispositions du projet d'accord interinstitutionnel sur les agences de réglementation : modification des paragraphes (1) et (4)
31	31	Inchangé
32	32	Inchangé
33	33	Inchangé
34	34	Inchangé
35	35	Nouvelle rédaction du paragraphe (1)
36	36	Inchangé
37	37	Inchangé
38	38	Inchangé
39	39	Inchangé
40	40	Inchangé
41	41	Nouvelle disposition relative à la saisine de la Cour de justice : modification des paragraphes (1) et (2)
42	42	Inchangé
43	43	Inchangé
44	44	Inchangé
45	45	Nouvelle rédaction, plus Claire, du paragraphe (1)

46	46	Enquêtes dans les entités qualifiées : nouvelle rédaction du paragraphe (1) et ajout du paragraphe (1a)
46a	Nouveau	Précisions sur le contenu et la forme du programme de travail annuel
46b	Nouveau	Précisions sur le contenu et la forme du rapport général annuel
47	47	Référence au règlement N° 45/2001 ¹⁵ et précision sur l'application du règlement 1049/2001 : ajout des paragraphes (5) et (6)
48	48	Alignement sur le règlement financier de l'Agence : nouvelle rédaction du paragraphe (1)
49	49	Inchangé
50	50	Inchangé
51	51	Inchangé
52	52	Inchangé
53	53	Au paragraphe (4), les dispositions transitoires relatives à la subvention communautaire sont supprimées
54	54	Inchangé
55	55	Inchangé
56	56	Suppression du paragraphe (3) devenu sans objet
57	57	Inchangé (l'article 2 de la présente proposition emporte de nouvelles dispositions sur les abrogations)
58	58	Inchangé (l'article 3 de la présente proposition emporte de nouvelles dispositions sur l'entrée en vigueur)
Annexe I	Annexe I	Inchangée
Annexe II	Annexe II	Modifications
Ann. III	Nouvelle	Exigences essentielles relatives aux licences des pilotes
Ann. IV	Nouvelle	Exigences essentielles relatives aux opérations aériennes
Ann. V	Nouvelle	Critères pour les entités qualifiées

¹⁵ Règlement (CE) N°45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p.1).

7. SUBSIDIARITE ET PROPORTIONNALITE :

En Europe, les Etats coopèrent de longue date au sein des JAA pour créer des règles communes de sécurité aérienne qui, par essence, ne peuvent être purement nationales. Cependant, l'application de ces dernières étant laissée à l'appréciation des parties prenantes, les Etats membres ont vite convenu qu'un niveau uniforme et élevé de sécurité n'était atteignable qu'au travers d'une action communautaire.

Ainsi, les règlements 3922/91 puis 1592/2002 ont-ils progressivement transféré à la Communauté les compétences des Etats membres en matière de navigabilité et de compatibilité environnementale des produits aéronautiques. Des règles communes ont aussi été instituées en matière de licences des personnels, avec la directive 91/670, et de sécurité des aéronefs des pays tiers, avec la directive 2004/36.

En adoptant la directive 91/670, le législateur chargeait déjà la Commission de présenter des mesures établissant des exigences harmonisées en matière de licences et de programme de formation. Un an plus tard, le règlement 2407/92¹⁶ sur les licences des transporteurs aériens annonçait un règlement du Conseil sur le certificat de transporteur aérien. De même, en adoptant le règlement 1592/2002, le législateur reconnaissait qu'un niveau optimal de sécurité et d'uniformité ne pourrait être atteint qu'en étendant son champ d'application aux opérations aériennes et aux licences des équipages de conduite, en même temps qu'il souhaitait voir ce texte viser aussi les aéronefs des pays tiers.

Par suite, la nécessité d'une action communautaire pour atteindre l'objectif poursuivi, soit l'établissement et l'application uniforme de règles communes sur les licences des pilotes, les opérations aériennes et les aéronefs des pays tiers, apparaît clairement admise. La proposition réglementaire ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. Elle répond donc aux principes de subsidiarité et de proportionnalité établis par l'article 5 du Traité instituant la Communauté européenne.

8. EVALUATION :

Les mesures portées par le présent règlement et ses règles de mise en œuvre seront évaluées conformément aux dispositions de l'article 51 du règlement 1592/2002 .

¹⁶ Règlement (CEE) N°2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens (JO L 240 du 24.8.1992).

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 1592/2002 du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission¹⁷,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁸,

après consultation du Comité des régions¹⁹,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité²⁰,

considérant ce qui suit:

- (1) le deuxième considérant du règlement (CE) n° 1592/2002 du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne²¹ spécifie, entre autres, que des exigences essentielles appropriées pour l'exploitation des aéronefs et la qualification des équipages devraient être définies et appliquées aux aéronefs de pays tiers. L'article 7 de ce règlement invite la Commission à présenter dans les meilleurs délais au Parlement européen et au Conseil des propositions relatives aux principes fondamentaux, au champ d'application et aux exigences essentielles concernant les personnels et les organismes participant à l'exploitation d'aéronefs.
- (2) Conformément aux normes définies par la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée «convention de Chicago»), la Communauté devrait définir des exigences essentielles applicables aux personnes et organismes intervenant dans l'exploitation des aéronefs, ainsi qu'aux personnes et aux produits intervenant dans la formation et l'examen médical des

¹⁷ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁸ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁹ JO C [...] du [...], p. [...].

²⁰ JO C [...] du [...], p. [...].

²¹ JO L 240 du 7.9.2002, p. 1.

pilotes. La Commission devrait être habilitée à élaborer les règles de mise en œuvre nécessaires.

- (3) Les citoyens européens devraient jouir en permanence d'un niveau élevé et uniforme de protection. En conséquence, les aéronefs des pays tiers exploités à destination ou au départ du territoire d'application du traité ou à l'intérieur de ce territoire devraient faire l'objet d'une surveillance appropriée au niveau communautaire, dans les limites fixées par la convention de Chicago.
- (4) Il ne serait pas justifié d'appliquer les règles communautaires à tous les aéronefs: en particulier, les aéronefs de conception simple ou qui n'effectuent que des liaisons locales, et ceux qui sont construits par des amateurs, ou qui sont particulièrement rares ou dont il n'existe qu'un nombre limité d'exemplaires échapperaient à ces règles; ces aéronefs devraient donc rester soumis au contrôle réglementaire des États membres. Toutefois, des mesures proportionnées devraient être prises pour accroître d'une manière générale le niveau de sécurité de l'aviation de loisir.
- (5) Il conviendrait notamment d'accorder une plus grande attention aux avions et hélicoptères dont la masse maximale au décollage est faible et qui sont de plus en plus puissants, qui peuvent voler dans l'ensemble de la Communauté et qui sont fabriqués selon des procédés industriels, dont l'exploitation pourrait ainsi être réglementée plus efficacement au niveau communautaire en vue de garantir le niveau uniforme requis de sécurité et de protection de l'environnement.
- (6) Le champ de l'action communautaire devrait être clairement défini, de façon que les personnes, les organismes et les produits soumis au présent règlement et à ses règles de mise en œuvre puissent être identifiés sans ambiguïté. Ce champ devrait être clairement défini par un renvoi à une liste d'aéronefs auxquels les dispositions du présent règlement ne s'appliquent pas.
- (7) Les produits, pièces et équipements aéronautiques, les opérateurs effectuant des transports aériens commerciaux, ainsi que les pilotes et personnes, produits et organismes jouant un rôle dans leur formation et dans leur examen médical, devraient être certifiés ou autorisés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles que la Communauté va définir en conformité avec les normes énoncées par la convention de Chicago. La Commission devrait être habilitée à élaborer les règles de mise en œuvre requises.
- (8) Des organismes d'évaluation dûment agréés devraient être autorisés à délivrer des licences aux pilotes effectuant des vols à des fins de loisir.
- (9) L'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») devrait être autorisée à délivrer des certificats ou des licences aux personnes, organismes et produits soumis au présent règlement lorsqu'une action centralisée est plus efficace que la certification au niveau des États membres. Pour la même raison, l'Agence devrait être autorisée à prendre les mesures qui s'imposent en ce qui concerne l'exploitation des aéronefs, la qualification des équipages ou la sécurité des aéronefs de pays tiers lorsque cela est le meilleur moyen de garantir l'uniformité et de faciliter le fonctionnement du marché intérieur.

- (10) Le fonctionnement efficace d'un système communautaire de sécurité de l'aviation civile dans les domaines couverts par le présent règlement exige le renforcement de la coopération entre la Communauté, les États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne afin de détecter les situations d'insécurité et de prendre des mesures correctrices s'il y a lieu.
- (11) Pour promouvoir une culture de la sécurité et le bon fonctionnement d'un système réglementaire dans les domaines couverts par le présent règlement, il faut que les incidents et accidents soient spontanément signalés par les personnes qui en sont témoins. La mise en place de conditions non répressives et l'adoption, par les États membres, de mesures visant à garantir la protection de telles informations et des personnes qui les rapportent faciliteraient la communication de ces incidents et accidents.
- (12) Dans un souci de transparence, il conviendrait que des représentants des parties concernées assistent au conseil d'administration de l'Agence en qualité d'observateurs. Pour garantir le bon fonctionnement de l'Agence, il conviendrait de mettre également en place un conseil exécutif qui adopterait des orientations stratégiques et contrôlerait l'application des décisions du conseil d'administration.
- (13) Le présent règlement établit un cadre adéquat et complet pour la définition et la mise en œuvre de règles techniques et de procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile. Il y a lieu, par conséquent, d'abroger en temps opportun l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile²², et la directive 91/670/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile²³, dans son intégralité, tout en maintenant les certifications et agréments de produits, de personnes et d'organismes déjà accordés conformément auxdits actes législatifs.
- (14) Les mesures visées dans le présent règlement se fondent sur l'avis publié par l'Agence européenne de la sécurité aérienne²⁴ conformément aux articles 12, paragraphe 2, point b) et 14, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1592/2002.
- (15) Le règlement (CE) n° 1592/2002 doit donc être modifié en conséquence,

²² JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

²³ JO L 373 du 31.12.1991, p. 21.

²⁴ Avis de l'Agence européenne de la sécurité aérienne n° 3/2004.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

MODIFICATIONS APPORTÉES AU RÈGLEMENT DE BASE

Article premier

Le règlement (CE) n° 1592/2002 est modifié comme suit:

- (1) À l'article 2, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:
 - «f) assurer un traitement identique pour tous les exploitants sur le marché intérieur des transports aériens.»
- (2) L'article 3 est modifié comme suit:
 - a) le point f) est remplacé par le texte suivant:
 - «f) "entité qualifiée": un organisme agréé qui peut exécuter des tâches de certification sous le contrôle et la responsabilité de l'Agence ou d'une autorité aéronautique nationale;»
 - b) Les points h) à n) suivants sont ajoutés:
 - «h) "exploitant": toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs;
 - i) "opération commerciale": toute activité aéronautique rémunérée couverte par un contrat conclu entre un opérateur et un client, dans laquelle le client n'est pas, directement ou indirectement, le propriétaire des aéronefs utilisés aux fins de l'exécution du contrat et dans laquelle l'exploitant n'est pas, directement ou indirectement, un employé du client;
 - j) "aéronefs à motorisation complexe":
 - i) un avion:
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
 - dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à neuf, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ou
 - équipé d'un ou de plusieurs de turboréacteurs, ou

- ii) un hélicoptère:
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
 - dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à cinq, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou

iii) un aéronef à rotors basculants;

k) “activité de loisir”: toute opération non commerciale réalisée au moyen d'un aéronef à motorisation non complexe;

l) “organisme d'évaluation”: tout organisme agréé pour évaluer la conformité des personnes physiques ou morales aux règles visant à garantir le respect des exigences essentielles définies dans le présent règlement et délivrer le certificat correspondant;

m) “entraîneur de vol synthétique”: tout type d'appareil simulant au sol les conditions de vol; ceci inclut les simulateurs de vol, les appareils d'entraînement au vol, les entraîneurs de navigation et de procédures de vol et les entraîneurs primaires de vol aux instruments;

n) “qualification”: déclaration portée sur une licence de pilote et indiquant les conditions, limitations ou privilèges spéciaux attachés à cette licence.»

(3) L'article 4 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) immatriculés dans un État membre, à moins que la surveillance réglementaire en matière de sécurité à laquelle ils sont soumis n'ait été déléguée à un pays tiers et qu'ils ne soient utilisés par un exploitant de la Communauté; ou»

ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) immatriculés dans un pays tiers et exploités par un exploitant pour lequel un État membre supervise les activités ou utilisés à destination, à l'intérieur ou au départ de la Communauté par un exploitant établi ou résidant dans la Communauté; ou»

iii) le point d) suivant est ajouté:

« d) immatriculés dans un pays tiers, ou immatriculés dans un État membre qui a délégué la surveillance réglementaire en matière de sécurité à laquelle ils sont soumis à un pays tiers, et utilisés par un

exploitant d'un pays tiers à destination, à l'intérieur ou au départ de la Communauté;»

iv) dans la dernière phrase du paragraphe 1, le membre de phrase «à moins que la supervision réglementaire en matière de sécurité à laquelle ils sont soumis n'ait été déléguée à un pays tiers et qu'ils ne soient pas exploités par un opérateur de la Communauté» est supprimé.

b) le paragraphe 1 bis suivant est ajouté:

«1 bis) Le personnel prenant part à l'exploitation des aéronefs visés au paragraphe 1, point b) ou c), satisfait au présent règlement.»

c) le paragraphe 1 ter suivant est ajouté:

«1 ter) Les activités d'exploitation des aéronefs visés au paragraphe 1, point b), c) ou d), satisfont au présent règlement.»

d) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

“2. Les paragraphes 1, 1bis et 1ter ne s'appliquent pas aux aéronefs visés à l'annexe II.»

(4) L'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) dans la partie introductive, les termes «immatriculés dans un État membre» sont remplacés par les termes «visés à l'article 4, paragraphe 1, point b)»;

ii) dans la première phrase du point d), les termes «de la conception, de la fabrication ou de l'entretien des produits» sont remplacés par les termes «de l'entretien des produits»;

iii) le point dd) suivant est inséré:

«dd) Les organismes responsables de la conception et de la fabrication des produits, pièces et équipements prouvent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Sauf disposition contraire convenue, ces capacités et ces moyens sont reconnus par un agrément d'organisme. Les privilèges accordés à l'organisme agréé et le champ d'application de l'agrément sont fixés dans les conditions d'agrément.»

b) le paragraphe 2 bis suivant est ajouté:

«2 bis. Les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point a), et les produits, pièces et équipements installés sur ceux-ci satisfont au paragraphe 2, points a), b) et dd).»

- c) le paragraphe 4 est modifié comme suit:
- i) au point e), les points iv), v) et vi) sont ajoutés:
 - «iv) le programme minimal de formation à la qualification de type des personnels de certification d'entretien pour garantir la conformité avec les dispositions du paragraphe 2, point e);
 - v) le programme minimal de formation à la qualification de type des pilotes afin de garantir la conformité avec l'article 6 bis;
 - vi) la liste minimale d'équipements de référence, s'il y a lieu, et des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type d'opération donné afin de garantir la conformité avec l'article 6 ter.»
 - ii) Le point f) est remplacé par le texte suivant:
 - «f) les conditions régissant la délivrance, le maintien, la modification, la suspension ou l'annulation des agréments des organismes exigés conformément au paragraphe 2, points d), dd) et f), et les conditions dans lesquelles ces agréments peuvent ne pas être exigés;»
 - iii) le point j) suivant est ajouté:
 - j) les conditions dans lesquelles la conformité des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points c) et d), avec les exigences essentielles est démontrée.»
- d) au paragraphe 5, le point d) suivant est ajouté:
- «d) n'imposent pas aux aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points c) et d), des exigences incompatibles avec les obligations qui incombent aux États membres dans le cadre de l'OACI.»
- (5) Les articles 6 bis et 6 ter suivants sont insérés après l'article 6:

Article 6 bis

Octroi des licences de pilotes

1. Les pilotes participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), et les organismes, les entraîneurs de vol synthétiques et les personnes jouant un rôle dans la formation, l'examen, le contrôle et l'évaluation médicale des pilotes satisfont aux exigences essentielles définies à l'annexe III.
2. Nul ne peut piloter un aéronef s'il n'est titulaire d'une licence et d'un certificat médical correspondant à l'opération effectuée.

Une licence est délivrée à un pilote lorsqu'il est démontré qu'il satisfait aux règles établies pour garantir la conformité avec les exigences essentielles relatives aux connaissances théoriques et aux compétences pratiques et linguistiques. Cette licence peut être délivrée par un organisme d'évaluation lorsque les privilèges qu'elle accorde sont limités aux activités de loisir.

Un certificat médical est délivré à un pilote lorsqu'il est démontré qu'il satisfait aux règles établies pour garantir la conformité avec les exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale. Ce certificat médical est délivré par un examinateur aéromédical ou un centre aéromédical; cependant, dans le cas de pilotes prenant part à des activités de loisir, le certificat peut être délivré par un médecin généraliste.

La licence précise les privilèges accordés au pilote et la portée de la licence et du certificat d'aptitude médicale.

La satisfaction des exigences visées aux deuxième et troisième alinéas peut résulter de l'acceptation de licences et certificats médicaux délivrés par un pays tiers ou en son nom en ce qui concerne les pilotes qui prennent part à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point c).

3. La capacité des organismes d'évaluation, des organismes de formation des pilotes et des organismes responsables de l'évaluation de l'aptitude médicale des pilotes à assumer les responsabilités associées à leurs privilèges en matière de délivrance des licences et des certificats médicaux est reconnue par un agrément.

Un agrément est accordé à un organisme lorsqu'il est démontré que celui-ci satisfait aux règles établies pour garantir la conformité avec les exigences essentielles applicables définies à l'annexe III.

L'agrément indique les privilèges accordés à l'organisme concerné.

4. Un entraîneur de vol synthétique utilisé pour la formation des pilotes doit être couvert par un certificat. Ce certificat est accordé lorsqu'il est démontré que l'appareil satisfait aux règles établies pour garantir la conformité avec les exigences essentielles applicables définies à l'annexe III.
5. Toute personne responsable de la formation des pilotes, ou de l'évaluation de leurs compétences ou de leur aptitude médicale est titulaire d'un certificat approprié.

Ce certificat est délivré lorsqu'il est démontré que le candidat satisfait aux règles établies pour garantir la conformité avec les exigences essentielles applicables définies à l'annexe III.

Le certificat indique les privilèges qu'il confère.

6. La Commission arrête, conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3, les règles de mise en œuvre du présent article. Elle précise en particulier:
 - a) les différentes qualifications pour les licences de pilote et les certificats médicaux requis pour l'exercice des différents types d'activité;
 - b) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des licences, qualifications indiquées sur les licences, certificats médicaux, agréments d'organismes, organismes d'évaluation et certificats de personnel;
 - c) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, de qualifications liées aux licences, de certificats médicaux, d'agréments d'organismes et de certificats de personnel.
7. Lorsqu'elle élaborera les règles de mise en œuvre visées au paragraphe 6, la Commission veillera particulièrement à ce qu'elles tiennent compte de l'état actuel de la technique et des meilleures pratiques dans le domaine de la formation des pilotes et à ce qu'elles permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.

Article 6 ter

Opérations aériennes

1. L'exploitation des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b), c) et d) satisfait aux exigences essentielles définies dans l'annexe IV.
2. Les exploitants effectuant des opérations commerciales apportent la preuve qu'ils sont capables et qu'ils ont les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges.

Ces capacités et ces moyens sont reconnus par un certificat.

Les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités sont indiqués sur le certificat.

Le respect de l'exigence énoncée dans le présent paragraphe peut résulter de l'acceptation de certificats délivrés par des pays tiers ou en leur nom en ce qui concerne les exploitants qui exploitent des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point d).

3. Les exploitants qui utilisent des aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales démontrent qu'ils sont capables et ont les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de tels aéronefs.
4. Les membres de l'équipage de cabine travaillant à bord des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), satisfont aux exigences essentielles

énoncées dans l'annexe IV. Ils sont titulaires d'une attestation et d'un certificat médical correspondant à l'activité exercée.

5. Conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3, la Commission arrête les règles de mise en œuvre du présent article. Elle précise en particulier:
 - a) les conditions d'exploitation d'un aéronef conformément aux exigences essentielles énoncées dans l'annexe IV;
 - b) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats d'exploitant visés au paragraphe 2;
 - c) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats;
 - d) les conditions et procédures de contrôle et d'inspection des exploitants visés au paragraphe 3;
 - e) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des attestations des membres de l'équipage de cabine visés au paragraphe 4;
 - f) les situations dans lesquelles les opérations sont interdites, limitées ou soumises à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité conformément à l'article 15 ter, paragraphe 2.
6. Les règles de mise en œuvre visées au paragraphe 5 tiennent compte des techniques les plus récentes et des meilleures pratiques dans le domaine des opérations aériennes.

Les règles de mise en œuvre tiennent également compte de l'expérience acquise en service au niveau mondial dans le domaine de l'aviation, ainsi que des progrès scientifiques et techniques.

Elles permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.

Elles n'imposent pas aux aéronefs visés aux articles 4, paragraphe 1, points c) et d), des exigences incompatibles avec les obligations des États membres à l'égard de l'OACI.

- (6) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Surveillance collective

1. Les États membres et l'Agence coopèrent pour garantir l'application effective des dispositions du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, grâce

à la collecte et au partage des informations requises, recueillies notamment lors d'inspections au sol.

2. Conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3, la Commission arrête les règles de mise en œuvre du paragraphe 1, en précisant notamment:
 - a) les conditions de collecte, d'échange et de diffusion des informations;
 - b) les conditions dans lesquelles doivent s'effectuer les inspections au sol, notamment celles qui sont systématiques;
 - c) les conditions d'immobilisation au sol d'un aéronef qui ne satisfait pas aux exigences du présent règlement ou de ses règles de mise en œuvre.

(7) L'article 8 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

“2. Dans l'attente de l'adoption des règles de mise en œuvre prévues aux articles 5, paragraphe 5, et 6 bis, paragraphe 6, et sans préjudice de l'article 2, paragraphe 3, du présent règlement, les certificats qui ne peuvent être délivrés conformément au présent règlement peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables.»

- b) le paragraphe 3 suivant est ajouté:

“3. Dans l'attente de l'adoption des règles de mise en œuvre prévues à l'article 6 ter, paragraphe 5, les certificats qui ne peuvent être délivrés conformément au présent règlement peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables ou, le cas échéant, sur la base des dispositions applicables du règlement (CEE) n° 3922/1991.»

(8) L'article 9 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

“1. Par voie de dérogation aux dispositions du présent règlement et aux règles arrêtées pour sa mise en œuvre, l'Agence délivre, dans les domaines relevant de sa compétence, des certificats sur la base des certificats délivrés par les autorités aéronautiques d'un pays tiers, comme prévu dans les accords de reconnaissance mutuelle entre la Communauté et ce pays tiers.»

- (9) L'article 9 bis suivant est inséré après l'article 9:

Article 9 bis

Entités qualifiées

1. Des entités qualifiées exécutant des tâches de certification déterminées conformément aux procédures applicables en la matière, au nom de l'Agence ou pour le compte des États membres lorsque ceux-ci accomplissent des tâches de certification en application du présent règlement, satisfont aux critères définis dans l'annexe V et apportent la preuve qu'elles possèdent l'organisation et l'expertise nécessaires. Ces capacités et ces moyens sont reconnus par une attestation accordée par l'Agence.
2. En ce qui concerne les entités qualifiées, l'Agence:
 - a) effectue, elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales, des inspections et des audits des entités qu'elle homologue;
 - b) délivre et renouvelle les attestations;
 - c) modifie, limite, suspend ou retire l'attestation accordée à une entité lorsque les conditions selon lesquelles l'Agence a délivré l'attestation ne sont plus remplies, ou que l'entité concernée ne remplit pas les obligations qui lui sont imposées par le présent règlement ou par ses règles de mise en œuvre.»

- (10) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

Mesures dérogatoires

1. Les dispositions du présent règlement ainsi que les règles adoptées aux fins de leur application ne font pas obstacle à la réaction immédiate d'un État membre face à un problème imprévu de sécurité en relation avec un produit, une personne ou un organisme assujetti au présent règlement.

L'État membre notifie immédiatement à l'Agence, à la Commission et aux autres États membres les mesures prises et leur justification.
2. En vertu de l'article 16, paragraphe 3, l'Agence peut décider, dans un délai d'un mois suivant la notification effectuée conformément au paragraphe 1 du présent article, si le problème de sécurité relève du champ d'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, sous réserve que la Commission n'ait pas soulevé d'objections durant la même période. L'Agence prend alors la décision requise et la notifie à la Commission et aux autres États membres.

Si, au contraire, l'Agence estime que le problème de sécurité résulte d'une lacune du présent règlement ou de ses règles de mise en œuvre, ou d'un niveau de sécurité insuffisant découlant de l'application des mêmes dispositions, elle émet un avis sur la nécessité de modifier le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre et de maintenir ou de supprimer les mesures prises. Conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3, la Commission peut prendre une décision sur la base de cet avis. Dans l'hypothèse où ces mesures doivent être maintenues, elles sont mises en œuvre par tous les États membres et soumises aux dispositions de l'article 8.

3. Un État membre peut accorder des dérogations aux exigences de fond énoncées dans le présent règlement et dans ses règles de mise en œuvre, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne portent pas atteinte au niveau de sécurité. De telles dérogations sont notifiées à l'Agence, à la Commission et aux autres États membres dès qu'elles acquièrent un caractère répété ou qu'elles sont accordées pour des périodes d'une durée supérieure à deux mois.
4. En vertu de l'article 16, paragraphe 3, l'Agence décide, dans un délai d'un mois à compter de la date de la notification effectuée conformément au paragraphe 3 du présent article, si les dérogations sont conformes aux objectifs généraux en matière de sécurité prévus par le présent règlement ou par toute autre disposition du droit communautaire. L'Agence donne son avis à la Commission.

Sur la base de cet avis et conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 4, la Commission peut décider de supprimer ces dérogations.

5. Lorsqu'un niveau de protection équivalent à celui atteint par l'application des règles arrêtées pour la mise en œuvre du présent règlement peut être obtenu par d'autres moyens, un État membre peut, sans discrimination fondée sur la nationalité, accorder des agréments dérogeant à ces règles de mise en œuvre.

En pareil cas, l'État membre notifie à l'Agence et à la Commission son intention d'accorder cet agrément et indique les raisons justifiant la nécessité de la dérogation à la règle concernée, ainsi que les conditions fixées pour assurer un niveau équivalent de protection.

6. En vertu de l'article 16, paragraphe 3, dans un délai de deux mois à compter de la notification effectuée conformément au paragraphe 5 du présent article, l'Agence émet un avis indiquant si l'agrément proposé remplit les conditions énoncées dans le présent paragraphe.

Dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'avis de l'Agence, la Commission peut engager la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3, en vue de décider si l'agrément proposé peut être accordé ou doit être rejeté. Si l'agrément est accordé, la Commission notifie sa décision à tous les États membres, qui sont également autorisés à appliquer cette mesure. L'article 8 s'applique à la mesure en question.

(11) À l'article 11, le paragraphe 4 est complété par le texte suivant:

«À compter de l'entrée en vigueur des règles de mise en œuvre visées à l'article 7, paragraphe 2, ce rapport sur la sécurité contient une analyse de toutes les informations reçues en application de l'article 7. Cette analyse doit être simple, facile à comprendre et indiquer s'il existe un risque accru pour la sécurité des passagers aériens. Dans cette analyse, les sources d'information utilisées ne doivent pas être dévoilées.»

(12) L'article 11 bis suivant est inséré après l'article 11:

«Article 11 bis

Protection des sources d'information

1. Lorsque les informations visées à l'article 11 ont été fournies volontairement par une personne physique, les rapports ne doivent pas dévoiler la source de ces informations.
2. Sans préjudice des dispositions de droit pénal applicables, les États membres s'abstiennent d'intenter des actions concernant des infractions à la loi commises de manière non préméditée ou involontaire, qu'ils viendraient à connaître seulement parce qu'elles leur ont été signalées dans le cadre de l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre.

Cette disposition ne s'applique pas aux cas de négligence grave.

3. Conformément aux procédures prévues par leur législation et leurs pratiques nationales, les États membres veillent à ce que les employés qui fournissent des informations en application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre ne subissent aucun préjudice de la part de leur employeur, à l'exception des cas de négligence grave.»
4. Le présent article s'applique sans préjudice des règles nationales relatives à l'accès à l'information par les autorités judiciaires.»

(13) L'article 13 est modifié comme suit:

a) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) prendre les décisions requises pour l'application des articles 9 bis, 15, 15 bis, 15 ter et 46;»

b) le point d) suivant est ajouté:

«d) établir les rapports suite aux inspections de normalisation effectuées en application des articles 16, paragraphe 1, et 45.»

(14) À l'article 14, paragraphe 2, point a), les termes “, y compris des codes de navigabilité” sont supprimés.

(15) L'article 15 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Le cas échéant et selon les spécifications de la convention de Chicago ou de ses annexes, en ce qui concerne les produits, les pièces et les équipements visés à l'article 4, paragraphe 1, points a) et b), l'Agence exécute pour le compte des États membres les fonctions et les tâches qui sont celles de l'État de conception, de fabrication ou d'immatriculation lorsqu'elles se rapportent à l'approbation de la conception.»

ii) le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) effectuer, elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, les enquêtes techniques liées à la certification des produits, pièces et équipements;»

iii) le point i) est remplacé par le texte suivant:

«i) modifier, suspendre ou retirer tout certificat lorsque les conditions selon lesquelles l'Agence l'a délivré ne sont plus remplies ou que la personne physique ou morale détenant le certificat ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre;»

iv) les points k) et l) suivants sont ajoutés:

«k) pour chaque aéronef pour lequel une autorisation de vol est requise pour un seul vol, déterminer les restrictions appropriées;

l) délivrer des autorisations de vol aux aéronefs lorsque de telles autorisations sont requises pour l'exécution d'une série de vols.»

b) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) au point b), le point ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) des organismes de production ou de maintenance établis sur le territoire des États membres, si elle a été sollicitée à cet effet par l'État membre concerné,

ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) modifie, suspend ou retire l'agrément de l'organisme concerné lorsque les conditions selon lesquelles l'Agence l'a délivré ne sont plus remplies ou lorsque l'organisme concerné ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.»

(16) Les articles 15 bis et 15 ter suivants sont insérés après l'article 15:

«Article 15 bis

Certification du personnel

1. En ce qui concerne le personnel et les organismes visés à l'article 6 bis, paragraphe 1, l'Agence:
 - a) procède elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées à des contrôles et des audits des organismes, notamment des organismes d'évaluation, qu'elle a certifiés;
 - b) délivre et renouvelle les certificats:
 - i) des organismes de formation de personnel et des centres aéromédicaux situés sur le territoire des États membres, si elle a été sollicitée à cet effet par l'État membre concerné; ou
 - ii) des organismes de formation de personnel et des centres aéromédicaux situés hors du territoire des États membres; ou
 - iii) des organismes d'évaluation, si elle a été sollicitée à cet effet par de tels organismes.
 - c) modifie, limite, suspend ou retire tout certificat délivré par l'Agence à l'organisme concerné lorsque les conditions selon lesquelles il a été délivré ne sont plus remplies, ou que la personne physique ou morale détenant le certificat ne remplit pas les obligations qui lui sont imposées par le présent règlement ou par ses règles de mise en œuvre.
2. En ce qui concerne les entraîneurs de vol synthétiques visés à l'article 6 bis, paragraphe 1, l'Agence:
 - a) procède elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées à des inspections techniques des équipements qu'elle a certifiés;
 - b) délivre et renouvelle les certificats:
 - i) des entraîneurs de vol synthétiques utilisés par les organismes de formation certifiés par l'Agence; ou
 - ii) des entraîneurs de vol synthétiques situés sur le territoire des États membres, si elle a été sollicitée à cet effet par l'État membre concerné; ou
 - iii) des entraîneurs de vol synthétiques situés hors du territoire des États membres;

- c) modifie, limite, suspend ou retire tout certificat lorsque les conditions selon lesquelles il a été délivré par l'Agence ne sont plus remplies, ou que la personne physique ou morale qui le détient ne remplit pas les obligations qui lui sont imposées par le présent règlement ou par ses règles de mise en œuvre.

Article 15 ter

Certification des transporteurs aériens

1. En ce qui concerne les exploitants prenant part à des opérations commerciales, l'Agence:
 - a) procède elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées à des contrôles et des audits des exploitants qu'elle a certifiés;
 - b) délivre et renouvelle les certificats:
 - i) des exploitants situés sur le territoire des États membres, si elle a été sollicitée à cet effet par l'État membre concerné; ou
 - ii) des exploitants situés hors du territoire des États membres, à moins qu'un État membre n'exécute les fonctions et les tâches de l'État de l'exploitant pour ces exploitants;
 - c) modifie, limite, suspend ou retire le certificat délivré par l'Agence à un exploitant lorsque les conditions selon lesquelles il a été délivré ne sont plus remplies, ou que l'organisme concerné ne remplit pas les obligations qui lui sont imposées par le présent règlement ou par ses règles de mise en œuvre.
2. L'Agence peut, au moyen d'une consigne opérationnelle, ordonner qu'une opération soit interdite, limitée ou soumise à certaines conditions, dans le but d'assurer la sécurité des opérations.
3. En ce qui concerne la limitation du temps de vol, l'Agence:
 - a) établit les spécifications de certification applicables visant à garantir la conformité aux exigences essentielles et, le cas échéant, aux règles de mise en œuvre correspondantes. En ce qui concerne le transport commercial par avion en particulier, dans l'attente de l'adoption des règles de mise en œuvre prévues à l'article 6 ter, paragraphe 5, l'Agence établit les spécifications de certification applicables visant à garantir la conformité à l'annexe III, sous-partie Q, du règlement (CEE) n° 3922/1991.
 - b) approuve les régimes individuels de spécification de temps de vol des exploitants lorsque de tels régimes ne peuvent être approuvés en vertu d'une spécification de certification applicable.

(17) À l'article 16, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

- “1. L'Agence effectue des inspections de normalisation dans les domaines couverts par l'article 1er, paragraphe 1, afin de contrôler l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre par les autorités nationales compétentes, et fait rapport à la Commission.
2. L'Agence effectue des enquêtes techniques dans les entreprises pour contrôler l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, eu égard aux objectifs définis dans l'article 2.»

(18) À l'article 18, paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les méthodes de travail sont conformes au droit communautaire et tiennent dûment compte de la politique étrangère de la Communauté à l'égard des pays tiers. Elles ont été préalablement approuvées par la Commission.»

(19) L'article 24 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est modifié comme suit :

i) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) adopte le rapport annuel général sur les activités de l'Agence et le transmet le 15 juin au plus tard au Parlement européen, au Conseil, à la Commission, à la Cour des comptes et aux États membres; agissant pour le compte de l'Agence, il transmet chaque année à l'autorité budgétaire toute information utile sur les résultats de la procédure d'évaluation;»

ii) au point c), la phrase suivante est ajoutée:

«l'avis de la Commission est joint au programme de travail adopté par l'Agence;»

iii) le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) adopte les lignes directrices pour l'attribution de tâches de certification aux autorités aéronautiques nationales ou à des entités qualifiées, en accord avec la Commission;»

b) le paragraphe 5 suivant est ajouté:

“5. Le conseil d'administration nomme les membres du bureau exécutif en vertu de l'article 28 ter.»

(20) L'article 25 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

“1. Le conseil d'administration est composé d'un représentant de chaque État membre et d'un représentant de la Commission. À cette fin, le Conseil

nomme un représentant de chaque État membre, ainsi qu'un suppléant qui représentera le membre en son absence. La Commission nomme également un représentant et un suppléant. La durée du mandat est de cinq ans. Ce mandat est renouvelable une fois.»

b) le paragraphe 3 suivant est ajouté:

“3. Dans un souci de transparence, quatre représentants des parties intéressées assistent en qualité d’observateurs aux réunions du conseil d’administration. Ils sont nommés par la Commission sur la base d'une liste établie par l’organe consultatif visé à l’article 24, paragraphe 4, et représentent, d’une manière aussi large que possible, les différentes parties représentées au sein de l’organe consultatif. La durée de leur mandat est de trente mois et il est renouvelable une fois.»

(21) À l'article 26, paragraphe 2, la dernière phrase est remplacée par le texte suivant :

«Ce mandat est renouvelable une fois.»

(22) À l'article 28, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

“2. Chaque membre nommé par le Conseil dispose d'une voix. Les représentants de la Commission disposent d'un nombre total de voix égal au nombre de membres nommés par le Conseil. Ni les représentants des parties intéressées, ni le directeur exécutif de l'Agence n'ont le droit de vote. En l'absence d'un membre, son suppléant peut exercer son droit de vote.»

(23) Les articles 28 bis à 28 quater suivants sont insérés après l'article 28:

«Article 28 bis

Attributions du bureau exécutif

1. L'agence a un bureau exécutif.
2. Sans préjudice des attributions du conseil d’administration et des fonctions et compétences du directeur exécutif, le bureau exécutif:
 - a) établit son règlement intérieur;
 - b) adopte des orientations stratégiques relatives aux tâches de l'Agence énoncées dans l'article 12, ainsi qu'à son organisation et à son fonctionnement;
 - c) prépare et contrôle l'application des décisions du conseil d’administration;
 - d) contrôle l'exécution du budget adopté par le conseil d’administration.

Article 28 ter

Composition du bureau exécutif

1. Le bureau exécutif est composé de:
 - a) trois membres nommés par le conseil d'administration parmi ses membres nommés par le Conseil;
 - b) trois membres nommés par la Commission;
 - c) deux membres nommés parmi et par les représentants des parties intéressées assistant au conseil d'administration.
2. Les mandats des membres du bureau exécutif et des observateurs expirent au même moment que leur qualité de membres du conseil d'administration. Sous réserve de cette disposition, la durée de leur mandat est de trente mois et il est renouvelable une fois.
3. Le bureau exécutif élit un président et un vice-président parmi ses membres. Le vice-président remplace d'office le président lorsque celui-ci n'est pas en mesure d'assumer ses fonctions. Les mandats du président et du vice-président expirent au même moment que leur qualité de membres du bureau exécutif.

Article 28 quater

Réunions du bureau exécutif

1. Les réunions du bureau exécutif sont convoquées par son président.
2. Le bureau exécutif se réunit à l'initiative de son président ou à la demande d'au moins trois de ses membres.
3. Le bureau exécutif peut inviter toute personne dont l'avis peut présenter de l'intérêt à assister à ses réunions en qualité d'observateur.
4. Les membres du bureau exécutif peuvent, sous réserve des dispositions de son règlement intérieur, être assistés par des conseillers ou par des experts.
5. L'Agence met à disposition des salles de réunion et assure le secrétariat du bureau exécutif.
6. Le bureau exécutif statue à la majorité.
7. Chaque membre du bureau exécutif dispose d'une voix. Les représentants des parties intéressées visés à l'article 28 ter, paragraphe 1, point c), ainsi que les observateurs, conseillers ou experts visés aux paragraphes 3 et 4 du présent article, ne disposent pas du droit de vote.

8. Le règlement intérieur fixe les modalités précises du vote, notamment les conditions dans lesquelles un membre peut agir au nom d'un autre membre, ainsi que les règles en matière de quorum, le cas échéant.»

(24) L'article 29, paragraphe 3, est modifié comme suit:

a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

a) approuver les mesures de l'Agence définies à l'article 13, dans les limites fixées par le présent règlement, par ses règles de mise en œuvre et par toute législation applicable;»

b) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) organiser des inspections et des enquêtes, comme prévu aux articles 45 et 46;»

c) les points k) et l) suivants sont ajoutés:

«k) préparer et mettre en œuvre le programme de travail annuel;

l) répondre aux demandes d'assistance de la Commission.»

(25) L'article 30 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, la phrase suivante est ajoutée:

«Avant d'être nommé, le candidat retenu par le conseil d'administration peut être invité à faire une déclaration devant la ou les commissions compétentes du Parlement européen et à répondre aux questions posées par leurs membres.»

b) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

“4. Le mandat du directeur exécutif et des directeurs est de cinq ans. Sur proposition de la Commission et après une évaluation, ce mandat peut être prolongé une fois pour une période maximale de cinq ans. Dans le cadre de l'évaluation, la Commission apprécie notamment:

- les résultats obtenus au terme du premier mandat et la façon dont ils ont été atteints;
- les missions et les besoins de l'Agence pour les prochaines années.»

(26) À l'article 35, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

“1. Les décisions de l'Agence prises au titre des articles 9 bis, 15, 15 bis, 15 ter, 46 ou 53 sont susceptibles de recours.»

- (27) L'article 41 est modifié comme suit:
- a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
 - “1. La Cour de justice peut être saisie non seulement des recours en annulation des actes de l'Agence qui produisent des effets juridiques contraignants à l'égard des tiers mais aussi des recours en carence ou des actions en réparation pour dommages causés par l'Agence dans le cadre de ses activités.»
 - b) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
 - “2. La Cour de justice ne peut être saisie des recours en annulation des décisions de l'Agence prises au titre des articles 9 bis, 15, 15 bis, 15 ter, 46 ou 53 qu'après épuisement des voies de recours internes de l'Agence.»
- (28) À l'article 45, la partie introductive du paragraphe 1 est remplacée par le texte suivant:
- “1. Sans préjudice des pouvoirs d'exécution conférés à la Commission par le traité, l'Agence assiste la Commission pour le contrôle de l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre en menant des inspections de normalisation auprès des autorités compétentes des États membres, comme prévu à l'article 16, paragraphe 1. Les fonctionnaires mandatés à cet effet au titre du présent règlement sont habilités, en coordination avec les autorités nationales et conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné:»
- (29) L'article 46 est modifié comme suit:
- a) la première phrase du paragraphe 1 est remplacée par le texte suivant:
 - «Aux fins de l'application des articles 15, 15 bis et 15 ter, l'Agence peut effectuer elle-même ou charger les autorités aéronautiques nationales ou des entités qualifiées de toutes les enquêtes nécessaires dans les entreprises comme le prévoit l'article 16, paragraphe 2.»
 - b) le paragraphe 1 bis suivant est inséré:
 - «1 bis. «Aux fins de l'application de l'article 9 bis, l'Agence peut effectuer elle-même ou charger les autorités aéronautiques nationales de toutes les enquêtes nécessaires concernant les entités qualifiées comme le prévoit l'article 16, paragraphe 2.»

- (30) Les articles 46 bis et 46 ter suivants sont insérés après l'article 46:

«Article 46 bis

Programme de travail annuel

Le programme de travail annuel doit respecter les objectifs, les missions et les tâches de l'Agence définis dans le présent règlement.

La présentation du programme de travail annuel s'appuie sur les méthodes mises au point par la Commission dans le cadre de la gestion par activité.

Article 46 ter

Rapport général annuel

Le rapport général annuel rend compte de la façon dont l'Agence a exécuté son programme de travail annuel.

Le rapport indique les activités menées par l'Agence et évalue leurs résultats par rapport aux objectifs et au calendrier fixés, les risques liés aux activités exercées ainsi que l'utilisation des ressources et le fonctionnement général de l'agence».

- (31) À l'article 47, les paragraphes 5 et 6 suivants sont ajoutés:

“5. Les décisions prises par l'Agence en application de l'article 8 du règlement (CE) n° 1049/2001 peuvent donner lieu au dépôt d'une plainte auprès du médiateur ou faire l'objet d'un recours devant la Cour de justice, dans les conditions prévues respectivement aux articles 195 et 230 du traité CE.

6. Les informations rassemblées par l'Agence en application du présent règlement sont soumises aux dispositions du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil relatives à la protection des données à caractère personnel*.»

* JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.»

- (32) L'article 48, paragraphe 1, est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

“1. Les recettes de l'Agence proviennent:

a) d'une contribution de la Communauté;

- b) d'une contribution de tout pays tiers européen avec lequel la Communauté a conclu les accords visés à l'article 55;
- c) des redevances payées par les demandeurs et les détenteurs de certificats et d'agréments délivrés par l'Agence;
- d) des rémunérations pour les publications, la formation et tout autre service assuré par l'Agence.

L'Agence peut également recevoir une contribution financière des États membres, des pays tiers et d'autres entités.»

- (33) À l'article 53, paragraphe 4, le second alinéa est supprimé.
- (34) L'article 56, paragraphe 3, est supprimé.
- (35) L'annexe II est remplacée par le texte de l'annexe du présent règlement.
- (36) Les annexes III, IV et V figurant dans l'annexe au présent règlement sont ajoutées.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS FINALES

Article 2

Abrogation

1. La directive 91/670/CEE du Conseil est abrogée à compter de l'entrée en vigueur des règles de mise en œuvre visées à l'article 6 bis, paragraphe 6.
2. L'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 est supprimée à compter de l'entrée en vigueur des règles de mise en œuvre visées à l'article 6 ter, paragraphe 5.
3. Les dispositions de l'article 8 s'appliquent aux produits, pièces, équipements, organismes et personnes qui ont été certifiés ou dont la certification a été reconnue conformément aux dispositions de la directive 91/670/CEE et de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91.

Article 3

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE

(1) L'annexe II est modifiée comme suit:

“ANNEXE II

Aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 2

Les aéronefs auxquels l'article 4, paragraphe 1, points a) et b), ne s'applique pas sont les aéronefs qui entrent dans une ou plusieurs des catégories ci-dessous de la présente annexe:

a) les aéronefs présentant un intérêt historique qui satisfont aux critères ci-dessous:

i) les aéronefs non complexes dont:

- la conception d'origine a été réalisée avant le 1^{er} janvier 1955 et
- la production a cessé avant le 1^{er} janvier 1975.

ou

ii) les aéronefs présentant un intérêt historique manifeste, pour les raisons suivantes:

- leur participation à un événement historique remarquable; ou
- l'avancée importante qu'ils représentent dans le développement de l'aviation; ou
- le rôle important qu'ils ont joué dans les forces armées d'un État membre.

b) les aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques, et dont un très petit nombre d'exemplaires seulement seront vraisemblablement construits;

c) les aéronefs dont au moins 51 % des éléments ont été construits par un amateur, une association d'amateurs à but non lucratif, pour leur usage propre et sans aucun but lucratif;

d) les aéronefs qui ont été utilisés à des fins militaires, sauf s'il s'agit d'un type pour lequel une norme de conception a été adoptée par l'Agence;

e) les avions, hélicoptères et parachutes propulsés ayant deux places au maximum et une masse au décollage maximale (MTOM), enregistrée par les États membres, n'excédant pas:

- i) 300 kg pour un avion/un hélicoptère terrestre monoplace; ou
- ii) 450 kg pour un avion/un hélicoptère terrestre biplace; ou

- iii) 330 kg pour un avion amphibie ou un hydravion à flotteurs/un hélicoptère monoplace; ou
 - iv) 495 kg pour un avion amphibie ou un hydravion à flotteurs/un hélicoptère biplaces, à condition que lorsqu'ils fonctionnent à la fois comme hydravion à flotteurs/hélicoptère et comme avion terrestre/hélicoptère, cette masse soit inférieure aux deux masses de décollage maximales, selon les cas;
 - v) 472,5 kg pour un avion terrestre biplace équipé d'un système de récupération totale par parachute installé sur la cellule;
 - vi) 315 kg pour un avion terrestre monoplace équipé d'un système de récupération totale par parachute installé sur la cellule;
- et, pour les aéroplanes dont la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration de décollage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse corrigée (VC)
- f) les autogires monoplaces et biplaces ayant une masse au décollage maximale n'excédant pas 560 kg;
 - g) les planeurs dont la masse structurelle est inférieure à 80 kg en version monoplace ou à 100 kg en version biplace, y compris les deltaplanes;
 - h) les répliques d'aéronefs satisfaisant aux critères des points a) ou d) ci-dessus, dont la conception structurelle est similaire à celle des aéronefs originaux;
 - i) les aéronefs sans pilote dont la masse en ordre d'exploitation est inférieure à 150 kg;
 - j) tout autre aéronef dont la masse structurelle maximale, carburant compris, n'excède pas 70 kg.»

(2) Les annexes III, IV et V suivantes sont ajoutées:

«ANNEXE III

Exigences essentielles pour l'octroi des licences des pilotes conformément à l'article 6 bis

- 1. Formation
- 1.a. Généralités
- 1.a.1. Une personne qui entreprend une formation en vue de piloter un aéronef doit posséder un niveau d'éducation et des aptitudes physiques et mentales suffisants pour acquérir, retenir et mettre en application les connaissances théoriques et les compétences pratiques nécessaires.

- 1.b. Connaissances théoriques
- 1.b.1. Un pilote doit acquérir et conserver un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef et proportionnel aux risques liés au type d'activité concerné. Ces connaissances doivent couvrir au moins les aspects suivants:
- i) droit aérien;
 - ii) connaissance générale de l'aéronef;
 - iii) questions techniques relatives à la catégorie de l'aéronef;
 - iv) caractéristiques et planification de vol;
 - v) performances et limites humaines;
 - vi) météorologie;
 - vii) navigation;
 - viii) procédures opérationnelles, dont la gestion des ressources;
 - ix) mécanique du vol; et
 - x) communications.
- 1.c. Démonstration et maintien des connaissances théoriques
- 1.c.1. L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques doivent être démontrées par l'évaluation continue pendant la formation et, le cas échéant, par des examens.
- 1.c.2. Un niveau approprié de connaissances théoriques doit être maintenu. La conformité est démontrée par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, tests ou contrôles est proportionnelle au niveau de risque lié à l'activité.
- 1.d. Compétences pratiques
- 1.d.1. Un pilote doit acquérir et conserver les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions à bord des aéronefs. Ces compétences doivent être en rapport avec les risques liés au type d'activité exercée et couvrir, si cela est pertinent eu égard aux fonctions exercées à bord des aéronefs, les éléments suivants:
- (i) activités avant le vol et en vol, notamment les performances de l'aéronef, la détermination de la masse d'équilibrage, l'inspection et l'entretien courant des aéronefs, la gestion du carburant, l'appréciation des conditions météorologiques, la planification du trajet, les restrictions de l'espace aérien et la disponibilité des pistes;
 - (ii) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome;

- iii) précautions et procédures d'évitement des collisions;
- iv) contrôle des aéronefs par référence visuelle externe;
- v) manœuvres en vol, y compris les situations critiques, et manœuvres connexes "d'excursion", en fonction de la faisabilité technique;
- vi) décollages et atterrissages normaux et par vent de travers;
- vii) vol avec référence aux instruments uniquement, suivant le type d'activité;
- viii) procédures opérationnelles, y compris les techniques d'équipe et la gestion des ressources, selon le type d'opération, qu'elle soit mono-équipage ou multi-équipage;
- ix) navigation et mise en œuvre des règles relatives aux procédures aériennes et connexes, avec utilisation, selon le cas, de références visuelles ou d'aides à la navigation;
- x) opérations en situation exceptionnelle et d'urgence, y compris la simulation de défauts des équipements des aéronefs;
- xi) conformité aux procédures relatives aux services de la circulation aérienne et aux communications;
- xii) questions concernant les types ou les catégories spécifiques d'aéronefs; et
- xiii) formation professionnelle pratique complémentaire pouvant être requise pour réduire les risques liés à des activités spécifiques.

1.e. Démonstration et maintien des compétences pratiques

1.e.1. Un pilote doit faire preuve de sa capacité à exécuter les procédures et manœuvres avec un degré de compétence correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef:

- i) en pilotant l'aéronef dans les limites de ses possibilités;
- ii) en exécutant toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
- iii) en faisant preuve de sûreté de jugement et de qualités d'aviateur;
- iv) en appliquant les connaissances aéronautiques; et
- v) en conservant à tout moment le contrôle de l'aéronef d'une manière propre à assurer la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre.

1.e.2. Un niveau approprié de connaissances pratiques doit être maintenu. La conformité est démontrée par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, tests ou contrôles est proportionnelle au niveau de risque lié à l'activité.

1.f. Aptitudes linguistiques

Sauf lorsque le risque pour la sécurité lié peut être réduit par d'autres moyens, un pilote doit avoir démontré sa connaissance de la langue anglaise. Il doit notamment être capable:

- i) de comprendre les documents d'information météorologique;
- ii) d'utiliser des cartes aéronautiques de vol en route, de départ et d'approche et les documents connexes d'informations aéronautiques; et
- iii) de communiquer en anglais avec d'autres équipages de conduite et le personnel des services de la circulation aérienne pendant toutes les phases du vol, notamment la préparation du vol.

1.g. Entraîneurs de vol synthétiques

Lorsqu'un entraîneur de vol synthétique est utilisé pour la formation ou pour démontrer que les compétences pratiques ont été acquises ou sont conservées, cet appareil doit être certifié pour un niveau donné de performances dans les domaines se rapportant à l'exécution de la tâche concernée. En particulier, la réplique de la configuration, des qualités de vol, des performances de l'aéronef et du comportement des systèmes doit représenter adéquatement l'aéronef.

1.h. Cours de formation

1.h.1. La formation doit être acquise au moyen d'un cours de formation.

1.h.2. Un cours de formation doit satisfaire aux conditions suivantes:

- i) un manuel doit être établi pour chaque type de cours; et
- ii) le cours de formation doit porter aussi bien sur la théorie que sur l'enseignement pratique du pilotage avec, notamment, une formation sur entraîneur de vol synthétique, le cas échéant.

1.i. Instructeurs

1.i.1. Instruction théorique

L'instruction théorique doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés, qui doivent:

- i) posséder les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée; et
- ii) être en mesure d'utiliser les techniques d'instruction appropriées.

1.i.2. Enseignement du pilotage en vol et en entraîneur de vol synthétique

L'enseignement du pilotage en vol et en entraîneur de vol synthétique doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés qui possèdent les qualifications suivantes:

- i) ils satisfont aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience requises pour l'enseignement dispensé;
- ii) ils sont capable d'utiliser les techniques d'instruction requises;
- iii) ils ont utilisé les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol faisant l'objet de la formation au pilotage;
- iv) ils ont démontré leur capacité à enseigner dans les domaines où une formation au pilotage doit être dispensée, c'est-à-dire l'instruction concernant les procédures avant le vol, après le vol et au sol; et
- v) ils suivent régulièrement des cours de recyclage pour assurer l'actualisation du niveau d'instruction.

Les instructeurs de vol doivent également être habilités à agir en tant que commandants de bord des aéronefs pour lesquels une formation est dispensée, sauf en ce qui concerne la formation aux nouveaux types d'aéronefs.

1.j. Examineurs

1.j.1. Les responsables de l'évaluation des compétences des pilotes doivent:

- i) satisfaire ou avoir satisfait aux exigences concernant les instructeurs de vol;
- ii) être capables d'évaluer les performances des pilotes et d'effectuer des essais et des vérifications en vol.

2. Organismes de formation

2.a. Exigences concernant les organismes de formation

2.a.1. Un organisme de formation dispensant une formation au pilotage doit satisfaire aux exigences suivantes:

- i) il dispose de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à son activité. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données et archives utiles;
- ii) il met en œuvre et assure la mise à jour d'un système de gestion relatif à la sécurité et au niveau de la formation, et veille à l'amélioration permanente de ce système; et
- iii) il conclut, si besoin est, des accords avec d'autres organismes compétents pour assurer le respect permanent de la conformité aux exigences ci-dessus.

3. Aptitude médicale

3.a. Critères médicaux

3.a.1. L'aptitude médicale de tous les pilotes à remplir leurs fonctions de manière satisfaisante doit être établie régulièrement, compte tenu du type d'activité qu'ils exercent. La conformité doit être établie par une évaluation appropriée basée sur les meilleures pratiques aéromédicales, compte tenu du type d'activité et de l'éventuelle dégradation physique et mentale due à l'âge.

L'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale, signifie que le pilote est indemne de toute affection et de tout handicap le rendant incapable:

- i) d'exécuter les tâches nécessaires au pilotage d'un aéronef; ou
- ii) d'exécuter les tâches assignées à tout moment; ou
- iii) de percevoir correctement son environnement.

3.a.2. Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée, des mesures correctives assurant une sécurité de vol équivalente peuvent être mises en œuvre.

3.b. Examineurs aéromédicaux

3.b.1 Un examinateur aéromédical doit:

- i) être qualifié pour exercer la médecine et y être autorisé;
- ii) avoir reçu une formation en médecine aéronautique et suivre régulièrement des cours de recyclage en médecine aéronautique pour assurer que le niveau de l'évaluation soit maintenu;
- iii) avoir acquis des connaissances et une expérience pratiques des conditions dans lesquelles les pilotes exercent leurs fonctions.

3.c Centres aéromédicaux

3.c.1 Un centre aéromédical doit satisfaire aux conditions suivantes:

- i) il possède tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à ses privilèges. Ces moyens sont les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive: installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux informations et archives utiles;
- ii) met en œuvre et maintient à jour un système de gestion relatif à la sécurité et à la qualité de l'évaluation médicale, et veille à l'amélioration constante de ce système;
- iii) il conclut, si besoin est, des accords avec d'autres organismes compétents pour assurer le respect permanent de la conformité aux exigences ci-dessus.

ANNEXE IV

Exigences essentielles en matière d'opérations aériennes visées à l'article 6 ter

1. Généralités

- 1.a. Un vol ne doit pas avoir lieu si les membres d'équipage et, selon le cas, tous les autres membres du personnel d'exploitation prenant part à sa préparation et à son exécution, ne connaissent pas les lois, règlements et procédures régissant l'exécution de leurs tâches et applicables aux zones à traverser, aux aérodromes qu'il est prévu d'utiliser et aux installations de navigation aérienne connexes.
- 1.b. Un vol doit être exécuté conformément aux procédures d'exploitation définies dans le manuel de vol ou, le cas échéant, dans le manuel d'exploitation pour la préparation et l'exécution du vol. Pour faciliter le respect de ces procédures, un système de liste de vérification doit être prévu pour être utilisé, le cas échéant, par les membres d'équipage à toutes les étapes de l'exploitation de l'aéronef dans des conditions et situations normales, anormales et d'urgence. Des procédures doivent être établies pour toute situation d'urgence raisonnablement prévisible.
- 1.c. Avant tout vol, les rôles et les tâches de chacun des membres de l'équipage doivent être déterminés. Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef et de la sécurité de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret transportés.
- 1.d. Les produits ou substances pouvant constituer un risque significatif pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement, tels que les marchandises dangereuses, les armes et les munitions, ne doivent pas être transportés par avion, à moins que des procédures et instructions spécifiques de sécurité soient appliquées pour réduire les risques liés.
- 1.e. Tous les documents, données, comptes rendus et informations nécessaires pour établir le respect des conditions énoncées au point 5.c doivent être conservés pour chaque vol et tenus à disposition pendant une période minimale compatible avec le type d'opération.

2. Préparation du vol

- 2.a. Un vol ne peut débuter qu'après vérification, par tout moyen raisonnable disponible, que toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - 2.a.1. Les installations directement nécessaires pour le vol et pour une conduite sûre de l'aéronef, notamment les installations de communication et les aides à la navigation, sont disponibles pour l'exécution du vol, et la documentation AIS disponible est prise en compte.
 - 2.a.2. L'équipage doit connaître l'emplacement et l'utilisation des équipements de secours et les passagers doivent être informés de l'emplacement et de l'utilisation de ces équipements. L'équipage et les passagers doivent être suffisamment renseignés sur les procédures d'urgence et l'utilisation des équipements de sécurité de la cabine au moyen des informations spécifiées.

- 2.a.3. Le commandant de bord doit vérifier:
- i) que l'aéronef satisfait aux conditions de navigabilité indiquées au point 6;
 - ii) le cas échéant, que l'aéronef est dûment enregistré et que les certificats répondant à cette exigence sont à bord de l'aéronef;
 - iii) que les instruments et les équipements visés au point 5 et requis pour l'exécution du vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf dérogation accordée par la LME applicable ou un document équivalent;
 - iv) que la masse de l'aéronef et son centre de gravité sont tels que le vol peut être exécuté dans les limites prescrites par la documentation en matière de navigabilité;
 - v) que tous les bagages de cabine, bagages à main et marchandises sont correctement chargés et arrimés; et
 - vi) que les limites d'utilisation de l'aéronef indiquées au point 4 ne seront dépassées à aucun moment du vol.
- 2.a.4. Les informations concernant les conditions météorologiques au lieu de départ, au lieu de destination et, le cas échéant, aux aérodromes de décollage, ainsi que les conditions en route, doivent être à la disposition des équipages de conduite. Une attention particulière doit être apportée aux conditions atmosphériques potentiellement dangereuses.
- 2.a.5. En cas de vol où le risque de givrage est avéré ou possible, l'aéronef doit être certifié, équipé et/ou traité pour voler en toute sécurité dans de telles conditions.
- 2.a.6. Pour les vols effectués selon les règles de navigation à vue, les conditions météorologiques pendant le trajet doivent être telles qu'elles permettent le respect de ces règles. Pour les vols selon les règles de navigation aux instruments, une destination et, s'il y a lieu, un ou des aérodromes de décollage où l'aéronef peut atterrir doivent être définis, compte tenu, en particulier, des prévisions météorologiques, des disponibilités en équipements de navigation aérienne, des disponibilités en matière d'installations au sol et des procédures de navigation aux instruments approuvées par l'État dans lequel se situe l'aérodrome de destination ou l'aérodrome de décollage.
- 2.a.7. La quantité de carburant et de lubrifiant embarquée doit être suffisante pour assurer que le vol prévu puisse être accompli en toute sécurité, compte tenu des conditions météorologiques, de tout élément modifiant les performances de l'aéronef et de tout retard attendu pendant vol. En outre, une réserve de carburant doit être prévue pour parer à toute éventualité. Des procédures de gestion en vol du carburant doivent être mises en place s'il y a lieu.

3. Opérations aériennes
 - 3.a. Pour ce qui concerne les opérations aériennes, toutes les conditions suivantes doivent être satisfaites:
 - 3.a.1. pendant le décollage et l'atterrissage et lorsque le pilote commandant de bord l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, chaque membre d'équipage doit être assis à son poste et utiliser les systèmes de retenue existants, compte tenu du type d'aéronef.
 - 3.a.2. Tous les membres de l'équipage devant être en service dans le poste de pilotage doivent être à leur poste et y rester, avec leur ceinture de sécurité attachée, sauf en cas de besoins physiologiques ou opérationnels survenant en route.
 - 3.a.3. En fonction du type d'aéronef, avant le décollage et l'atterrissage, pendant la circulation au sol et lorsqu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le pilote commandant de bord doit veiller à ce que chaque passager occupe un siège ou une couchette et à ce que sa ceinture de sécurité soit correctement attachée.
 - 3.a.4. Un vol doit être effectué de telle manière que l'aéronef reste à une distance appropriée des autres aéronefs et que le franchissement de tout obstacle soit assuré pendant toutes les phases du vol. Cette distance doit être au moins égale à celle exigée par les règles de l'air applicables.
 - 3.a.5. Un vol ne peut être poursuivi que si les conditions connues demeurent au moins équivalentes à celles indiquées au point 2. En outre, pour tout vol effectué selon les règles de la navigation aux instruments, la manœuvre d'approche d'un aérodrome ne doit pas être poursuivie au-dessous de certaines altitudes spécifiées ou au-delà d'une certaine position, si les critères de visibilité prescrits ne sont pas satisfaits.
 - 3.a.6. En cas d'urgence, le pilote commandant de bord doit veiller à ce que tous les passagers soient informés de toute mesure d'urgence éventuellement exigée.
 - 3.a.7. Le pilote commandant de bord doit prendre toutes les mesures nécessaires pour minimiser les conséquences sur le vol de tout comportement perturbateur de la part d'un passager.
 - 3.a.8. Tout aéronef ne peut circuler sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, ou son rotor ne peut être mis en route, que si la personne qui est aux commandes possède les qualifications requises.
 - 3.a.9. S'il y a lieu, les procédures applicables de gestion du carburant en vol doivent être mises en œuvre.
4. Performances et limites d'utilisation des aéronefs
 - 4.a. Un aéronef doit être piloté conformément à sa documentation de navigabilité et à toutes les procédures et limites d'exploitation applicables indiquées dans son manuel de vol approuvé ou toute documentation équivalente, selon le cas. Le manuel de vol ou toute documentation équivalente doivent être à la disposition de l'équipage et tenus à jour pour chaque aéronef.

- 4.b. L'aéronef doit être piloté conformément à la documentation applicable en matière d'environnement.
- 4.c. Un vol ne peut débuter ou être poursuivi que si les performances prévues de l'aéronef, compte tenu de tous les facteurs qui affectent significativement son niveau de performances, permettent d'exécuter toutes les phases du vol dans les limites de distance/zone et de franchissement d'obstacles applicables pour la masse d'exploitation prévue. Les facteurs de performance qui affectent significativement le décollage, le vol en route et l'approche/l'atterrissage sont, en particulier:
- i) les procédures d'exploitation;
 - ii) l'altitude-pression de l'aérodrome;
 - iii) la température;
 - iv) le vent;
 - v) la taille, la pente et les conditions de la zone de décollage/atterrissage; et
 - vi) l'état de la cellule, du groupe moteur ou des systèmes, compte tenu d'éventuelles détériorations.
- 4.c.1. De tels facteurs doivent être pris en compte directement en tant que paramètres opérationnels, ou indirectement, par l'application de tolérances ou de marges qui peuvent être prévues dans la programmation des données de performances, en fonction du type d'opération.
5. Instruments, données et équipement
- 5.a. Un aéronef doit être pourvu de tous les équipements de navigation, de communication et autres nécessaires pour le vol prévu, compte tenu des règlements relatifs à la circulation aérienne et des règles de l'air applicables pendant toute phase du vol.
- 5.b. Lorsque cela est requis, un aéronef doit être pourvu de tous les équipements de sécurité, médicaux, d'évacuation et de survie nécessaires, compte tenu des risques liés aux zones d'opération, aux itinéraires de vol, à l'altitude du vol et à la durée du vol.
- 5.c. Toutes les données nécessaires à l'exécution du vol par l'équipage doivent être mises à jour et se trouver à bord de l'aéronef, conformément aux règlements relatifs à la circulation aérienne et aux règles de l'air applicables, et compte tenu de l'altitude du vol et des zones dans lesquelles il se déroule.
6. Maintien de la navigabilité
- 6.a. Un aéronef ne peut être utilisé que lorsque les conditions suivantes sont remplies:
- i) l'aéronef est en état de naviguer;

- ii) l'équipement opérationnel et d'urgence nécessaire à l'exécution du vol prévu est en état de fonctionner;
 - iii) le document de navigabilité de l'aéronef est valide; et
 - iv) l'aéronef est entretenu conformément à son programme de maintenance.
- 6.b. Avant chaque vol, l'aéronef doit faire l'objet d'une visite pré-vol, afin de déterminer s'il est en état d'effectuer le vol prévu.
- 6.c. Le programme de maintenance doit prévoir notamment les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, en particulier lorsque les instructions relatives au maintien de la navigabilité les rendent obligatoires.
- 6.d. Un aéronef ne peut être utilisé que s'il est entretenu et remis en service par des personnes ou des organismes qualifiés pour ces tâches. Le document de remise en service signé doit décrire, en particulier, les principales tâches de maintenance effectuées.
- 6.e. Tous les documents établissant l'état de navigabilité de l'aéronef doivent être conservés jusqu'à ce que les informations qu'ils contiennent soient remplacées par de nouvelles informations équivalentes quant à leur objet et à leur degré de précision, et au moins un an dans le cas de rapports de maintenance détaillés. Lorsqu'un aéronef est définitivement retiré du service, une période minimale de 90 jours est applicable. Lorsque l'aéronef est loué, tous les rapports établissant son état de navigabilité doivent être conservés au moins pendant toute la durée de la location.
- 6.f. Toute modification et toute réparation doit satisfaire aux exigences essentielles de navigabilité. Les données justificatives démontrant la conformité aux exigences de navigabilité doivent être conservées.
7. Membres d'équipage
- 7.a. Le nombre de membres d'équipage et la composition de l'équipage doivent être déterminés en prenant en compte:
- i) les restrictions de certification de l'aéronef et, le cas échéant, la démonstration d'évacuation d'urgence qui lui est applicable;
 - ii) la configuration de l'aéronef; et
 - iii) le type et la durée des opérations.
- 7.b. Les membres de l'équipage de cabine:
- i) doivent suivre régulièrement des formations afin d'atteindre et de maintenir le niveau de compétences requis pour exécuter les tâches de sécurité qui leur sont assignées, et ces compétences doivent être régulièrement contrôlées; et
 - ii) leur aptitude médicale doit être régulièrement contrôlée, afin de s'assurer qu'ils sont en mesure d'exécuter de manière sûre les tâches en matière de sécurité qui

leur sont assignées. Le respect de cette exigence est établi par un examen approprié basé sur les meilleures pratiques aéromédicales.

- 7.c. Le pilote commandant de bord doit être habilité à donner tous les ordres nécessaires et à prendre toutes les mesures qui s'imposent afin de garantir la sécurité de l'exploitation et la sécurité de l'aéronef et des personnes et/ou des biens transportés.
- 7.d. En cas de situation d'urgence mettant en danger l'exploitation ou la sécurité de l'aéronef et/ou des personnes se trouvant à bord, le pilote commandant de bord prend toute mesure qu'il juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité. Lorsque de telles mesures impliquent une violation des réglementations ou procédures locales, le pilote commandant de bord est tenu d'en aviser les autorités locales compétentes dans les plus brefs délais.
- 7.e. Aucune simulation de situation d'urgence anormale ne peut avoir été effectuée lorsque des passagers ou du fret sont transportés.
- 7.f. Aucun membre d'équipage ne doit laisser sa capacité d'exécution des tâches/de prise de décision se dégrader au point de mettre en danger la sécurité du vol à cause des effets de la fatigue, d'une accumulation de fatigue, du manque de sommeil, du nombre de secteurs de vol parcourus, du travail de nuit, etc. Les périodes de repos doivent être suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés au début du temps de service de vol suivant.
- 7.g. Les membres d'équipage ne doivent pas exécuter les tâches qui leur sont assignées à bord d'un aéronef lorsqu'ils sont sous l'influence de psychotropes ou de l'alcool ou inaptes du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes similaires.
- 8. Exigences supplémentaires relatives à l'exploitation à des fins commerciales et à la conduite d'aéronefs à motorisation complexe
 - 8.a. L'exploitation à des fins commerciales et la conduite d'aéronefs à motorisation complexe ne peuvent être entreprises que si les conditions suivantes sont satisfaites:
 - 8.a.1. l'exploitant possède, directement ou indirectement par le biais de contrats, les moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet des opérations. Ces moyens sont notamment les suivants: aéronefs, installations, personnel, équipements, documentation relative aux tâches, aux responsabilités et aux procédures, accès aux données et archives utiles.
 - 8.a.2. l'exploitant ne doit employer que du personnel dûment qualifié et formé; il doit mettre en œuvre des programmes de formation et de contrôle pour les membres d'équipage et autres personnels concernés et assurer leur mise à jour.
 - 8.a.3. l'exploitant doit établir une liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent, en prenant en compte ce qui suit:
 - i) le document doit prévoir l'exploitation de l'aéronef dans des conditions spécifiées, lorsque certains instruments, équipements ou fonctions ne fonctionnent pas au début du vol;

- ii) un document doit être préparé pour chaque aéronef, compte tenu des conditions d'exploitation et de maintenance propres à l'exploitant; et
 - iii) la LME doit être basée sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER), si elle existe, et elle ne doit pas être moins restrictive que la LMER;
- 8.a.4. l'exploitant doit mettre en œuvre et mettre à jour un système de gestion visant à garantir la conformité avec ces exigences essentielles d'exploitation, et veiller à l'améliorer en permanence; et
- 8.a.5. l'exploitant doit établir et mettre à jour un programme de prévention des accidents et de sécurité comprenant un programme de signalement des incidents, et le système de gestion doit l'utiliser en vue d'améliorer en permanence la sécurité des opérations.
- 8.b. L'exploitation à des fins commerciales et la conduite d'aéronefs à motorisation complexe doivent répondre aux prescriptions d'un manuel d'exploitation de l'exploitant. Ce manuel doit contenir toutes les instructions, informations et procédures relatives à tout aéronef exploité et dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses tâches. Il doit indiquer les limitations applicables au temps de vol et aux périodes de service en vol et les exigences relatives aux périodes de repos des membres d'équipage. Le manuel d'exploitation et ses révisions doivent être conformes au manuel de vol approuvé et le manuel doit être modifié si besoin est.
- 8.c. L'exploitant doit mettre en place s'il y a lieu des procédures visant à minimiser les conséquences sur la sécurité des opérations aériennes de tout comportement perturbateur de la part d'un passager.
- 8.d. L'exploitant doit définir et maintenir des programmes de sécurité adaptés aux aéronefs et au type d'opération, notamment:
- i) la sécurité du poste de pilotage;
 - ii) la liste de vérification de la procédure de fouille de l'aéronef;
 - iii) des programmes de formation;
 - iv) la protection de systèmes électroniques et informatiques pour prévenir toute atteinte à l'intégrité et toute corruption délibérée du système; et
 - v) des rapports relatifs aux interventions illicites.

Lorsque des mesures de sûreté sont susceptibles de nuire à la sécurité des opérations, les risques doivent être évalués et des procédures appropriées doivent être définies pour réduire les risques pour la sécurité; cela peut nécessiter l'utilisation d'équipements spécialisés.

- 8.e. L'exploitant doit désigner un pilote comme commandant de bord parmi les membres de l'équipage de conduite.
- 8.f. Un système de tableau de service doit être utilisé pour aider à prévenir la fatigue. Ce système de tableau de service doit tenir compte des temps de vol, des périodes de

service de vol, des périodes de service et des périodes de repos adaptées, pour un vol ou pour une série de vols. 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 nombre de secteurs parcourus en vol, le décalage horaire, le manque de sommeil, les perturbations des rythmes circadiens, le travail de nuit, les trajets entre le domicile et le lieu de travail, l'accumulation de temps de service pendant certaines périodes, le partage des tâches assignées entre les membres d'équipage, ainsi que le renforcement des équipages.

- 8.g. L'exécution des tâches décrites aux points 6.a., 6.d. et 6.e. doit être contrôlée par un organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité qui doit satisfaire aux exigences de l'annexe I, point 3.a, ainsi qu'aux conditions suivantes:
- i) l'organisme doit être qualifié pour la maintenance des produits, pièces et équipements dont la responsabilité lui incombe, ou avoir conclu un contrat de maintenance avec un organisme qualifié pour ces produits, pièces et équipements; et
 - ii) l'organisme doit élaborer un manuel de l'organisme de maintenance destiné à aider le personnel concerné, qui décrit toutes les procédures en matière de maintien de la navigabilité appliquées par l'organisme et, s'il y a lieu, les accords administratifs entre l'organisme et l'organisme de maintenance agréé.

ANNEXE V

Critères applicables aux entités qualifiées visées à l'article 9 bis

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, ni 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 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, qui pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leurs enquêtes, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par les résultats des tâches de certification.
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; elle doit également avoir accès aux équipements nécessaires pour des contrôles exceptionnels.
4. Le personnel responsable de l'enquête doit:
 - jouir d'une formation technique et professionnelle solide,
 - bien connaître les exigences relatives aux tâches de certification qu'il effectue et posséder une expérience adéquate de ces activités,
 - posséder les aptitudes requises pour rédiger les déclarations, enregistrements et rapports établissant que les enquêtes ont été effectuées.
5. L'impartialité du personnel chargé des enquêtes doit être garantie. Sa rémunération ne doit pas être fonction du nombre d'enquêtes effectuées ni de leurs résultats.
6. L'entité doit contracter une assurance en responsabilité, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par un État membre en vertu de sa législation nationale.
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.

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

1. NAME OF THE PROPOSAL:

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1592/2002 of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency.

2. ABM / ABB FRAMEWORK

0602 – Inland, air and maritime transport.

3. BUDGET LINES

3.1. **Budget lines (operational lines and related technical and administrative assistance lines (ex- B.A lines)) including headings :**

06 02 01 (European Aviation Safety Agency)

3.2. **Duration of the action and of the financial impact:**

Unlimited period (annual contribution)

3.3. Budgetary characteristic (*add rows if necessary*):

Budget line	Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
060201	Non-comp	Diff ²⁵	NO	YES ²⁶	NO	No 3

²⁵ Differentiated appropriations.

²⁶ Participation of European third countries associated with the Agency (Switzerland, Norway and Iceland).

4. SUMMARY OF RESOURCES

4.1. Financial Resources

4.1.1. Summary of commitment appropriations (CA) and payment appropriations (PA)

EUR million (to 3 decimal places)

Expenditure type	Section No		Year	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 and later	Total
------------------	------------	--	------	-------	-------	-------	-------	---------------	-------

Operational expenditure²⁷

Commitment Appropriations (CA)	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Payment Appropriations (PA)		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

Administrative expenditure within reference amount²⁸

Technical and administrative assistance (NDA)	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTAL REFERENCE AMOUNT²⁹

Commitment Appropriations		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
Payment Appropriations		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972

Administrative expenditure not included in reference amount³⁰

²⁷ Expenditure that does not fall under Chapter xx 01 of the Title xx concerned.

²⁸ Expenditure within Article xx 01 04 of Title xx.

²⁹ On the basis of the average cost of EASA staff in 2005, all expenditure included (salaries and benefits, missions, equipment and accommodation), i.e. 112 260 euros per agent, indexed by 2% a year and reduced by the contribution of European third countries associated with the EASA (see table on page 3).

³⁰ Expenditure within Chapter xx 01, other than Articles xx 01 04 or xx 01 05.

Human resources and associated expenditure (NDA) ³¹	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
Administrative costs, other than human resources and associated costs, not included in reference amount (NDA) ³²	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327

Total indicative financial cost of intervention

TOTAL CA including cost of Human Resources		a+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
TOTAL PA including cost of Human Resources		b+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

Co-financing details

If the proposal involves co-financing by Member States, or other bodies (please specify which), an estimate of the level of this co-financing should be indicated in the table below (additional lines may be added if different bodies are foreseen for the provision of the co-financing):

EUR million (to 3 decimal places)

Cofinancing body		Year n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 and later	Total
European third countries ³³	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922
TOTAL CA including cofinancing	a+c+d +e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899

³¹ See table 8.2.5.

³² See table 8.2.6.

³³ Participation of European third countries associated with the EASA under Article 55 of Regulation No 1592/2002. This participation is estimated at 7% of the Agency's budget, excluding revenue from fees.

4.1.2. Compatibility with Financial Programming

- Proposal is compatible with existing financial programming.
- Proposal will entail reprogramming of the relevant heading in the financial perspective.
- Proposal may require application of the provisions of the interinstitutional agreement³⁴ (i.e. flexibility instrument or revision of the financial perspective).

4.1.3. Financial impact on revenue

- Proposal has no financial impact on revenue
- Proposal has financial impact – the effect on revenue is as follows:

EUR million (to one decimal place)

Budget line	Revenue	Prior to action [Year n-1]	Situation following action							
			[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁵		
	<i>a) Revenue in absolute terms</i>									
	<i>b) Change in revenue</i>	Δ								

(Please specify each revenue budget line involved, adding the appropriate number of rows to the table if there is an effect on more than one budget line.)

4.2. Human Resources FTE (including officials, temporary and external staff) – see detail under point 8.2.1.

This table shows the requirements of the EASA (20 temporary agents) and the Commission (1 official) created by implementation of the proposed measure.

Annual requirements	Year n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 and later
Total number of human resources	20	20	20	20	20	20

³⁴ See points 19 and 24 of the interinstitutional agreement.

³⁵ Additional columns should be added if necessary i.e. if the duration of the action exceeds 6 years.

5. CHARACTERISTICS AND OBJECTIVES

Details of the context of the proposal are required in the Explanatory Memorandum. This section of the Legislative Financial Statement should include the following specific complementary information:

5.1. Need to be met in the short or long term

In the internal air transport market there is a need to improve the overall level of safety and further harmonise the conditions of competition between operators.

5.2. Value-added of Community involvement and coherence of the proposal with other financial instruments and possible synergy

Uniformly applied, mandatory Community rules will achieve the desired harmonisation.

5.3. Objectives, expected results and related indicators of the proposal in the context of the ABM framework

To harmonise the rules concerning air operations, pilot licensing and the safety of third-country aircraft. Everyone will benefit from the improvement of aviation safety, whether they are travelling by plane or on the ground. Operators will benefit from the harmonisation of the conditions of competition. Lastly, the automatic recognition of flight crew licences will give mobility to this category of personnel, which will be good for them and for their employers.

5.4. Method of implementation (indicative)

Show below the method(s)³⁶ chosen for the implementation of the action.

Centralised management

directly by the Commission

indirectly by delegation to:

Executive Agencies,

Bodies set up by the Communities as referred to in Art. 185 of the Financial Regulation,

National public-sector bodies/bodies with public-service mission.

³⁶ If more than one method is indicated please provide additional details in the "Relevant comments" section of this point.

Shared or decentralised management

With Member States

With third countries

Joint management with international organisations (please specify)

Relevant comments:

The Commission and the European Aviation Safety Agency will be jointly involved in the implementation of the measures introduced by this Regulation.

6. MONITORING AND EVALUATION

6.1. Monitoring system

Each year, the work of the EASA is monitored and evaluated in the annual general report (for the previous year) and the work programme (for the following year). These two documents are adopted by the Agency's Management Board and sent to the European Parliament, the Council, the Commission, the Court of Auditors and the Member States.

6.2. Evaluation

6.2.1. Ex-ante evaluation

In accordance with the provisions of Regulation (EC) No 1592/2002, the Commission asked the EASA for its opinion on extending the scope of this Regulation to cover air operations, flight crew licensing and the safety of third-country aircraft. The Agency, in accordance with its internal rules and international practice in this area, carried out extensive consultation of all the interested parties and took account of the comments it received before delivering its opinion. On 27 April 2004 it published a consultation document on "the applicability, basic principles and essential requirements for pilot proficiency and air operations and for the regulation of third country aircraft operated by third country operators" (NPA N° 2/2004) on its website (www.easa.eu.int). Between 30 April and 31 July 2004, 1 695 comments on the document were submitted by 93 individuals, national authorities, undertakings and organisations. An overwhelming majority of the parties consulted were in favour of introducing common rules on air operations, flight crew licensing and the safety of third-country aircraft. On the basis of these comments, the EASA examined the question and sent the Commission its opinion on 15 December 2004 (Opinion No 3/2004).

The Commission assessed the impact of extending the common rules to air operations, pilot licensing and the safety of third-country aircraft, to check whether it was appropriate and see how it could be done. The study supported the views of the legislator, the interested parties and the EASA, who were in favour of extending the scope of Regulation (EC) No 1592/2002 to cover these areas.

6.2.2. Measures taken following an intermediate/ex-post evaluation (lessons learned from similar experiences in the past)

6.2.3. Terms and frequency of future evaluation

Every five years, an independent external evaluation is carried out to see how well the EASA has fulfilled its tasks and evaluate the impact of the common rules and the Agency's work on the general level of aviation safety.

7. ANTI-FRAUD MEASURES

The Executive Director implements the Agency's budget. Each year, he presents detailed accounts for the previous year showing revenue and expenditure to the Commission, the Court of Auditors and the Agency's Management Board. In addition, the Commission's internal auditor has the same terms of reference with respect to the EASA as it does with respect to the Commission departments, and the Agency has an internal audit system similar to that of the Commission.

Regulation (EC) No 1073/1999 of the European Parliament and of the Council of 25 May 1999 concerning investigations conducted by the European Anti-Fraud Office (OLAF), and the interinstitutional agreement of 25 May 1999 concerning internal investigations conducted by OLAF apply without restriction to the EASA.

8. DETAILS OF RESOURCES

8.1. Objectives of the proposal in terms of their financial cost

Commitment appropriations in EUR million (to 3 decimal places)

Headings of Objectives, actions and outputs should be provided	Type of output	Av. cost	Year n		Year n+1		Year n+2		Year n+3		Year n+4		Year n+5 and later		TOTAL	
			No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost	No. outputs	Total cost
OPERATIONAL OBJECTIVE No1 ³⁷ ...	Development of common rules concerning air operations, pilot licensing and the safety of third-country aircraft															
Action 1	Rulemaking		1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290			7,368
Action 2	Standardisation		1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321			7,548
Action 3	Tech. assistance		0,484		0,494		0,504		0,514		0,524		0,534			3,053
Sub-total Objective 1			2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146			17,972
TOTAL COST			2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146			17,972

³⁷

As described in part 5.3.

8.2. Administrative expenditure

This expenditure is covered by the appropriations allocated annually to the Commission's authorising department.

8.2.1. Number and type of human resources

Types of post		Staff to be assigned to the management of the action using existing and/or additional resources (number of posts/FTEs)					
		Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5
Official ³⁸ (XX 01 01) (new post)	A*/ AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/ AST						
Staff financed ³⁹ by Art. XX 01 02							
Other staff financed ⁴⁰ by Art. XX 01 04/05							
TOTAL							

8.2.2. Description of tasks deriving from the action

Preparation of technical rules and regulations, and implementation of these regulations, including technical and administrative assistance and standardisation inspections.

8.2.3. Sources of human resources (statutory)

(When more than one source is stated, please indicate the number of posts originating from each of the sources).

- Posts currently allocated to the management of the programme to be replaced or extended
- Posts pre-allocated within the APS/PDB exercise for year n
- Posts to be requested in the next APS/PDB procedure
- Posts to be redeployed using existing resources within the managing service (internal redeployment)

³⁸ Cost of which is NOT covered by the reference amount.

³⁹ Cost of which is NOT covered by the reference amount.

⁴⁰ Cost of which is included within the reference amount.

- Posts required for year n although not foreseen in the APS/PDB exercise of the year in question

8.2.4. Other administrative expenditure included in reference amount (XX 01 04/05 – Expenditure on administrative management)

EUR million (to 3 decimal places)

Budget line (number and heading)	Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5 and later	TOTAL
1. Technical and administrative assistance (including related staff costs)	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Executive agencies ⁴¹							
Other technical and administrative assistance							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Total technical and administrative assistance							

⁴¹ Reference should be made to the specific legislative financial statement for the Executive Agency/Agencies concerned.

8.2.5. Financial cost of human resources and associated costs not included in the reference amount

EUR million (to 3 decimal places)

Type of human resources	Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5 and later
Officials and temporary staff (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119
Staff financed by Art XX 01 02 (auxiliary, END, contract staff, etc.) (specify budget line)						
Total cost of human resources and associated costs (NOT in reference amount)						

Calculation – *Officials and temporary agents*

Reference should be made to Point 8.2.1, if applicable

One official at the rate of 108 000 euros (2005) indexed by 2% a year

Calculation - *Staff financed under Art. XX 01 02*

Reference should be made to Point 8.2.1, if applicable

8.2.6. Other administrative expenditure not included in reference amount

EUR million (to 3 decimal places)

	Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5 and later	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Meetings and conferences							
XX 01 02 11 03 - Committees ⁴²	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
XX 01 02 11 04 – Studies and consultations							
XX 01 02 11 05 – Information systems							
2. Total other management expenditure (XX 01 02 11)							
3. Other expenditure of an administrative nature (specify including reference to budget line)							
Total administrative expenditure, other than human resources and associated costs (NOT included in reference amount)							

Calculation – *Other administrative expenditure not included in reference amount*

Meeting of the Committee set up under Article 54 of Regulation No 1592/2002, on the basis of 2 meetings of 40 experts a year, at the rate of 650 euros per meeting per expert (2005) indexed by 2% a year.

⁴² Specify the type of committee and the group to which it belongs.