

COM(2015) 613 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 11 janvier 2016

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 11 janvier 2016

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de règlement du Parlement et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

E 10833



Bruxelles, le 7.12.2015
COM(2015) 613 final

2015/0277 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une
Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE)
n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil**

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

{ SWD(2015) 262 final }

{ SWD(2015) 263 final }

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Motivation et objectifs de la proposition

La présente initiative fait partie de la «stratégie visant à renforcer la compétitivité du secteur de l'aviation de l'UE» lancée par la Commission européenne en 2015. Son objectif est de préparer le cadre réglementaire de l'Union en matière de sécurité aérienne face aux défis qui se présenteront dans les dix à quinze prochaines années et, dès lors, de continuer à garantir des services de transport aérien sécurisés, sûrs et respectueux de l'environnement pour les passagers et le grand public. Cette initiative s'appuie sur plus de douze années d'expérience dans la mise en œuvre du règlement (CE) n° 216/2008¹ et de son prédécesseur².

La sécurité et la prise en compte de la protection de l'environnement sont des conditions indispensables à la compétitivité du secteur de l'aviation. En 2035, le nombre de vols en Europe devrait atteindre 14,4 millions (50 % de plus qu'en 2012): l'objectif de la Commission est de faire en sorte que le système permette de maintenir le faible nombre actuel d'accidents, afin que le secteur de l'aviation de l'UE puisse croître en toute sécurité et, ce faisant, conserver son avantage concurrentiel. À cette fin, la présente initiative propose d'introduire une approche de la réglementation en matière de sécurité fondée sur le risque et la performance, de combler les lacunes existantes en matière de sécurité et de mieux prendre en compte les interdépendances entre la sécurité aérienne et d'autres domaines techniques de la réglementation, comme la sûreté aérienne ou la protection de l'environnement.

Si la sécurité aérienne est le principal objectif de la présente proposition, il n'est pas le seul. La présente proposition doit également être lue au regard des priorités de la Commission, qui sont de promouvoir la croissance et l'emploi, de développer le marché intérieur et de renforcer le rôle de l'Europe sur la scène mondiale. Elle a pour objet de favoriser la compétitivité de l'industrie européenne de l'aviation et de la construction aéronautique, qui génère des emplois hautement qualifiés et stimule l'innovation technologique. Elle aboutira à un cadre réglementaire efficace pour l'intégration de nouveaux modèles d'entreprise et de technologies émergentes. Elle vise notamment à créer un cadre de l'Union pour l'intégration en toute sécurité des aéronefs sans équipage dans l'espace aérien européen.

La présente proposition répond également aux demandes des États membres, de l'industrie et des usagers de l'espace aérien, qui souhaitent une approche plus proportionnée et plus souple de la réglementation en matière de sécurité ainsi qu'une suppression des règles dont les exigences trop contraignantes brident l'esprit d'entreprise. Elle prévoit notamment l'introduction d'un cadre évolutif qui tienne compte des disparités entre les différents secteurs de l'aviation civile et des risques qui y sont liés. Cette approche devrait profiter à l'ensemble du secteur de l'aviation dans l'Union et sera particulièrement adaptée aux besoins des petites et moyennes entreprises (PME).

¹ Règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1). Ce règlement a ensuite été modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009, qui a étendu son champ d'application à la sécurité des aéroports et aux aspects de sécurité de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne.

² 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 (JO L 240 du 7.9.2002).

Parallèlement à la transition vers une approche de la réglementation et de la supervision fondée sur le risque et la performance, les États membres et l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne (ci-après «l'Agence») devront développer de nouvelles aptitudes et compétences et se tenir constamment au courant des dernières technologies développées par l'industrie. La présente proposition soutient la réalisation de ces objectifs en proposant de meilleures modalités de coordination et de développement de la recherche et de la formation dans le domaine de l'aviation.

Elle vise, enfin, à aider certaines autorités nationales à faire face aux difficultés qu'elles rencontrent dans le maintien et le financement des ressources nécessaires pour mener à bien les activités de certification et de supervision. À cette fin, elle définit un cadre pour la mise en commun et le partage de ressources techniques entre les autorités nationales et l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, qui prévoit la possibilité de transférer les responsabilités de la mise en œuvre de la législation de l'Union sur une base volontaire.

- **Cohérence avec les dispositions en vigueur dans le domaine d'action**

La présente initiative s'appuie sur les dispositions de l'Union en vigueur concernant la sécurité de l'aviation civile, prévues dans le règlement (CE) n° 216/2008.

La proposition est cohérente avec l'initiative de la Commission de 2013 visant à accélérer la mise en œuvre du ciel unique européen (ci-après «initiative SES II +»)³. Lors de sa préparation, la Commission a pris en considération la proposition de la Commission COM(2013) 409 du 11 juin 2013 et les résultats des discussions menées à ce jour au sein du Parlement européen et du Conseil sur les modifications proposées au règlement (CE) n° 216/2008 qui visent à tenir compte de l'initiative SES II +. Afin d'éviter que deux propositions législatives concernant le règlement (CE) n° 216/2008 ne soient examinées en parallèle et étant donné que la présente proposition est la plus complète, cette dernière reprend les modifications qu'il est proposé d'apporter au règlement (CE) n° 216/2008 pour tenir compte de l'initiative SES II +, tout en les adaptant à la nouvelle structure et au nouveau style rédactionnel de la présente proposition. En conséquence, la Commission n'entend pas poursuivre plus avant les discussions sur la proposition COM(2013) 409 du 11 juin 2013 qui a été présentée dans le cadre de l'initiative SES II +.

Lorsque les modifications proposées par la présente initiative ont une incidence sur d'autres actes législatifs de l'Union adoptés par le Parlement européen et le Conseil dans le domaine du transport aérien (ce qui est le cas pour les enquêtes sur les accidents, les comptes rendus d'événements et les licences des transporteurs aériens), des modifications appropriées d'autres actes de l'Union sont proposées afin d'assurer une approche cohérente.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La présente initiative est liée aux objectifs stratégiques 2014-2019 de la Commission concernant la promotion de «la croissance et de l'emploi» et d'un «marché intérieur plus

³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions concernant l'accélération de la mise en œuvre du ciel unique européen, COM(2013) 408 final, du 11.6.2013, accompagnée d'une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, COM(2013) 409 final, et d'une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en œuvre du ciel unique européen, COM(2013) 410 final.

approfondi et plus équitable, doté d'une base industrielle renforcée», avec lesquels elle est pleinement compatible.

Elle est également cohérente avec «l'approche commune sur les agences décentralisées» convenue en 2012 entre la Commission, le Parlement européen et le Conseil et aligne, le cas échéant, les dispositions relatives à l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne sur les clauses types recommandées dans ladite approche commune.

L'initiative vise également à harmoniser davantage la conception et l'exploitation des aéronefs sans équipage avec le cadre plus large de la politique aérienne. Les aéronefs sans équipage sont un autre type de véhicule aérien appelé à être utilisé pour fournir un éventail de nouveaux services sur le marché du transport aérien en Europe dans le cadre du règlement (CE) n° 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Étant donné que les aéronefs sans équipage partagent le même espace aérien que les autres aéronefs, la sécurité de leurs opérations doit demeurer cohérente avec la politique générale en matière de sécurité aérienne. Enfin, l'exploitation des aéronefs sans équipage doit également respecter les règles de la circulation aérienne fixées en application des règles de l'air communes⁴.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La proposition est fondée sur l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui constitue la base juridique pour l'adoption de mesures de l'Union en matière de transport aérien.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

En vertu des règlements (CE) n° 1592/2002 et (CE) n° 216/2008, l'Union est devenue compétente en matière de navigabilité et de compatibilité environnementale des produits aéronautiques, d'opérations aériennes, de licences du personnel navigant, d'aérodromes et de services de gestion du trafic aérien et de navigation aérienne («services ATM/ANS») et, enfin, de sécurité des exploitants de pays tiers. La sécurité de l'aviation civile est donc réglementée au niveau de l'Union depuis plus d'une décennie maintenant. Cette situation résulte du fait que les transports aériens et la production aéronautique sont, dans une large mesure, des activités de caractère transnational qui peuvent être mieux traitées au niveau de l'Union.

La présente initiative propose d'ajouter un nombre limité de domaines spécifiques à ce cadre global en matière de sécurité aérienne de l'Union, à savoir les aéronefs sans équipage, la sécurité des services d'assistance en escale et les aspects liés à la sûreté de la conception des aéronefs et des systèmes aéronautiques, y compris la cybersûreté.

L'industrie de la construction des aéronefs sans équipage revêt une dimension transfrontière étant donné que de nombreux aéronefs sans équipage sont achetés en ligne, sont importés ou, du moins, comportent des pièces importées. La reconnaissance mutuelle au sein du marché intérieur est difficile à mettre en place étant donné la coexistence de normes et de règles nationales détaillées et divergentes. En outre, en ce qui concerne les services fournis par les

⁴ Règlement d'exécution de la Commission n° 923/2012 du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne

aéronefs sans équipage, de nombreux exploitants sont en train de développer des activités transfrontières. Par exemple, les inspections d'infrastructures, qu'il s'agisse de plateformes pétrolières ou de voies de chemin de fer, sont organisées au niveau international. Même si les opérations ont une portée limitée, les exploitants devraient être en mesure d'utiliser les mêmes aéronefs sans équipage en appliquant les mêmes exigences opérationnelles avec le même pilote en différents endroits de l'Union pour développer leurs activités, en particulier s'ils les exercent sur des marchés de niche. Les grandes sociétés de distribution ont fait part de leur intention d'organiser leurs services au niveau européen, ce qui nécessitera des règles communes. Le principe de subsidiarité s'applique au niveau de la mise en œuvre de règles communes d'exploitation: les autorités des États membres effectueront des évaluations des risques au niveau local et décideront quel espace aérien est ouvert ou fermé aux opérations des aéronefs sans équipage, et selon quelles conditions. La plupart des opérations effectuées à l'aide d'aéronefs sans équipage légers ont une portée locale, il devrait donc revenir aux autorités locales d'évaluer le niveau de risque et d'autoriser le type spécifique d'opération.

En ce qui concerne les services d'assistance en escale, une action au niveau de l'Union est nécessaire, étant donné que les accidents dans le cadre des opérations d'assistance en escale ont constitué la quatrième grande catégorie d'accident au cours des dix dernières années et que les initiatives volontaires au niveau des États membres pour prévenir ce risque n'ont, à ce jour, pas donné de résultats satisfaisants. La législation actuellement en vigueur dans l'Union ne prévoit pas de dispositions en matière de sécurité destinées directement aux prestataires de services d'assistance en escale. L'assistance en escale fait partie de l'ensemble du système aéronautique et fonctionne en lien avec d'autres domaines qui relèvent de la compétence de l'Union (par exemple, les aérodromes et les opérations aériennes): régler cette activité au niveau de l'Union permettra d'assurer une approche cohérente dans tous les États membres. Afin de garantir une approche proportionnée, il est proposé de ne pas imposer la certification des prestataires de services comme condition préalable au début des opérations. La Commission considère également que des exigences communes concernant l'assistance en escale devraient reposer sur des normes et des bonnes pratiques reconnues par le secteur d'activité. Dans le même temps, il convient de doter les États membres des instruments réglementaires nécessaires pour garantir une supervision effective des prestataires de tels services.

En ce qui concerne les aspects liés à la sécurité de la conception des aéronefs et des systèmes, il y a lieu de souligner que l'Union est déjà partie prenante pour certains de ces aspects. Les liens entre le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 concernant des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002⁵, et le règlement (CE) n° 216/2008 actuellement en vigueur ne sont cependant pas toujours clairs, notamment en ce qui concerne le rôle de l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne. La présente initiative propose de préciser le rôle de l'Union à cet égard, en tenant compte du fait que ces questions de sécurité sont étroitement liées à la sécurité de la conception des aéronefs et des opérations aériennes, domaine dans lequel l'Union est déjà compétente en vertu du règlement (CE) n° 216/2008.

- **Proportionnalité**

La proportionnalité est l'un des principaux objectifs de la présente initiative, et les mesures visant à renforcer la proportionnalité du cadre réglementaire actuel en matière de sécurité

⁵ JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

aérienne font partie intégrante du train de mesures politiques proposées, comme cela est expliqué dans le rapport d'analyse d'impact joint (chapitre 6.6). La présente initiative propose, en particulier, de mettre en place une approche de la réglementation en matière de sécurité aérienne qui soit fondée sur le risque, dont l'ensemble du secteur aérien tirerait avantage et qui serait particulièrement adaptée aux petites et moyennes entreprises.

- **Choix de l'instrument**

La présente proposition ne modifie pas le type d'instrument utilisé. Depuis 2002, année de l'adoption du règlement (CE) n° 1592/2002, la sécurité de l'aviation civile dans l'Union est régie par voie de règlement. La Commission ne voit aucune raison de changer cela.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Sans objet

- **Consultations des parties intéressées**

Les parties prenantes ont été consultées en parallèle par la Commission et par l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Les deux consultations étaient complémentaires. En outre, les services de la Commission ont tenu plusieurs réunions avec les États membres et les parties prenantes du secteur aérien afin d'obtenir des informations en vue de compléter les consultations publiques. Le [résumé des résultats des consultations publiques de la Commission a été publié sur le site web Europa](#). Les principales conclusions des consultations publiques sont les suivantes:

- il existe un consensus large sur le fait que l'Union a atteint un très haut niveau de sécurité. Plus de 90 % des personnes interrogées sont d'accord ou entièrement d'accord avec l'affirmation selon laquelle il est, à l'heure actuelle, sûr de prendre l'avion dans l'Union;
- parallèlement, elles admettent qu'il ne faut pas relâcher les efforts lorsque la sécurité est en jeu. Plus de 70 % des États membres et des organisations sectorielles qui ont contribué à l'enquête en ligne de la Commission estiment que la capacité de déceler et de réduire les risques pour la sécurité doit être améliorée;
- outre le maintien des performances actuelles en matière de sécurité, la principale préoccupation des États membres et des parties intéressées est l'efficacité et la proportionnalité du système actuel. La grande majorité des organisations qui ont contribué à l'enquête en ligne de la Commission (82 %), et en particulier les PME, font valoir que les règles en vigueur sont trop détaillées et normatives et que les niveaux actuels de sécurité pourraient être maintenus avec des coûts de mise en conformité moindres (83 %). Ce point de vue est largement partagé par les États membres;
- les États membres et l'industrie expriment des doutes quant à l'efficacité avec laquelle les autorités aériennes utilisent les ressources techniques, et s'inquiètent de ce que certaines autorités aériennes nationales manquent de ressources. La majorité (63 %) des États membres et des organisations qui ont répondu à l'enquête en ligne de la Commission estiment que certaines autorités aériennes nationales ne disposent pas de ressources financières et humaines suffisantes pour s'acquitter de leur mission de supervision;

- l'industrie de la construction aéronautique a plaidé en faveur d'un rôle beaucoup plus actif de l'Union dans la promotion des normes européennes de sécurité de l'aviation civile dans les enceintes internationales, notamment au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et a exprimé des inquiétudes quant aux ressources disponibles à long terme dans le cadre de l'Agence de sécurité aérienne de l'Union européenne pour la certification des produits;
- 73 % des organisations qui ont contribué à l'enquête en ligne de la Commission ont pointé de possibles incohérences, lacunes et chevauchements dans l'application de la loi, notamment en raison d'interprétations divergentes de celle-ci par les États membres.

Les partenaires sociaux dans l'Union (représentant aussi bien les employeurs que les salariés) ont contribué aux consultations menées par la Commission et l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Les organisations représentatives du personnel du secteur de l'aviation ont notamment attiré l'attention sur le fait que l'approche de la sécurité aérienne fondée sur la performance devrait compléter et non remplacer le système actuel de réglementations contraignantes. Les organisations représentatives des salariés ont aussi fait part de leurs préoccupations concernant la disponibilité future de ressources consacrées par les États membres à la supervision de la sécurité et ont souligné la nécessité de prêter particulièrement attention au maintien d'un niveau élevé de formation et de compétence du personnel tant au niveau des autorités que du secteur de l'aviation dans son ensemble. Les organisations représentatives des pilotes, en particulier, se sont dites préoccupées par l'impact négatif potentiel sur la sécurité de certaines pratiques en matière d'emploi et d'autres modèles commerciaux innovants des compagnies aériennes.

De leur côté, les organisations représentatives des employeurs ont attiré l'attention de la Commission sur des divergences dans l'application du droit par les États membres, une réglementation excessive et une utilisation inefficace des ressources consacrées aux activités de certification et de supervision. Elles ont notamment fait valoir que, si l'industrie aéronautique exerce librement ses activités sur le marché intérieur, la supervision continue d'être organisée sur la base du principe de la responsabilité individuelle des États membres. Elles jugent essentielles l'instauration de conditions de concurrence équitables, la normalisation et la stabilité dans la mise en œuvre de règles. Certaines organisations représentatives des employeurs prônent la création d'une autorité de l'aviation civile unique pour l'Union.

La Commission approuve dans une large mesure les conclusions des consultations publiques et en a tenu compte dans l'élaboration de la présente proposition. Les dispositions de la proposition relatives à la gestion de la sécurité, au plan européen pour la sécurité aérienne et aux programmes nationaux de sécurité aérienne devraient permettre d'accroître la capacité de l'Union de détecter et d'atténuer les risques pour la sécurité. La mise en place d'une approche de la réglementation fondée sur le risque et la performance devrait permettre la mise en place d'un cadre réglementaire plus proportionné qui tienne mieux compte des disparités entre les différents types d'activités aériennes et des risques qui y sont liés. Le cadre proposé pour la mise en commun et le partage des ressources entre l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne et les autorités aériennes nationales devrait permettre une utilisation plus efficace des ressources.

Une consultation publique distincte a été organisée pour les aéronefs sans équipage; elle a conclu à la nécessité d'une action urgente au niveau de l'Union pour exploiter le potentiel de ce type d'aéronef. Elle a également confirmé la contribution de cette technologie à la

croissance et à l'emploi. La consultation a confirmé le point de vue selon lequel toute la gamme des aéronefs sans équipage est prête à être déployée et que c'est l'insécurité juridique et technologique qui fait obstacle à une expansion rapide. L'existence d'autorisations spécifiques et l'absence d'harmonisation de la réglementation constituent un véritable frein. Les parties consultées ont cité la sécurité et la protection de la vie privée comme préoccupations majeures et indiqué que ces deux aspects pourraient être pris en compte grâce à un cadre réglementaire approprié qui maintiendrait des règles proportionnées au risque et donnerait un rôle important aux autorités nationales.

La répartition actuelle des compétences entre l'Union et les États membres en ce qui concerne la réglementation des aéronefs sans équipage, qui est basée sur un seuil de 150 kg, est généralement considérée comme obsolète. Il convient que les règles applicables aux aéronefs sans équipage évoluent vers une approche centrée sur les opérations, selon laquelle le risque inhérent à une opération particulière dépend d'une série de facteurs. Concernant les aspects liés à la sécurité et au respect de la vie privée des opérations effectuées par des aéronefs sans équipage, les conclusions de la consultation ne pointent pas la nécessité de nouvelles règles, mais plutôt d'une meilleure application des règles en vigueur et d'une collaboration plus étroite entre les autorités aériennes nationales et les autorités nationales de protection des données.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La Commission a demandé un [avis à l'Agence européenne de la sécurité aérienne, qui l'a rendu le 16 mars 2015](#). Pour rendre son avis, cette dernière s'est appuyée sur plus de 6 000 observations présentées par les États membres et les parties prenantes; elle propose une série de modifications portant sur différents aspects de la réglementation technique dans le domaine de l'aviation, notamment la sécurité, la sûreté, la recherche, la protection de l'environnement et l'utilisation efficace des ressources au sein du système européen de sécurité aérienne.

De son côté, la Commission s'est appuyée sur l'expertise et les conseils suivants:

1. Deux études ont été commandées à l'appui de la procédure d'analyse d'impact:
 - La première étude a analysé la disponibilité, l'efficacité de l'utilisation et l'évolution des ressources humaines des autorités aériennes, ainsi que le financement du système européen de sécurité aérienne (étude sur les ressources). Les conclusions de cette étude sont que l'équilibre entre les ressources et la charge de travail s'est détérioré au cours des dix dernières années. En outre, selon l'étude, les ressources existantes pourraient être mieux distribuées dans l'ensemble du système. Il existe par ailleurs des lacunes en ce qui concerne les qualifications du personnel. L'étude fait valoir que ces facteurs, lorsqu'ils se combinent, empêchent les autorités aériennes de fonctionner de manière optimale. Pour finir, ses conclusions sont que les disparités entre les méthodes de travail et les modes de financement des autorités aériennes nationales nuisent à l'égalité de traitement au sein du marché commun de l'aviation.
 - La deuxième étude, consacrée aux systèmes d'amélioration des performances et à l'approche fondée sur la performance, a exploré la possibilité d'introduire des éléments de performance dans la gestion de la sécurité aérienne (étude sur la performance). Ses conclusions sont que l'introduction d'un système de performance en matière de sécurité de l'aviation civile est possible, mais met en garde contre une introduction rapide pour un certain nombre de raisons techniques. En ce qui concerne une approche de la réglementation en matière de sécurité aérienne fondée sur la performance, l'étude a conclu que cette mesure devrait avoir un effet positif sur la

sécurité aérienne et l'innovation, mais que cet effet ne peut être décrit que sur le plan qualitatif et qu'il dépend fortement des règles spécifiques qui, de règles normatives, deviendront des règles fondées sur la performance. Il est impossible, de ce fait, de quantifier à l'avance les avantages d'une approche de la réglementation en matière de sécurité aérienne fondée sur la performance. Cette étude a également été soumise à une évaluation par les pairs effectuée par des experts de l'industrie et des États membres.

2. La Commission a pris en considération les recommandations [du sous-groupe sur le futur cadre réglementaire de l'aviation de l'UE](#) mis en place par le conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), qui se compose des directeurs généraux de l'aviation civile de 14 pays de l'UE/AELE, ainsi que de représentants de l'AESA et de la Commission⁶. Enfin, elle a pris en compte les résultats de [l'évaluation externe indépendante effectuée conformément à l'article 62](#) du règlement (CE) n° 216/2008 relatif à la mise en œuvre du présent règlement (évaluation au titre de l'article 62)⁷. Dans les deux cas, les recommandations étaient, entre autres, de modifier un certain nombre de points du règlement (CE) n° 216/2008. Le résumé des recommandations formulées à l'issue de ces évaluations figure dans le rapport d'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition est accompagnée de deux rapports d'analyses d'impact qui peuvent être consultés à l'adresse suivante: [lien]. Le rapport d'analyse d'impact relatif au réexamen du règlement (CE) n° 216/2008 a été étudié par le comité d'analyses d'impact, qui a rendu un avis favorable [lien] le 19 juin 2015. Le comité d'examen de la réglementation a examiné le rapport d'analyse d'impact relatif au développement en sécurité des opérations utilisant des drones dans l'UE et a émis un avis favorable [lien] le 5 novembre 2015.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La proposition exclut de son champ d'application les aéronefs avec équipage de conception très simple ou qui effectuent principalement des vols locaux, ainsi que ceux qui sont construits par des amateurs, ou qui sont particulièrement rares, ou dont il n'existe qu'un nombre limité d'exemplaires. Elle prévoit aussi une exemption pour les aérodromes qui ne sont pas ouverts au public, qui ne servent pas à des fins de transport aérien commercial, ou qui ne satisfont pas à certaines caractéristiques techniques minimales liées au volume ou à la portée des activités.

À l'instar du règlement (CE) n° 216/2008 actuellement en vigueur, les microentreprises et les PME ne sont pas exclues du champ d'application de la proposition. La proposition établit toutefois un régime plus proportionné et évolutif qui permettra de mieux tenir compte des différences qui existent entre les entreprises selon leur taille. L'établissement d'un tel régime évolutif est l'un des principaux objectifs de la présente proposition. En ce qui concerne plus précisément les PME et l'aviation légère, plusieurs mesures permettraient de réduire la charge administrative pour ces secteurs et de rendre le règlement plus favorable aux petits entrepreneurs. Concernant l'agrément de conception d'aéronef, une variante à la certification

⁶ Sous-groupe du Conseil d'administration de l'AESA, «Rapport final» (2015), <http://easa.europa.eu/the-agency/governance/management-board/meetings/mb-032014>.

⁷ Évaluation au titre de l'article 62, Rapport final (2013), <http://easa.europa.eu/system/files/dfu/Article%2062%20Report.pdf>.

de type est proposée pour les aéronefs légers utilisés dans des opérations à faible risque. Les fabricants d'aéronefs ultralégers, qui sont normalement exclus de la réglementation de l'UE, seraient également autorisés — s'ils le souhaitent — à soumettre leurs produits au droit de l'Union et, par conséquent, à bénéficier de la libre circulation au sein du marché intérieur. Les aéroclubs et les associations spécialisées de l'aviation légère seraient autorisés à agir — dans des conditions précises — en tant qu'entités qualifiées au nom des autorités aériennes nationales.

La proposition vise en outre à faciliter l'échange électronique d'informations et l'introduction future des technologies numériques. La Commission prévoit notamment la mise en place d'un répertoire électronique des informations utiles aux activités de certification, de supervision et d'application, auquel toutes les autorités aériennes des États membres et l'Agence auraient accès. Certaines informations rassemblées dans le répertoire seront également mises à la disposition du grand public. Il est proposé que l'Agence soit habilitée à conclure des accords avec des entreprises ou des associations d'entreprises en ce qui concerne la collecte, l'échange et l'analyse de données, ce qui ouvrirait la voie à l'utilisation de technologies des mégadonnées pour les études de sécurité dans le domaine de l'aviation.

- **Droits fondamentaux**

La présente proposition n'a pas de conséquences directes quant à la protection des droits fondamentaux, à l'exception des articles spécifiques concernant les opérations des aéronefs sans équipage. Les règles définies pour assurer la sécurité des opérations des aéronefs sans équipage contribueront à accroître l'efficacité de l'application des règles existantes en matière de protection de la vie privée et des données. De la même façon, l'exigence de sécurité visant à équiper les aéronefs sans équipage d'un dispositif d'identification, tel qu'une puce électronique, aidera à détecter les personnes qui ne respectent pas les règles en matière de protection des données et de la vie privée.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition a une incidence budgétaire en ce qui concerne le budget de l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne fixé au titre de l'article 06 02 02 du budget de l'Union, comme expliqué plus en détail dans la fiche financière législative.

La proposition confie plusieurs nouvelles tâches à l'Agence, ce qui a des conséquences sur ses besoins en postes financés par la contribution de l'Union. Les demandes de personnel supplémentaire concernent principalement (1) la coordination, au niveau de l'Union, de la collecte, de l'échange et de l'analyse de données et d'informations (appelées «mégadonnées»), (2) la création et la gestion d'un répertoire de l'Union rassemblant les informations utiles aux activités de certification, de supervision et d'application, (3) de nouvelles tâches d'élaboration de la réglementation et de mise en œuvre dans le domaine de l'assistance en escale, de l'environnement et de la sûreté, ainsi que (4) la création d'un cadre pour le transfert des responsabilités au sein du système européen de sécurité aérienne en vue d'une meilleure utilisation des ressources disponibles dans l'ensemble de l'Union.

Les besoins recensés en ressources humaines seront satisfaits en partie grâce à un redéploiement des effectifs actuels, en réduisant ainsi à 5 postes et 4 agents contractuels le besoin pour l'Agence de recruter du personnel supplémentaire financé sur le budget relatif à la contribution de l'Union.

L'annexe X du rapport d'analyse d'impact contient une proposition basée sur une réaffectation à l'Agence des redevances versées à Eurocontrol pour les services ATM/ANS,

sans augmentation des coûts pour les exploitants. Si l'Agence était en mesure de financer ses activités liées aux tâches ATM/ANS exécutées en tant qu'autorité compétente grâce à ces redevances, il serait possible de dégager un budget alimenté par la contribution de l'Union qui lui est allouée pour financer des postes supplémentaires. En conséquence, l'article 109, paragraphe 1, point f), du règlement proposé prévoit que des redevances de route constitueront des recettes de l'Agence. Permettre à l'Agence de percevoir des redevances de route requiert, en outre, de modifier le règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

La proposition vise également à introduire un mécanisme qui permettrait de mieux adapter aux besoins recensés les effectifs de l'Agence financés à partir du budget relatif aux redevances et droits.

Dans ce contexte, il est important de noter que l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne est une agence de l'Union qui s'autofinance en partie grâce aux redevances et droits qu'elle perçoit. Ensemble, la contribution de l'Union et les contributions des pays tiers constituent environ un tiers de son budget, alors que près de deux tiers proviennent de la perception de redevances et de droits auprès du secteur d'activité pour les services de certification et autres. Le budget provenant de la contribution de l'Union est distinct du budget constitué par les redevances et les droits et le système comptable de l'Agence distingue strictement les activités liées à la contribution de l'Union et les activités liées aux redevances et droits afin d'éviter tout financement croisé. Dans le cas de l'Agence, la contribution de l'Union ne constitue donc pas une contribution «d'équilibrage», comme c'est le cas pour d'autres agences qui s'autofinancent en partie, en vertu d'une décision du législateur selon laquelle les redevances et droits doivent refléter les coûts réels.

La Commission propose d'examiner la possibilité d'introduire une plus grande souplesse dans l'adaptation du tableau des effectifs de l'Agence financés au moyen de redevances et de droits, qui sont versés par les entreprises du secteur pour les services de certification et autres, en fonction de la demande des entreprises pour ces services. Cette souplesse devrait toutefois être subordonnée à l'élaboration d'indicateurs solides pour mesurer la charge de travail et l'efficacité de l'Agence, afin de garantir qu'une flexibilité accrue n'entraîne pas une charge supplémentaire pour les entreprises du secteur. Ces indicateurs pourraient intégrer des éléments tels que la durée moyenne des activités de certification, le temps de réponse aux demandes du secteur, la quantité de travail moyenne par certificat et le rapport entre les coûts généraux et les coûts totaux de l'activité. En cas de baisse de la demande, l'Agence adaptera à la baisse la part de ses effectifs qui est financée au moyen de redevances. La réduction requise des effectifs se fera en ayant recours à des contrats à durée déterminée et par la rotation naturelle des postes, favorisée par une bonne planification des tâches futures.

Il existe un certain nombre de facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur les besoins en personnel financé au moyen de redevances. Les facteurs susceptibles d'influer sur la demande du secteur au cours des cinq prochaines années sont les suivants:

- la demande de nouveaux aéronefs, en particulier en provenance de la région Asie-Pacifique, où la flotte devrait être multipliée par trois. Cette demande sera partiellement satisfaite au moyen de nouveaux types d'appareils délivrés par les constructeurs de ces régions qui seront également soumis à la procédure de certification de l'Agence;
- l'accroissement du trafic mondial au rythme de 3 % par an, selon les prévisions, aura une incidence directe sur les activités de l'Agence relatives au maintien de la navigabilité (tâches essentielles de supervision de la sécurité), étant donné que le travail lié à chaque

certificat de type est directement proportionnel à l'utilisation du type donné par les compagnies aériennes.

- l'utilisation de nouvelles technologies telles que les aéronefs sans équipage, les aéronefs électriques ou les dirigeables de nouvelle génération.

Les facteurs susceptibles de créer de nouvelles tâches pour l'Agence sont les suivants:

- le projet sur les «mégadonnées»;
- le transfert de compétences des États membres à l'Agence conformément aux articles 53, 54 et 55 du règlement proposé sur la base d'un système financé par des redevances;
- l'augmentation des menaces pour la sûreté, y compris la cybersûreté, ce qui pourrait nécessiter le recours à de nouvelles approches en matière de certification.

La Commission entend examiner avec le Parlement européen et le Conseil, dans le cadre du groupe de travail interinstitutionnel sur les ressources des agences décentralisées, dont la prochaine réunion est en principe prévue en mars 2016, le bien-fondé de l'introduction d'un nouveau modèle de flexibilité visant à répondre aux fluctuations de la charge de travail émanant des entreprises du secteur et dont l'efficacité serait garantie par des indicateurs.

En parallèle, la Commission, en collaboration avec l'Agence, continuera à travailler sur un ensemble d'indicateurs visant à mesurer la charge de travail et l'efficacité de l'Agence par rapport aux redevances et aux droits qu'elle perçoit. Le but est d'exposer en détail les modalités de fonctionnement pratique d'un système de flexibilité pour les postes liés aux redevances et aux droits et les incidences sur le tableau des effectifs de l'Agence.

La demande de flexibilité accrue dans l'adaptation des effectifs pour les postes financés au moyen de redevances et de droits est étroitement liée à la priorité de la Commission de stimuler l'emploi, la croissance et l'investissement. En ce qui concerne les activités financées par des redevances et des droits, le secteur d'activité escompte que soient satisfaites en temps voulu et selon les lois du marché les demandes qu'il juge essentielles du point de vue de la compétitivité du secteur européen de l'aviation.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Le cadre pour le suivi, l'évaluation et l'information relatif à la présente initiative est décrit dans le chapitre 7 du rapport d'analyse d'impact. De nombreux mécanismes de suivi et d'évaluation existent et peuvent déjà être utilisés; en effet, dans le domaine de la sécurité aérienne, le contrôle des performances fait partie intégrante du cadre réglementaire de l'Union. L'efficacité de la mesure proposée, une fois adoptée, fera l'objet d'une évaluation obligatoire tous les cinq ans, comme c'est le cas en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 actuellement en vigueur.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Sans objet

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

L'ensemble du texte de la proposition de règlement a fait l'objet d'un contrôle approfondi de la qualité, à la suite de quoi la Commission propose une nouvelle structure plus claire et une formulation standard pour le règlement, en particulier dans le chapitre III qui porte sur les différents domaines de la sécurité aérienne.

Toutes les dispositions relatives aux activités des autorités nationales compétentes et de l'Agence liées à leurs tâches de certification, de supervision et d'application sont maintenant regroupées dans le chapitre IV. Le chapitre III du règlement proposé contient uniquement les dispositions applicables aux personnes physiques et morales soumises aux dispositions du règlement (c'est-à-dire les pilotes, les organismes responsables de la construction des aéronefs, les exploitants d'aérodrome, etc.).

Chapitre I «Principes»

Article premier: Des objectifs supplémentaires et des moyens à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs sont ajoutés au règlement proposé, par rapport au règlement (CE) n° 216/2008 actuellement en vigueur.

Article 2: Cet article fusionne les articles 1^{er} et 4 du règlement n° 216/2008. Le texte a été simplifié. Le principal changement est l'introduction de la possibilité pour les États membres d'appliquer certaines dispositions du nouveau règlement aux activités et services exécutés par des aéronefs d'État, tels que les douanes, la police, les services de recherche et de sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues, ainsi qu'aux services ATM/ANS fournis par des autorités militaires. Cette possibilité est modulable, c'est-à-dire qu'un État membre peut y recourir pour un ou plusieurs des services ou activités concernés. Il revient à l'État membre concerné de décider dans quel domaine de la réglementation aérienne (navigabilité, équipage, opérations, etc.) il recourt à cette possibilité. Lorsqu'un État membre fera usage de cette possibilité pour une activité, il devra se conformer aux dispositions pertinentes du nouveau règlement et des actes adoptés sur la base de celui-ci. Les États membres pourront également décider à tout moment de mettre un terme à l'application des dispositions du règlement aux aéronefs d'État ou aux services ATM/ANS fournis par les autorités militaires, à condition de prévoir une période de transition appropriée.

En outre, la liste des aéronefs exclus du champ d'application du règlement (énumérés à l'annexe I) a été revue (ainsi, les petits aéronefs à moteurs électriques ont été ajoutés). La proposition vise également à autoriser la Commission à adapter, au moyen d'un acte délégué, les limites de poids et autres critères techniques relatifs aux aéronefs énumérés dans l'annexe I. Enfin, il est proposé que les constructeurs des aéronefs visés dans l'annexe I puissent demander que certains des types de ces aéronefs soient régis par les dispositions du règlement. Cette possibilité a été spécialement prévue pour les aéronefs qui sont construits en série et pourraient bénéficier de la libre circulation dans le marché unique, dans le respect d'exigences communes.

Dans tous les cas, la possibilité d'opter ou non pour l'application de ces dispositions est soumise à certaines conditions, dont une décision préalable de la Commission, dans l'objectif de garantir, en particulier, l'application correcte du nouveau règlement, le respect des objectifs fixés à l'article 1^{er} et la transparence et la sécurité juridique pour toutes les parties concernées.

Article 3: Un certain nombre de définitions sont modifiées et de nouvelles définitions sont ajoutées en fonction des modifications des dispositions de fond du règlement. Les définitions des expressions «aéronefs motorisés complexes» et «exploitation commerciale» ont été supprimées, conformément à l'approche fondée sur le risque. Les critères spécifiques auxquels se réfèrent ces définitions peuvent être mieux définis dans les actes délégués. Des dispositions transitoires ont été ajoutées à la fin du règlement proposé (article 126) pour permettre une transition harmonieuse lorsqu'une définition a été modifiée ou retirée.

Article 4: Par rapport au règlement (CE) n° 216/2008, un nouvel article relatif aux principes de base est ajouté. Il introduit notamment le principe de proportionnalité, en tenant compte également de la position du Conseil concernant l'initiative SES II+ proposée antérieurement par la Commission, ainsi que des critères qui devraient être pris en considération dans la conduite des évaluations des risques qui aboutissent à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures prises au titre du nouveau règlement.

Chapitre II «Gestion de la sécurité aérienne»:

Articles 5-8: Un nouveau chapitre portant sur la gestion de la sécurité est introduit; il rend obligatoire l'adoption du programme européen de sécurité aérienne et du plan européen de sécurité aérienne et transpose les normes et pratiques recommandées concernant les programmes nationaux de sécurité visés à l'annexe 19 de l'OACI. L'article 6, qui concerne le plan européen de sécurité aérienne, introduit la notion de niveau de sécurité acceptable à l'échelle de l'Union. Elle ne se traduit pas, cependant, par l'instauration d'objectifs contraignants en matière de sécurité pour l'Union ou ses États membres.

Chapitre III «Exigences de fond»:

Articles 9-18: Les dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 relatif à la navigabilité ont été révisées compte tenu de l'expérience acquise et afin de refléter le nouveau concept d'équipements non fixes. Le champ d'application des dispositions relatives à la certification de la navigabilité est également étendu à la compatibilité environnementale des produits aéronautiques. Il convient que les normes environnementales relatives aux produits continuent de s'appuyer sur l'annexe 16 de l'OACI, mais l'Union aurait désormais latitude pour adapter les normes de l'OACI à ses besoins spécifiques, comme cela est déjà le cas en matière de sécurité. Enfin, pour les opérations à faible risque, il est proposé que la navigabilité et la compatibilité environnementale de la conception des produits et des pièces puissent être évaluées sans qu'il soit nécessaire de délivrer un certificat. Cette possibilité pourrait notamment être mise en œuvre pour certains aéronefs utilisés dans le secteur de l'aviation générale. Il est également prévu que les constructeurs d'aéronefs visés à l'annexe I du règlement puissent recourir à cette possibilité lorsqu'ils choisiront d'appliquer la réglementation de l'Union en vertu de l'article 2.

La compatibilité environnementale des produits, telle que prévue à l'article 6 du règlement (CE) n° 216/2008, est désormais également régie par les articles 9 à 18 du règlement proposé (navigabilité et protection de l'environnement). De nouvelles dispositions en matière de protection environnementale ont également été ajoutées à l'article 75.

Articles 19-25: Les dispositions de l'article 7 du règlement (CE) n° 216/2008 ont été intégrées dans les articles 19 à 25. Le champ des articles est étendu à l'équipage de cabine et les dispositions relatives à l'équipage de cabine de l'article 10 du règlement (CE) n° 216/2008 sont déplacées dans cette section. Le texte relatif à la licence de pilote de loisir a été simplifié et le texte relatif au médecin généraliste a été déplacé dans le chapitre IV consacré aux activités de certification.

Articles 26-28: Les dispositions de l'article 8 du règlement (CE) n° 216/2008 ont été intégrées dans les articles 26 à 28. L'obligation de certification est désormais limitée aux opérations commerciales de transport aérien. Les autres types d'opérations soumis à une obligation de certification ou de déclaration sont à définir dans les actes délégués sur la base d'une évaluation des risques.

Articles 29-34: Les dispositions de l'article 8 *bis* du règlement (CE) n° 216/2008 ont été intégrées dans les articles 29 à 34. Les services d'assistance en escale ont été ajoutés au champ d'application de cette section. Il est également proposé que les prestataires de services de gestion d'aire de trafic ne soient plus soumis à une obligation de certification mais soient plutôt autorisés à déclarer leur conformité avec les exigences applicables.

Articles 35-39: Les dispositions de l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008 ont été intégrées dans les articles 35 à 39. Le texte repose sur le compromis dégagé au sein du Conseil sur l'initiative SES II+. Plus particulièrement, les dispositions relatives aux déclarations des organismes chargés de la conception, de la fabrication et de la maintenance des systèmes et composants ATM/ANS ont été ajoutées.

Articles 40-44: Les dispositions de l'article 8 *quater* du règlement (CE) n° 216/2008 ont été intégrées dans les articles 40 à 44. Sur le fond, ces dispositions n'ont pas été modifiées par rapport au règlement (CE) n° 216/2008.

Articles 45-47: Ces articles forment la base juridique pour l'établissement de dispositions plus détaillées concernant les aéronefs sans équipage, compte tenu du champ d'application étendu du règlement proposé.

Plus précisément:

L'article 45 renvoie à l'annexe IX qui contient les exigences essentielles concernant la conception, la production, l'exploitation et la maintenance des aéronefs sans équipage qui doivent être respectées pour assurer la sécurité des opérations.

L'article 46 décrit l'ensemble des moyens permettant de démontrer que les exigences fondamentales sont respectées. Étant donné que les aéronefs sans équipage sont capables d'exécuter des opérations impossibles pour des aéronefs avec équipage, l'éventail des risques liés aux opérations des aéronefs sans équipage est très large, allant des risques élevés des opérations classiques analogues aux risques liés aux opérations aériennes avec équipage à un niveau de risque très faible. Afin de conserver des règles et des procédures proportionnées au risque de l'opération, il est nécessaire d'évoluer vers une approche centrée sur les opérations qui évalue précisément le risque lié à une opération ou à un type d'opérations.

En ce qui concerne les aéronefs sans équipage produits en série qui présentent un risque faible, il est proposé de recourir à des mécanismes existants de surveillance du marché, tels que prévus par le règlement n° 765/2008 et la décision 768/2008, qui sont spécifiquement conçus pour la production et la commercialisation de ce type de produits. Cependant, même dans ce cas, les autorités aériennes restent indirectement impliquées, étant donné que les limites de capacité opérationnelle qui seraient imposées (par exemple, que les aéronefs sans équipage ne devraient pas voler à une hauteur supérieure à 50 m pour conserver un niveau de risque faible) devront découler directement des exigences applicables aux opérations aériennes classiques. L'Agence ne serait pas chargée de la supervision des mécanismes de surveillance du marché, mais la Commission serait toujours en droit de vérifier que les États membres s'acquittent de leurs obligations. En outre, le mécanisme de surveillance du marché s'appuie sur des plaintes justifiées de citoyens ou d'entreprises pour détecter les produits non conformes. Des constatations de non-conformité dans un État membre donné sont communiquées dans l'ensemble du marché de l'Union.

Articles 48-50: Les dispositions de l'article 9 du règlement (CE) n° 216/2008 ont été intégrées dans les articles 48 à 50. L'obligation d'autorisation est désormais limitée aux

exploitants de pays tiers offrant des services aériens commerciaux. Les autres catégories d'opérations effectuées par des pays tiers qui doivent être soumises à une obligation d'autorisation ou de déclaration seront définies dans les actes délégués sur la base d'une évaluation des risques. Il est également précisé, conformément à la pratique actuelle, que l'obligation d'autorisation qui pèse sur un exploitant d'un pays tiers ne s'applique pas aux opérations de survol.

Chapitre IV «Système commun de supervision et d'application»:

Article 51: L'ensemble des dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 relatives aux tâches de certification, de supervision et d'application qui incombent aux autorités nationales compétentes et à l'Agence ont été concentrées dans cet article. En outre, il propose une base juridique claire permettant d'habiliter la Commission à adopter, au moyen d'actes délégués, les exigences en ce qui concerne les systèmes de gestion des autorités, la qualification des inspecteurs, les conditions applicables à la conduite des inspections et des autres activités de supervision, les inspections au sol et l'immobilisation au sol des aéronefs en cas de manquement.

Articles 52-54: Par rapport au règlement (CE) n° 216/2008, un ensemble de nouvelles dispositions a été ajouté concernant la coopération entre les autorités compétentes des États membres, la Commission et l'Agence de sécurité aérienne de l'Union européenne en ce qui concerne la certification, la supervision et l'application. Un mécanisme est établi pour la mise en commun et le partage des ressources en inspecteurs et autres experts du domaine de l'aviation, assorti d'un mécanisme de financement visant à aider les États membres dans leurs activités de supervision coopérative. En outre, la possibilité de transférer des responsabilités entre les États membres et l'Agence (qui existe aujourd'hui pour des installations de production et des simulateurs d'entraînement au vol) est étendue à tous les types d'activités. De même, un cadre est mis en place pour le transfert de responsabilités entre États membres. L'article 54 introduit la possibilité pour les organismes exerçant leurs activités à un niveau multinational de choisir l'Agence comme autorité compétente. La plupart des mesures proposées au titre de ces articles sont de nature volontaire.

Article 55: Une nouvelle disposition est proposée en vue d'atténuer d'éventuelles défaillances systémiques en matière de supervision de la sécurité détectées au niveau des États membres. Ce mécanisme de supervision d'urgence doit être utilisé comme mesure de dernier recours de nature temporaire et il est proposé qu'il puisse être activé/désactivé par une décision de la Commission fondée sur des critères clairement établis par la législation.

Article 56: Les déclarations sont ajoutées au champ d'application de cette disposition.

Article 57: La possibilité d'accepter des certificats étrangers, et des documents similaires, sur la base des conditions précisées dans des actes délégués est ajoutée dans cet article. Il est en outre proposé que les dispositions du règlement actuel (CE) n° 216/2008 qui portent sur les accords bilatéraux dans le domaine de la sécurité aérienne soient supprimées.

Article 58: Les dispositions relatives à l'agrément des entités qualifiées ont été clarifiées. Il est proposé que soit accordée aux entités qualifiées la prérogative de pouvoir délivrer, révoquer et suspendre des certificats au nom de l'Agence ou de l'autorité nationale compétente. Le principe de la reconnaissance des agréments accordés aux entités qualifiées est établi. Cette disposition est sans préjudice du droit des États membres de décider à quelles entités qualifiées ils souhaitent attribuer les tâches de certification et de supervision. Il est

également proposé que les États membres puissent agréer d'un commun accord une entité qualifiée.

Articles 59 et 60: Les dispositions de l'article 14 du règlement (CE) n° 216/2008 ont été réparties dans deux articles distincts. L'article 59 est consacré aux mesures d'urgence, tandis que l'article 60 traite des mesures de flexibilité. Conformément à l'approche fondée sur le risque, il est proposé que l'Agence et la Commission évaluent uniquement les dispositions dont l'application s'étend sur une période supérieure à une saison aéronautique (huit mois).

Articles 61-63: Ces articles traitent des informations, y compris des données, utiles pour la mise en œuvre du nouveau règlement proposé. Les éléments nouveaux portent sur le rôle de l'Agence dans la coordination de la collecte, de l'échange et de l'analyse d'informations au niveau de l'Union. Les dispositions concernant la protection des informations et des sources d'information sont alignées sur le règlement (UE) n° 376/2014 concernant les comptes rendus d'événements. Une base juridique est établie pour la mise en place d'un nouveau répertoire rassemblant les informations utiles pour les activités de certification, de supervision et de contrôle de l'application qui seront gérées par l'Agence. Il est proposé que ce répertoire soit également utilisé par les États membres aux fins de l'échange d'informations concernant l'aptitude médicale des pilotes.

Chapitre V «L'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne»:

Articles 64-65: L'article 64 crée trois nouvelles fonctions pour l'Agence (assistance aux autorités nationales compétentes, assistance à la Commission dans la mise en œuvre des systèmes de performance dans le domaine de l'aviation et coopération avec d'autres organes de l'Union, tels que l'Agence européenne des produits chimiques ou l'Agence européenne de défense, sur des questions techniques liées à l'aviation civile). Les dispositions des articles 18 et 19 du règlement (CE) n° 216/2008 relatives aux mesures adoptées par l'Agence ont été intégrées dans l'article 65.

Articles 66-67: Ces articles ont été modifiés en fonction des changements apportés dans les sections I et II du chapitre III du règlement proposé. Ils limitent la responsabilité de l'Agence, en ce qui concerne la délivrance d'agrément à des organismes établis en dehors de l'Union, aux organismes situés en dehors du territoire dont un État membre est responsable en vertu de la convention de Chicago. Cela clarifie la question de l'autorité compétente pour l'agrément des organismes situés dans des pays et territoires d'outre-mer des États membres. Des modifications ont également été apportées, sur la base de l'expérience acquise, en ce qui concerne la responsabilité de l'Agence en matière d'agrément des simulateurs d'entraînement au vol.

Article 22 du règlement (CE) n° 216/2008: Ses dispositions relatives aux limitations de temps de vol ont été ajoutées à l'article 28, paragraphe 1, point f), et à l'article 65, paragraphe 7, tandis que ses dispositions relatives aux mesures à prendre par l'Agence en cas d'urgence ont été déplacées à l'article 65, paragraphe 6.

Article 68: Les modifications sont en grande partie le fruit du compromis dégagé au sein du Conseil sur l'initiative SES II+. Plus particulièrement, cet article prend en compte la notion de déclaration de conformité. Dans un souci de clarté, sa structure a été modifiée: le paragraphe 1^{er} traite des organisations et le paragraphe 2 des systèmes et composants. En ce qui concerne les systèmes et composants, la compétence de l'Agence est soumise à une

condition: l'Agence sera responsable de la certification des systèmes et des composants seulement si les actes délégués adoptés par la Commission le prévoient.

Article 69: Cet article limite la responsabilité de l'Agence, en ce qui concerne la délivrance d'agrément à des organismes établis en dehors de l'Union, aux organismes situés en dehors du territoire dont un État membre est responsable en vertu de la convention de Chicago. Cela clarifie la question de l'autorité compétente pour l'agrément des organismes situés dans des pays et territoires d'outre-mer des États membres.

Article 70: Par rapport à la disposition correspondante du règlement (CE) n° 216/2008, un nouveau paragraphe est ajouté concernant l'assistance fournie par l'Agence à la Commission dans la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2111/2005.

Article 71: Ses dispositions correspondent à l'article 55 du règlement (CE) n° 216/2008. La formulation de cet article a été revue pour tenir compte de la manière dont la Commission a récemment entrepris de traiter les enquêtes menées par les institutions et organes de l'Union sur le territoire des États membres. Le nouvel article précise notamment que l'Agence doit exercer ses pouvoirs d'enquête dans le respect des dispositions applicables du droit national de l'État membre dans lequel l'enquête a lieu.

Article 72: Cet article a été adapté sur la base de l'expérience acquise à ce jour concernant la mise en œuvre. Il précise notamment que les amendes ne doivent en principe être infligées que si d'autres mesures d'exécution sont inappropriées ou disproportionnées.

Article 73: Les articles 24 et 54 du règlement (CE) n° 216/2008 ont été fusionnés dans cet article. La formulation de cet article a été revue pour tenir compte de la manière dont la Commission a récemment entrepris de traiter les enquêtes menées par les institutions et organes de l'Union sur le territoire des États membres. Le nouvel article précise notamment que l'Agence doit exercer ses pouvoirs d'enquête dans le respect des dispositions applicables du droit national de l'État membre dans lequel l'enquête a lieu. Il comprend également une nouvelle disposition obligeant l'Agence à inclure, dans son rapport annuel sur la sécurité, un résumé des informations relatives à l'application par chaque État membre des dispositions du nouveau règlement et des modalités adoptées sur la base de celui-ci.

Article 74: L'article actuel a été étoffé en confiant à l'Agence la tâche d'assister la Commission dans l'identification des thèmes de recherche importants liés aux domaines couverts par le règlement. Il assigne en outre à l'Agence un rôle de soutien dans la préparation et la mise en œuvre des programmes de recherche de l'Union. Il confère par ailleurs à l'Agence la possibilité de participer à des projets de recherche dans son domaine de compétence sur la base de subventions ad hoc au titre du programme-cadre de l'Union pour la recherche et l'innovation ou d'autres programmes de financement.

Article 75: Un nouvel article a été ajouté concernant la protection de l'environnement dans le domaine de l'aviation civile. Bien qu'il n'étende pas le champ d'action actuel de l'Union, cet article met l'accent sur les interdépendances qui peuvent exister entre les mesures en faveur de l'environnement (par exemple, l'interdiction de certaines substances chimiques) et d'autres domaines techniques de la réglementation de l'aviation. Il prévoit aussi de confier à l'Agence la tâche d'assister la Commission dans la définition et la coordination des politiques de protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation et établit une base juridique pour la publication par l'Agence, tous les 3 ans, d'une analyse environnementale en rapport avec l'aviation.

Article 76: Un nouvel article a été ajouté concernant les aspects techniques de la sûreté aérienne directement liés à la sécurité. L'article traite essentiellement de toutes les interdépendances pouvant exister entre les mesures en matière de sûreté aérienne (par exemple, les systèmes de verrouillage des portes du cockpit) et la sécurité aérienne. Cet article offre aussi la possibilité à la Commission de s'appuyer sur l'expertise de l'Agence pour la mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008. Enfin, l'article établit une procédure permettant à l'Agence de prendre les mesures qui relèvent de sa compétence, telles que les consignes de navigabilité ou les bulletins d'information sur la sécurité, pour protéger l'aviation civile des actes d'intervention illicite. En vertu de cet article, ces mesures sont prises par l'Agence en accord avec la Commission et après consultation des États membres. Avant de donner son accord sur la mesure envisagée par l'Agence, la Commission pourrait demander l'avis du comité pour la sûreté aérienne institué par le règlement (CE) n° 300/2008.

Article 77: Cet article propose, au paragraphe 4, de créer un répertoire rassemblant les informations sur les différences entre les normes et pratiques recommandées de l'OACI, d'une part, et les dispositions du règlement proposé et des actes délégués qui seront adoptés en vertu de celui-ci, d'autre part. Les dispositions du paragraphe 5 prévoient une coopération entre la Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes dans le cadre d'un réseau d'experts. Le paragraphe 6, enfin, précise que l'Agence a la possibilité de s'engager dans une coopération technique avec les pays tiers et de leur fournir une assistance sur la base de subventions ad hoc.

Articles 78-80: Ces trois nouveaux articles portent sur le rôle de l'Agence dans la gestion des crises, la formation dans le domaine de l'aviation et la mise en œuvre du ciel unique européen.

Articles 81 -103: Par comparaison avec le règlement (CE) n° 216/2008, les modifications proposées tiennent compte de l'expérience acquise à ce jour, ainsi que des clauses standard applicables aux agences de l'Union introduites sur la base de «l'approche commune sur les agences décentralisées» de 2012. Il est notamment proposé de créer un comité exécutif chargé d'assister le conseil d'administration de l'Agence. L'établissement de bureaux locaux est subordonné à l'approbation de la Commission, du Conseil d'administration et de l'État membre concerné. Les règles applicables à la chambre de recours sont clarifiées.

Articles 104-105: Les dispositions relatives aux méthodes de travail de l'Agence ont été revues pour tenir compte des pratiques actuelles.

Articles 106-108: Par rapport au règlement (CE) n° 216/2008, les modifications proposées tiennent compte de l'expérience acquise à ce jour et des clauses standard applicables aux agences de l'Union introduites sur la base de «l'approche commune sur les agences décentralisées» de 2012, ainsi que des dispositions du règlement délégué (UE) n° 1271/2013 de la Commission du 30 septembre 2013 portant règlement financier-cadre des organismes visés à l'article 208 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement européen et du Conseil⁸. En outre, les dispositions relatives à la traduction de documents de l'Agence ont été simplifiées (la traduction sera effectuée en tenant compte de l'importance du document du point de vue de la sécurité).

⁸ JO L 328 du 7.12.2013, p. 42.

Articles 109-114: Par comparaison avec le règlement (CE) n° 216/2008, les modifications proposées tiennent compte de l'expérience acquise à ce jour, ainsi que des clauses standard applicables aux agences de l'Union introduites sur la base de «l'approche commune sur les agences décentralisées» de 2012 et du règlement d'exécution (UE) n° 1271/2013 de la Commission. Par ailleurs, en vertu de l'article 109, paragraphe 1, il est proposé d'autoriser l'Agence à recevoir des subventions ad hoc en faisant figurer les subventions parmi les sources de revenus supplémentaires de l'Agence. Les redevances de navigation aérienne pour les tâches liées aux services ATM/ANS exécutées en tant qu'autorité compétente sont indiquées comme nouvelle source de revenus. Ces deux sources de financement supplémentaires, ainsi que la possibilité d'adapter les effectifs financés sur les redevances et les droits en fonction des demandes du marché, sont des éléments qui ont également été proposés par le Parlement européen dans le cadre de la discussion concernant l'initiative SES II+ de la Commission. L'article 109, paragraphe 5, impose à l'Agence d'établir une planification des effectifs et une gestion des ressources liées aux redevances et aux droits de manière à pouvoir réagir rapidement en cas de fluctuation des recettes tirées des redevances et des droits. Il doit être lu en liaison avec l'article 109, paragraphe 6, qui établit que le projet de tableau des effectifs, en ce qui concerne le personnel de l'Agence financé à partir du budget relatif aux redevances et aux droits, élaboré par l'Agence sur la base des indicateurs de charge de travail et d'efficacité, prend en compte les ressources nécessaires pour répondre aux demandes des entreprises du secteur pour des services de certification et autres de manière efficace et dans les délais prévus, ce qui contribuera à améliorer la compétitivité du secteur européen de l'aviation. Cette approche devrait également s'appliquer à d'éventuels transferts de responsabilités des États membres à l'Agence comme proposé en vertu des articles 53 à 55. Enfin, les ressources nécessaires pour satisfaire les demandes du marché doivent également être prises en compte lors de la préparation du projet de budget général.

Article 115: L'article a été modifié afin de mieux décrire les activités qui seront financées grâce aux redevances et aux droits. En outre, l'article précise que les redevances et les droits doivent être adaptés si le budget présente, de manière récurrente, un solde positif ou négatif important.

Chapitre VI «Dispositions finales»:

Articles 116-117: Ces dispositions concernent le pouvoir conféré à la Commission d'adopter les actes délégués et les actes d'exécution requis par le nouveau règlement, et définissent les conditions pour l'exercice de cette délégation.

Article 118: Cet article a été modifié afin de clarifier la participation de pays tiers européens aux travaux de l'Agence, ainsi que le rôle de l'Agence dans la définition de modalités de travail avec ces pays.

Article 119: Il s'agit d'un nouvel article qui découle de «l'approche commune sur les agences décentralisées» de 2012, qui prévoit l'obligation d'un accord de siège entre l'Agence et l'État membre d'accueil.

Article 120: Cet article concerne les sanctions établies par les États membres en cas de violation des règles; il correspond à l'article 68 du règlement (CE) n° 216/2008.

Article 121: Cet article définit les règles applicables en matière de traitement des données à caractère personnel.

Article 122: Cet article abroge l'actuel règlement (CE) n° 216/2008.

Article 123: Cet article modifie le règlement (CE) n° 1008/2008 de manière à autoriser les transferts de compétences relatives aux certificats de transporteur aérien (CTA) entre un État membre et l'Agence, ainsi qu'entre États membres. Il prévoit également de supprimer l'obligation d'autorisation préalable pour les contrats de location avec équipage qui ne font pas intervenir un exploitant d'un pays tiers. Enfin, l'amendement précise que les aéronefs utilisés par un transporteur aérien de l'Union peuvent également être enregistrés dans un pays tiers en cas de location sans équipage.

Article 124: Cet article apporte des modifications aux règles de l'Union en matière d'enquête sur les accidents établies par le règlement (UE) n° 996/2010, de façon à éviter que les organismes compétents ne soient contraints de mener une enquête complète dans le cas d'accidents entre des petits aéronefs sans équipage, qui n'auraient pas d'incidence à l'échelle du système.

Article 125: Cet article modifie les règles de l'Union concernant les comptes rendus d'événements établies par le règlement (UE) n° 376/2014, de façon à éviter que les événements impliquant de petits aéronefs sans équipage ayant une incidence négligeable sur la sécurité du système aéronautique n'engorgent les lignes dédiées aux comptes rendus d'événements.

Article 126: Cet article prévoit des dispositions transitoires concernant les définitions qui sont supprimées ou modifiées par le règlement proposé, mais sur lesquelles reposent toujours les règlements d'exécution adoptés sur la base du règlement (CE) n° 216/2008.

Annexe I: Il est proposé d'ajouter au champ d'application de l'annexe les aéronefs légers électriques (la modification du système de propulsion et l'ajout de batteries augmentent la masse de l'aéronef par rapport à un aéronef de type équivalent). Il est également proposé d'exclure du champ d'application du nouveau règlement les ballons à air chaud de petite dimension à une place et d'adapter les limites de poids pour les planeurs. Les dispositions relatives aux aéronefs sans équipage sont transférées dans l'annexe IX.

Annexe II: La principale modification par rapport au règlement (CE) n° 216/2008 consiste à préciser que les aspects liés à la cybersûreté doivent être pris en compte lors de la conception de l'aéronef (1.3.5). En outre, l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre pratique dudit règlement est prise en compte et la notion d'équipements non fixes est introduite (y compris les exigences essentielles pour les équipements non fixes).

Annexe III: Une nouvelle annexe comportant les exigences essentielles en matière de compatibilité environnementale des produits est ajoutée, comme prévu à l'article 9.

Annexe IV: La principale modification concerne l'ajout d'exigences essentielles applicables aux équipages de cabine. En outre, l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre pratique du règlement (CE) n° 216/2008 est prise en compte.

Annexe V: Les aspects liés à la compatibilité environnementale sont inclus dans la section 6. Les exigences essentielles applicables au personnel de cabine figurant dans le règlement (CE) n° 216/2008 ont été supprimées, puisqu'elles sont à présent reprises de manière exhaustive dans l'annexe IV du nouveau règlement. La section 8, qui traite des exigences essentielles supplémentaires applicables à certaines catégories d'opérations plus complexes, est alignée sur la formulation de l'article 27 du nouveau règlement. Des aspects relatifs à la cybersûreté sont ajoutés à la section 8.4. Enfin, l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre pratique du règlement (CE) n° 216/2008 est prise en compte.

Annexe VI: Des précisions sont ajoutées concernant les conditions dans lesquelles un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir peut être agréé pour agir en qualité d'entité qualifiée. Ces conditions concernent la gestion et la prévention des conflits d'intérêts.

Annexe VII: Des exigences essentielles en matière de services d'assistance en escale sont ajoutées (section 4). En outre, l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre pratique du règlement (CE) n° 216/2008 est prise en compte.

Annexe VIII: Des aspects liés à la cybersécurité sont ajoutés dans les exigences essentielles traitant des informations et données aéronautiques (point 2.1.3) et de l'intégrité des systèmes et composants (point 3.3). Les modifications tiennent également compte du compromis dégagé au sein du Conseil sur l'initiative SES II+ proposée antérieurement par la Commission.

Annexe IX: Dans cette annexe, visée aux articles 45, 46 et 47, sont définies les exigences essentielles applicables aux aéronefs sans équipage concernant la navigabilité, les opérations et les entreprises concernées. Les exigences essentielles fournissent également une base pour l'élaboration de règles plus détaillées qui constitueraient la «législation communautaire d'harmonisation» au sens du règlement (CE) n° 765/2008.

Annexe X: Le tableau de correspondances établit les correspondances entre les dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 et les dispositions contenues dans la présente proposition de nouveau règlement.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁹,

vu l'avis du Comité des régions¹⁰,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile et de protection de l'environnement devrait être assuré à tout moment grâce à l'adoption de règles de sécurité communes et de mesures visant à assurer que les biens, les personnes et les organismes prenant part à des activités d'aviation civile dans l'Union satisfont à ces règles et à celles adoptées en vue de protéger l'environnement.
- (2) En outre, les aéronefs des pays tiers exploités à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire d'application des dispositions pertinentes du traité sur l'Union européenne (TUE) ou du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après «les traités») devraient faire l'objet d'une supervision appropriée au niveau de l'Union, dans les limites fixées par la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après la «convention de Chicago»), à laquelle tous les États membres sont parties.
- (3) Il ne serait pas judicieux de soumettre tous les aéronefs à des règles communes. En particulier, en raison des risques limités qu'ils présentent pour la sécurité de l'aviation civile, les aéronefs de conception simple ou qui effectuent principalement des vols locaux, et ceux qui sont construits par des amateurs, ou qui sont particulièrement rares ou dont il n'existe qu'un nombre limité d'exemplaires devraient rester soumis au contrôle réglementaire des États membres, sans que les autres États membres soient obligés, en vertu du présent règlement, de reconnaître de telles dispositions nationales.

⁹ JO C , , p .

¹⁰ JO C , , p .

- (4) Toutefois, il convient de prévoir la possibilité d'appliquer certaines dispositions du présent règlement à des types d'aéronefs déterminés qui sont exclus du champ d'application du présent règlement, en particulier ceux qui sont fabriqués selon des procédés industriels et qui pourraient bénéficier de la libre circulation à l'intérieur de l'Union. Par conséquent, les organismes participant à la conception de ces aéronefs devraient être autorisés à demander à la Commission de décider que les exigences de l'Union en ce qui concerne la conception, la fabrication et la maintenance des aéronefs s'appliquent aux nouveaux types d'aéronefs qui sont destinés à être mis sur le marché par ces organismes.
- (5) Il ne serait pas judicieux de soumettre tous les aérodromes à des règles communes. Les aérodromes qui ne sont pas ouverts au public et les aérodromes qui sont essentiellement utilisés pour l'aviation de loisir ou sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien autres que les vols effectués selon les règles de navigation aux instruments et qui comportent des pistes revêtues de moins de 800 m devraient rester sous le contrôle réglementaire des États membres sans que le présent règlement n'impose aux autres États membres l'obligation de reconnaître ces dispositions nationales.
- (6) Il convient d'autoriser les États membres à exempter des dispositions du présent règlement les aérodromes ayant de faibles volumes de trafic, sous réserve d'une autorisation préalable par la Commission, et à condition que les aérodromes concernés satisfassent néanmoins aux objectifs de sécurité communs minimaux fixés dans les exigences essentielles applicables. Lorsqu'un État membre accorde une telle dérogation, il convient que celles-ci s'appliquent également aux équipements utilisés dans l'aérodrome concerné, ainsi qu'aux prestataires de services d'assistance en escale et de gestion d'aire de trafic exerçant leurs activités dans les aérodromes bénéficiant d'une dérogation. Les dérogations accordées par les États membres aux aérodromes avant l'entrée en vigueur du présent règlement restent valables, mais il convient de veiller à ce que les informations concernant ces dérogations soient rendues publiques.
- (7) Les États membres peuvent estimer préférable, notamment en vue d'assurer la sécurité, l'interopérabilité ou des gains d'efficacité, d'appliquer les dispositions du présent règlement, en lieu et place de leur législation nationale, aux aéronefs d'État et aux services de gestion du trafic aérien (ci-après «ATM») et de navigation aérienne (ci-après «ANS») fournis par l'armée. Ils devraient y être autorisés. Il convient de conférer à la Commission les compétences d'exécution nécessaires pour statuer sur ces demandes. Il convient que les États membres qui font usage de cette possibilité coopèrent avec l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne (ci-après «l'Agence»), notamment en fournissant toutes les informations nécessaires pour confirmer que l'aéronef et les activités concernées sont conformes aux dispositions pertinentes du présent règlement.
- (8) Les mesures prises en vertu du présent règlement pour régir l'aviation civile dans l'Union, y compris les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de ces mesures, devraient correspondre et être proportionnées à la nature des différents types d'opérations et d'activités qu'elles couvrent et aux risques qui y sont liés. Elles devraient également, dans la mesure du possible, être formulées de manière à mettre l'accent sur les objectifs à atteindre, tout en autorisant différents moyens de se conformer à ces objectifs. Cela devrait permettre d'atteindre les niveaux de sécurité requis avec un meilleur rapport coût-efficacité et de stimuler l'innovation technique et opérationnelle. Il convient d'utiliser les normes et pratiques sectorielles reconnues,

lorsqu'il a été constaté qu'elles garantissent le respect des exigences essentielles définies dans le présent règlement.

- (9) L'application des principes de bonne gestion de la sécurité est essentielle pour améliorer constamment la sécurité de l'aviation civile dans l'Union, anticiper les nouveaux risques pour la sécurité et utiliser au mieux des ressources techniques limitées. Il est donc nécessaire d'établir un cadre commun pour la planification et la mise en œuvre des mesures d'amélioration de la sécurité. À cette fin, un plan européen pour la sécurité aérienne et un programme européen de sécurité aérienne devraient être élaborés au niveau de l'Union. Il convient que chaque État membre établisse également un programme national de sécurité conformément aux exigences de l'annexe 19 de la convention de Chicago. Ce programme devrait être accompagné d'un plan décrivant les mesures prises par l'État membre pour atténuer les risques décelés en matière de sécurité.
- (10) Conformément aux dispositions de l'annexe 19 de la convention de Chicago, les États membres sont tenus de déterminer un niveau de sécurité acceptable en ce qui concerne les activités aériennes relevant de leur responsabilité. Afin d'aider les États membres à satisfaire à cette obligation d'une manière coordonnée, il convient que le plan européen de sécurité aérienne détermine un niveau de sécurité acceptable pour l'Union en ce qui concerne les différentes catégories d'activités aériennes. Ce niveau acceptable de sécurité ne devrait pas avoir un caractère contraignant mais exprimer l'ambition de l'Union et des États membres dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.
- (11) La convention de Chicago prévoit des normes minimales visant à assurer la sécurité de l'aviation civile ainsi que la protection de l'environnement y afférente. Les exigences essentielles de l'Union et les règles additionnelles pour leur mise en œuvre prévues par le présent règlement devraient garantir que les États membres assument de manière uniforme les obligations établies par la convention de Chicago, y compris à l'égard des pays tiers. Lorsque des règles de l'Union diffèrent des normes minimales fixées par la convention de Chicago, les États membres devraient en informer l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- (12) Conformément aux normes et aux pratiques recommandées définies par la convention de Chicago, il convient de définir les exigences essentielles applicables aux produits, pièces et équipements non fixes aéronautiques, aux aérodromes et à la prestation de services ATM/ANS. De plus, les exigences essentielles applicables aux personnes et organismes intervenant dans l'exploitation des aéronefs, l'exploitation des aérodromes et la fourniture de services ATM/ANS, ainsi que les exigences essentielles applicables aux personnes et produits intervenant dans la formation et l'examen médical des équipages d'aéronefs et des contrôleurs de la circulation aérienne devraient également être définies.
- (13) Les exigences essentielles en matière de compatibilité environnementale de la conception des produits aéronautiques devraient prendre en compte à la fois le bruit des aéronefs et leurs émissions, et permettre à l'Union de fixer des normes techniques détaillées, qui sont nécessaires pour protéger l'environnement et la santé humaine des effets nuisibles des opérations aériennes. Ces exigences devraient reposer sur les normes et pratiques recommandées établies par la convention de Chicago.
- (14) L'Union devrait également définir des exigences essentielles pour la sécurité de la fourniture des services d'assistance en escale.

- (15) Compte tenu de l'utilisation croissante, par l'aviation civile, des technologies modernes d'information et de communication, il convient de définir des exigences essentielles permettant de garantir la sécurité des informations utilisées par ce secteur d'activité.
- (16) Les produits aéronautiques, les pièces et les équipements non fixes, les aérodromes et leurs équipements, les exploitants d'aéronefs et d'aérodromes, les systèmes et les prestataires de services ATM/ANS, ainsi que les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne et les personnes, produits et organismes jouant un rôle dans leur formation et leur examen médical, devraient être certifiés ou dotés d'une licence dès lors qu'il est constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles applicables ou, le cas échéant, à d'autres exigences établies par ou en vertu du présent règlement. Il convient d'habiliter la Commission à adopter les modalités requises pour la délivrance de ces certificats et, le cas échéant, les déclarations requises à cet effet, en tenant compte des objectifs du règlement et de la nature et des risques de l'activité spécifiquement concernée.
- (17) Il convient de donner la possibilité aux organismes jouant un rôle dans la conception et la fabrication des produits et pièces aéronautiques de déclarer la conformité de la conception des produits et des pièces avec les normes industrielles pertinentes lorsque cette conformité est considérée comme garantissant un niveau de sécurité acceptable. Il conviendrait de restreindre cette possibilité aux produits utilisés dans l'aviation légère et sportive et de la subordonner à certaines limites et conditions afin de garantir la sécurité.
- (18) Étant donné que les aéronefs sans équipage côtoient les aéronefs classiques à l'intérieur de l'espace aérien, il convient que le présent règlement s'applique également aux premiers, indépendamment de leur masse de base. Les technologies disponibles pour les aéronefs sans équipage permettent désormais d'exécuter un large éventail d'opérations qui devraient être soumises à des règles proportionnées au risque de l'opération ou du type d'opérations en question.
- (19) Les règles relatives aux aéronefs sans équipage devraient, dans toute la mesure du possible, permettre de respecter les droits garantis par la législation de l'Union, en particulier le droit au respect de la vie privée et familiale, consacré par l'article 7 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, et le droit à la protection des données à caractère personnel, énoncé à l'article 8 de la Charte et à l'article 16 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne («TFUE») et régi par la **directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données**¹¹.
- (20) Pour certains types d'aéronefs sans équipage, l'application des dispositions du présent règlement relatives à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application, ainsi que les dispositions relatives à l'Agence, n'est pas nécessaire pour atteindre les niveaux de sécurité adéquats. Il convient de prévoir l'application à ces types d'aéronefs des mécanismes de surveillance du marché prévus par la législation d'harmonisation de l'Union relative aux produits.

¹¹ Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

- (21) Afin d'atteindre les objectifs du présent règlement, la Commission, l'Agence et les autorités compétentes des États membres devraient agir comme un seul système européen de sécurité aérienne grâce à un partage des ressources et à un travail en collaboration.
- (22) L'Agence et les autorités nationales compétentes devraient travailler en partenariat afin de mieux détecter les situations dans lesquelles la sécurité n'est pas garantie et prendre des mesures correctives, s'il y a lieu. Les États membres devraient notamment être en mesure de se confier réciproquement ou de confier à l'Agence les responsabilités prévues par le présent règlement en matière de certification, de supervision ou d'application, en particulier lorsque cela est nécessaire pour renforcer la sécurité ou utiliser plus efficacement les ressources. Il est en outre nécessaire, selon le cas, de soutenir les États membres dans l'exécution de ces tâches, en particulier les tâches de supervision coopérative et transfrontière, en établissant un cadre efficace pour la mise en commun et le partage des ressources en inspecteurs aériens et autres spécialistes dotés de l'expertise requise.
- (23) Il convient de mettre en place un mécanisme de supervision d'urgence, que la Commission active lorsqu'il existe des éléments probants indiquant une incapacité grave et persistante d'un État membre à exécuter efficacement une partie ou l'ensemble de ses tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application en vertu du présent règlement. En conséquence, lorsqu'une situation de ce type compromet la sécurité et n'est pas réglée de manière satisfaisante par l'État membre concerné, l'Agence devrait être en mesure d'exercer temporairement la responsabilité des tâches en question.
- (24) Afin d'atteindre les objectifs essentiels du présent règlement, ainsi que les objectifs de libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux, les certificats délivrés et les déclarations faites conformément au présent règlement et aux actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci devraient être valables, sans exigence ni évaluation supplémentaire, dans tous les États membres.
- (25) Au moment de la délivrance de certificats en application du présent règlement, il peut être nécessaire de prendre en compte les certificats ou autres documents de conformité pertinents délivrés conformément à la législation de pays tiers. Il convient de procéder ainsi lorsque les accords internationaux applicables conclus par l'Union avec des pays tiers ou les actes délégués adoptés par la Commission conformément au présent règlement le prévoient, et dans le respect de ces accords ou actes délégués.
- (26) À la lumière des règles prévues par le présent règlement concernant l'acceptation des certificats et autres documents de conformité pertinents délivrés conformément à la législation de pays tiers, tout accord international conclu entre un État membre et des pays tiers qui n'est pas compatible avec ces règles devrait être dénoncé ou modifié.
- (27) Il convient de prévoir une certaine flexibilité en ce qui concerne l'application des règles définies dans le présent règlement ou adoptées en vertu de celui-ci, afin de permettre aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour réagir immédiatement en cas de problèmes liés à la sécurité de l'aviation civile ou d'accorder des dérogations en cas de circonstances imprévisibles ou de besoins opérationnels urgents, dans le respect de conditions appropriées visant à garantir, en particulier, la proportionnalité, le contrôle objectif et la transparence. Pour des raisons tenant au principe de proportionnalité, l'Agence et la Commission devraient évaluer les mesures ou les dérogations en question uniquement en vue d'émettre une recommandation ou de prendre une décision, selon le cas, lorsque leur durée excède la durée d'une saison

aéronautique (huit mois), sans préjudice des compétences dévolues à la Commission au titre de l'article 258 du TFUE. Lorsque l'Agence est l'autorité compétente pour la délivrance de certains certificats conformément au présent règlement, elle devrait également être habilitée à accorder ces dérogations, dans les mêmes circonstances et sous réserve des mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux États membres. À cet égard, il y a également lieu de prévoir la possibilité de modifier, en tant que de besoin, les règles pertinentes définies dans les actes délégués ou les actes d'exécution adoptés sur la base du présent règlement, notamment afin d'autoriser d'autres moyens de mise en conformité tout en garantissant un niveau acceptable de sécurité de l'aviation civile dans l'Union.

- (28) En vue de garantir la bonne application du présent règlement et compte tenu de la nécessité d'identifier, d'évaluer et d'atténuer les risques pour la sécurité de l'aviation civile, il convient que la Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes échangent toute information dont elles disposent dans le cadre de l'application du présent règlement. Pour ce faire, l'Agence devrait être autorisée à organiser une coopération structurée en matière de collecte, d'échange et d'analyse des informations utiles liées à la sécurité. À cette fin, elle devrait être autorisée à conclure les accords administratifs requis.
- (29) Pour faciliter l'échange, entre les États membres, la Commission et l'Agence, d'informations et de données utiles pour les activités de certification, de supervision et d'application, un répertoire électronique rassemblant ces informations devrait être créé et géré par l'Agence en coopération avec les États membres et la Commission.
- (30) La directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil s'applique au traitement des données à caractère personnel effectué en application du présent règlement. En vertu de cette directive, les États membres peuvent prévoir des dérogations et des limitations à certains des droits et obligations qu'elle fixe, y compris en ce qui concerne le traitement des données médicales et sanitaires. Le traitement des données à caractère personnel, en particulier des données médicales et sanitaires, dans le cadre du répertoire prévu à l'article 63 du présent règlement est nécessaire pour permettre une coopération efficace entre les États membres en matière de certification et de contrôle de l'aptitude médicale des pilotes. L'échange de données à caractère personnel devrait être soumis à des conditions strictes et limité à ce qui est absolument nécessaire pour atteindre les objectifs du présent règlement. Compte tenu de ce qui précède, les principes énoncés dans la directive 95/46/CE devraient être complétés ou précisés dans le présent règlement, le cas échéant.
- (31) Le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil¹², et notamment ses dispositions relatives à la confidentialité et à la sécurité du traitement, s'applique au traitement des données à caractère personnel par l'Agence lorsqu'elle exerce ses responsabilités conformément au présent règlement, et plus particulièrement dans la gestion du répertoire prévu à l'article 63 du présent règlement. Compte tenu de ce qui précède, les principes énoncés dans le règlement (CE) n° 45/2001 devraient être complétés ou précisés dans le présent règlement, le cas échéant.

¹² 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).

- (32) L'Agence instituée par le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil¹³ dans le cadre de la structure institutionnelle et de l'équilibre des pouvoirs existants dans l'Union est indépendante sur le plan technique et est dotée d'une autonomie juridique, administrative et financière. Le règlement (CE) n° 216/2008 a confié de nouvelles compétences à l'Agence. Il convient d'adapter sa structure et ses modalités de fonctionnement de façon à mieux prendre en compte les nouvelles tâches qui lui sont confiées en vertu du présent règlement.
- (33) Dans le système institutionnel de l'Union, la responsabilité de la mise en œuvre du droit de l'Union incombe au premier chef aux États membres. Les tâches de certification, de supervision et d'application, prévues par le présent règlement et par les actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci, doivent donc, en principe, être exécutées au niveau national par une ou plusieurs autorités compétentes des États membres. Dans certains cas clairement définis, toutefois, l'Agence devrait également être habilitée à effectuer ces tâches comme le prévoit le présent règlement. Dans ces cas spécifiques, l'Agence devrait également être autorisée à prendre les mesures qui s'imposent en ce qui concerne l'exploitation des aéronefs, la qualification du personnel navigant ou l'utilisation d'aéronefs de pays tiers lorsque c'est le meilleur moyen de garantir l'uniformité et de faciliter le fonctionnement du marché intérieur.
- (34) Elle devrait fournir une expertise technique à la Commission dans l'élaboration de la législation nécessaire et assister, s'il y a lieu, les États membres et les entreprises du secteur dans la mise en œuvre de cette législation. Elle devrait être en mesure de diffuser des spécifications de certification et des documents d'orientation, de procéder à des constats techniques et de délivrer des certificats ou enregistrer des déclarations en tant que de besoin.
- (35) Les systèmes mondiaux de navigation par satellite, et en particulier le système issu du programme Galileo de l'Union, joueront un rôle primordial dans la mise en œuvre d'un système européen de gestion du trafic aérien. Sur ce point, l'Agence devrait être habilitée à établir les spécifications techniques nécessaires et à certifier les organismes prestataires de services ATM/ANS paneuropéens afin de garantir un niveau élevé uniforme de sécurité, d'interopérabilité et d'efficacité opérationnelle.
- (36) Le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil¹⁴ soumet l'Agence à l'obligation de communiquer toute information pouvant être utile à la mise à jour de la liste des transporteurs aériens qui, pour des motifs de sécurité, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union. L'Agence devrait en outre assister la Commission dans la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2111/2005, en procédant aux évaluations nécessaires des exploitants de pays tiers et des autorités responsables de leur supervision, et en faisant toute recommandation utile à la Commission.
- (37) Afin d'assurer le respect des dispositions du présent règlement, il devrait être possible d'infliger des amendes ou des astreintes, ou les deux, aux titulaires de certificats délivrés par l'Agence et aux entreprises ayant enregistré des déclarations auprès de l'Agence, et qui ont enfreint les règles qui leur sont applicables en vertu du présent

¹³ 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).

¹⁴ Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif (JO L 344 du 27.12.2005, p. 15).

règlement. De telles amendes et astreintes devraient être infligées par la Commission agissant sur recommandation de l'Agence. À cet égard, la Commission devrait, à la lumière des circonstances de chaque cas d'espèce, répondre à de telles infractions de manière proportionnée et adéquate, en tenant compte d'autres mesures éventuelles telles que le retrait d'un certificat.

- (38) En vue de contribuer à l'application uniforme du présent règlement, l'Agence devrait être habilitée à en contrôler l'application par les États membres, notamment en effectuant des inspections.
- (39) L'Agence devrait assister la Commission dans la définition de la politique de la recherche et dans la mise en œuvre des programmes de recherche de l'Union en s'appuyant sur son expertise technique. Elle devrait être autorisée à effectuer les travaux de recherche qui sont immédiatement nécessaires et à participer à des projets de recherche ad hoc dans le cadre du programme-cadre de l'Union pour la recherche et l'innovation ou d'autres programmes de financement privé ou public relevant ou non de l'Union.
- (40) Au vu des interdépendances existantes entre la sûreté et la sécurité dans le domaine de l'aviation civile, il convient que l'Agence participe à la coopération dans le domaine de la sûreté de l'aviation, y compris la cybersûreté. Elle devrait s'appuyer sur son expertise pour assister la Commission et les États membres dans la mise en œuvre des règles de l'Union dans ce domaine.
- (41) Elle devrait, si elle est sollicitée, assister les États membres et la Commission pour ce qui concerne les questions couvertes par le présent règlement qui ont trait aux relations internationales, notamment en ce qui concerne l'harmonisation des règles et la reconnaissance mutuelle des certificats. Elle devrait être habilitée à établir les relations appropriées, au moyen d'accords de travail, avec les autorités des pays tiers et les organisations internationales compétentes dans les domaines régis par le présent règlement, sous réserve de l'approbation préalable de la Commission. Afin de promouvoir la sécurité à l'échelle planétaire, compte tenu du niveau élevé des normes appliquées dans l'Union, l'Agence devrait être autorisée à prendre part ponctuellement, dans son domaine de compétence, à une coopération technique et à des projets de recherche et d'assistance avec les pays tiers et les organisations internationales. L'Agence devrait en outre assister la Commission dans la mise en œuvre de la législation de l'Union dans d'autres domaines techniques de la réglementation de l'aviation civile, tels que la sûreté et le ciel unique européen, dans lesquels elle dispose d'une expertise utile.
- (42) Afin de promouvoir les meilleures pratiques et une mise en œuvre uniforme de la législation de l'Union en matière de sécurité aérienne, l'Agence peut offrir des services de formation.
- (43) L'Agence devrait être gérée et fonctionner conformément aux principes de la déclaration commune du Parlement européen, du Conseil et de la Commission européenne sur les agences décentralisées du 19 juillet 2012.
- (44) Les États membres et la Commission devraient être représentés au sein du conseil d'administration de l'Agence, afin de contrôler efficacement son fonctionnement. Le conseil d'administration devrait être investi des pouvoirs nécessaires, notamment pour nommer le directeur exécutif et pour adopter le rapport d'activité annuel consolidé, le document de programmation, le budget annuel, ainsi que les règles financières applicables à l'Agence.

- (45) Dans un souci de transparence, il convient que les parties intéressées assistent au conseil d'administration de l'Agence en qualité d'observateurs.
- (46) Pour être en mesure d'exécuter correctement les tâches qui lui sont confiées, le conseil d'administration devrait être assisté d'un comité exécutif, qui serait notamment chargé de préparer les décisions du conseil d'administration et de conseiller le directeur exécutif de l'Agence concernant la mise en œuvre de ces décisions.
- (47) L'intérêt public exige que l'Agence exécute ses tâches en matière de sécurité en se fondant uniquement sur une expertise indépendante et en appliquant strictement le présent règlement et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. À cet effet, il convient que les décisions de l'Agence liées à la sécurité soient prises par son directeur exécutif, et que celui-ci jouisse d'une grande latitude pour prendre conseil et organiser le fonctionnement interne de l'Agence.
- (48) Il est nécessaire de garantir que les parties concernées par les décisions de l'Agence aient accès à des voies de recours qui soient adaptées aux spécificités du secteur aéronautique. Par conséquent, il convient de mettre en place un mécanisme de recours approprié afin que les décisions de l'Agence puissent faire l'objet d'un recours devant une chambre de recours spécialisée, dont les décisions sont susceptibles d'appel devant la Cour de justice de l'Union européenne (la «Cour de justice») en vertu du TFUE.
- (49) Toutes les décisions prises par la Commission en application du présent règlement sont soumises au contrôle de la Cour de justice conformément au TFUE. En application de l'article 261 du TFUE, il convient de prévoir l'attribution à la Cour de justice de la compétence de pleine juridiction en ce qui concerne les décisions par lesquelles la Commission inflige des amendes ou des astreintes.
- (50) Lorsque l'Agence élabore des projets de règles à caractère général à mettre en œuvre par les autorités nationales, les États membres devraient être consultés. En outre, lorsque des règles sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur le plan social, il convient que les parties concernées, y compris les partenaires sociaux de l'Union, soient dûment consultées lors de l'élaboration d'un projet de règles correspondant par l'Agence.
- (51) Afin de s'acquitter efficacement des tâches qui lui incombent en vertu du présent règlement, il convient que l'Agence coopère, en tant que de besoin, avec les autres institutions, organes, bureaux et agences de l'Union dans les domaines où leurs activités ont des répercussions sur les aspects techniques de l'aviation civile. L'Agence devrait notamment coopérer avec l'Agence européenne des produits chimiques en ce qui concerne l'échange d'informations relatives à la sécurité des substances chimiques, leur impact sur la sécurité aérienne et les aspects scientifiques et techniques connexes. Lorsqu'une consultation est requise concernant les aspects militaires, il convient que l'Agence associe l'Agence européenne de défense.
- (52) Il est nécessaire de fournir au public des informations adéquates concernant le niveau de sécurité de l'aviation civile et la protection de l'environnement y afférente, compte tenu des dispositions du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil et des législations nationales pertinentes.
- (53) Pour que l'Agence jouisse effectivement d'une autonomie et d'une indépendance parfaites, il convient de lui allouer un budget propre alimenté essentiellement par une contribution de l'Union et par les redevances et les droits acquittés par les utilisateurs du système européen de sécurité aérienne. Les contributions financières d'États

membres, de pays tiers ou d'autres entités ou personnes reçues par l'Agence ne devraient pas compromettre son indépendance ou son impartialité. La procédure budgétaire de l'Union devrait être applicable en ce qui concerne la contribution de l'Union et toute subvention imputable sur le budget général de l'Union européenne, tandis que la vérification des comptes devrait être confiée à la Cour des comptes. Afin de permettre à l'Agence de participer à tous les projets futurs dans le domaine en cause, il convient de lui accorder la possibilité d'obtenir des subventions. Les recettes de l'Agence devraient comprendre notamment les redevances versées en application du règlement (UE) n° XXXX/XXXX relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen, de manière à prendre en compte le principe de «l'utilisateur-payeur».

- (54) Afin que l'Agence puisse répondre de manière efficace et rapide, dans le respect d'une gestion financière saine, aux demandes relatives aux tâches qui lui incombent, notamment les tâches de certification et les tâches résultant d'éventuels transferts de responsabilité de la part des États membres, le tableau des effectifs devrait prendre en compte les ressources nécessaires pour répondre à de telles demandes, y compris les demandes résultant de transferts de responsabilité conformément aux articles 53, 54 et 55. À cette fin, une série d'indicateurs devrait être élaborée pour mesurer la charge de travail et l'efficacité de l'Agence en ce qui concerne les activités financées par des redevances et des droits. L'Agence devrait tenir compte de ces indicateurs pour adapter ses prévisions en termes d'effectifs et sa gestion des ressources liées aux redevances et aux droits afin d'être en mesure de répondre de manière adéquate à ces demandes et à toute fluctuation des recettes générées par les redevances et les droits.
- (55) Il est nécessaire de mettre en place des mesures appropriées pour garantir la protection requise des informations sensibles en matière de sécurité.
- (56) Les redevances et les droits perçus par l'Agence devraient être établis d'une manière transparente, équitable, non discriminatoire et uniforme. Ils ne devraient pas être de nature à compromettre la compétitivité du secteur d'activité concerné de l'Union. Ils devraient, de plus, être fixés en tenant dûment compte de la capacité des personnes physiques ou morales concernées de payer, en particulier en ce qui concerne les petites et moyennes entreprises.
- (57) Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁵.
- (58) La Commission devrait adopter des actes d'exécution immédiatement applicables lorsque des raisons d'urgence impérieuses le requièrent, dans des cas dûment justifiés liés à des dérogations aux dispositions du présent règlement, au mécanisme de supervision d'urgence ou à des mesures correctives et de sauvegarde.
- (59) Pour tenir compte des besoins techniques, scientifiques, opérationnels ou liés à la sécurité en modifiant ou en complétant les dispositions relatives à la navigabilité, à la protection de l'environnement, au personnel navigant, aux opérations aériennes, aux aérodromes, aux services ATM/ANS, aux contrôleurs de la circulation aérienne, aux exploitants de pays tiers, aux aéronefs sans équipage, à la supervision et à

¹⁵ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

l'application, aux mesures dérogatoires, aux amendes et astreintes et aux droits et redevances, ainsi que les exigences définies dans les annexes du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.

- (60) Il convient de continuer à associer les pays tiers européens afin d'assurer l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile dans l'ensemble de l'Europe. Parmi ces pays, ceux qui ont conclu avec l'Union des accords par lesquels ils s'engagent à adopter et à mettre en œuvre l'acquis de l'Union dans le domaine couvert par le présent règlement devraient être associés aux travaux de l'Agence, dans le respect des conditions établies dans le cadre de ces accords.
- (61) Le présent règlement définit des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et pérennise l'Agence. Il convient dès lors d'abroger le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil¹⁶.
- (62) Les modifications apportées par le présent règlement ont une incidence sur la mise en œuvre d'autres actes législatifs de l'Union. Le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil¹⁷, le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil¹⁸ et le règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil¹⁹ devraient donc être modifiés en conséquence.
- (63) Il convient de modifier le règlement (CE) n° 1008/2008 afin de tenir dûment compte du fait que le présent règlement prévoit la possibilité pour l'Agence de devenir l'autorité compétente pour la délivrance et la supervision des certificats de transporteur aérien. Par ailleurs, en raison du nombre croissant de transporteurs aériens possédant des bases d'exploitation dans plusieurs États membres, ce qui a pour conséquence que l'autorité compétente en matière de licences d'exploitation et l'autorité compétente en matière de certificats de transporteur aérien ne sont plus nécessairement les mêmes, il y a lieu d'assurer une supervision efficace de ces transporteurs aériens. Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 1008/2008 pour garantir une coopération étroite entre les autorités responsables de la supervision en matière, respectivement, de certificat de transporteur aérien et de licence d'exploitation.

¹⁶ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 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).

¹⁷ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

¹⁸ Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35)

¹⁹ Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18).

- (64) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir établir et maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile tout en garantissant un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres en raison de la complexité et de la dimension largement transnationale de l'aviation mais peuvent, du fait que le présent règlement s'applique à l'ensemble de l'Union, être mieux réalisés au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du TFUE. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

PRINCIPES

Article premier

Objet et objectifs

1. L'objectif principal du présent règlement est d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe tout en garantissant un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement.
2. Le présent règlement vise également à:
 - (a) contribuer à la politique de l'Union dans le domaine de l'aviation au sens le plus large et à l'amélioration des performances globales du secteur de l'aviation civile;
 - (b) faciliter, dans les domaines couverts par le présent règlement, la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux, assurer un traitement identique pour tous les intervenants sur le marché intérieur de l'aviation et améliorer la compétitivité du secteur aérien de l'Union;
 - (c) promouvoir la rentabilité et l'efficacité dans les processus réglementaire et de certification, ainsi qu'une utilisation optimale des ressources au niveau national et de l'Union;
 - (d) contribuer, dans les domaines couverts par le présent règlement, à l'établissement et au maintien d'un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile;
 - (e) aider les États membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en assurant une interprétation commune et une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière;
 - (f) promouvoir dans le monde entier les vues de l'Union en matière de normes et de règles de sécurité de l'aviation civile, en établissant une coopération appropriée avec les pays tiers et les organisations internationales;
 - (g) promouvoir la recherche et l'innovation, entre autres, dans les processus réglementaire et de certification;
 - (h) promouvoir, dans les domaines couverts par le présent règlement, l'interopérabilité technique et opérationnelle.
3. Les objectifs visés aux paragraphes 1 et 2, sont atteints, entre autres:

- (a) en élaborant, en adoptant et en appliquant uniformément tous les actes nécessaires;
- (b) en garantissant que les déclarations et les certificats délivrés conformément au présent règlement et à ses actes délégués et d'exécution sont valables dans l'ensemble de l'Union, sans exigences supplémentaires;
- (c) en élaborant, avec la participation d'organismes de normalisation et d'autres organismes sectoriels, des normes techniques détaillées destinées être utilisées comme moyen de mise en conformité avec le présent règlement et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, le cas échéant;
- (d) en créant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne indépendante (ci-après dénommée «l'Agence»);
- (e) grâce à la mise en œuvre uniforme de tous les actes nécessaires par les autorités nationales compétentes et par l'Agence, dans leurs domaines de compétence respectifs;
- (f) grâce à la collecte, à l'analyse et à l'échange d'informations et de données permettant de fonder la prise de décision sur des données probantes;
- (g) en menant à bien des initiatives de sensibilisation et de promotion, y compris de formation, de communication et de diffusion des informations pertinentes en matière de sécurité.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:
 - (a) à la conception et à la production d'aéronefs par une personne physique ou morale sous la supervision de l'Agence ou d'un État membre;
 - (b) à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation d'aéronefs, ainsi que des produits, pièces et équipements non fixes associés, lorsque les aéronefs sont:
 - i) immatriculés dans un État membre, sauf si et dans la mesure où l'État membre a transféré ses responsabilités en vertu de la convention de Chicago à un pays tiers et les aéronefs sont exploités par un exploitant d'un pays tiers;
 - ii) immatriculés dans un pays tiers et exploités par un exploitant établi, résidant ou ayant son siège sur le territoire auquel les traités s'appliquent;
 - (c) à l'exploitation d'aéronefs à destination, à l'intérieur ou en provenance de l'espace aérien du ciel unique européen par un exploitant de pays tiers;
 - (d) à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des équipements d'aérodromes utilisés ou destinés à être utilisés dans les aérodromes visés au point e) et à la fourniture de services d'assistance en escale et de gestion d'aire de trafic dans ces aérodromes;
 - (e) à la conception, à la maintenance et à l'exploitation des aérodromes situés sur le territoire soumis aux dispositions des traités:
 - i) qui sont ouverts au public;
 - ii) sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien;

- iii) sur lesquels sont offerts des services pour lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments; et
 - iv) qui sont équipés de pistes revêtues de 800 m au moins, ou qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères.
- (f) sans préjudice de la législation de l'Union et des législations nationales en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, à la protection des abords des aérodromes visés au point e);
- (g) à la fourniture de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne (ATM/ANS) dans l'espace aérien du ciel unique européen, et à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des systèmes et composants utilisés pour la fourniture de tels services ATM/ANS.
- (h) à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation d'aéronefs sans équipage, de leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, ainsi que du matériel permettant de contrôler à distance les aéronefs sans équipage, lorsque ces aéronefs sont exploités à l'intérieur de l'espace aérien du ciel unique européen par un exploitant établi ou résidant sur le territoire soumis aux dispositions des traités.
2. Le présent règlement s'applique également aux personnels et organismes participant aux activités visées au paragraphe 1^{er}.
3. Le présent règlement ne s'applique pas:
- (a) aux aéronefs d'État, ni aux produits, pièces et équipements non fixes associés, ni aux personnels et organismes participant aux activités et services exécutés par des aéronefs d'État;
 - (b) aux aérodromes ou parties d'aérodrome, ni aux équipements, personnels et organismes, qui sont placés sous contrôle militaire et exploités par des militaires;
 - (c) aux services ATM/ANS, y compris les systèmes et composants, personnels et organismes, qui sont fournis ou mis à disposition par les autorités militaires.
 - (d) à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des aéronefs dont l'exploitation présente un risque faible pour la sécurité aérienne, tels qu'énumérés à l'annexe I, ni aux personnels et organismes participant à ces activités.

En ce qui concerne le point a), les États membres veillent à ce que les activités et services assurés par les aéronefs d'État visés dans ce point soient exécutés dans le respect des objectifs du présent règlement. Les États membres veillent également à ce que, le cas échéant, une distinction soit établie entre les aéronefs d'État et les autres aéronefs.

En ce qui concerne le point d), la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en vertu de l'article 117 en vue d'ajuster, si cela s'avère nécessaire au regard de l'évolution technique ou opérationnelle, notamment l'introduction de nouvelles techniques de fabrication ou de nouvelles technologies, et dans la mesure où cela se justifie compte tenu du faible risque pour la sécurité aérienne que présente l'exploitation des aéronefs concernés, les critères suivants, définis à l'annexe I:

- i) les dates visées au point a) i) de l'annexe I;
- ii) les limites de poids, de vitesse et de volume d'air chaud visées aux points e), f), g), h), i) et j) de l'annexe I.

4. Un organisme chargé de la conception d'un type d'aéronef peut demander à la Commission de décider que les dispositions de la section I du chapitre III s'appliquent à la conception, à la production et à la maintenance de ce type d'aéronef, ainsi qu'aux personnels et organismes prenant part à ces activités, lorsque:
- (a) le type d'aéronef concerné relève du champ d'application des points e), f), g), h), i) ou j) de l'annexe I,
 - (b) ce type d'aéronef est destiné à être produit en série; et
 - (c) la conception de ce type d'aéronef n'a pas été approuvée conformément à la législation nationale d'un État membre.

La Commission décide, sur la base de cette demande et après avoir consulté l'Agence et l'État membre dans lequel l'organisme concerné a son lieu principal d'activité, si les conditions du premier alinéa sont remplies. Cette décision est adoptée au moyen d'un acte d'exécution adopté conformément à la procédure consultative visée à l'article 116, paragraphe 2, et est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*. L'Agence inclut également cette décision dans le répertoire visé à l'article 63.

À partir de la date indiquée dans cette décision d'exécution, la conception, la production et la maintenance du type d'aéronef concerné, ainsi que les personnels et organismes prenant part à ces activités, sont régis uniquement par les dispositions de la section I du chapitre III, ainsi que par les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de ces dispositions. Dans ce cas, les dispositions du chapitre IV et du chapitre V relatives à l'application des dispositions de la section I du chapitre III s'appliquent également en ce qui concerne le type d'aéronef concerné.

5. Sans préjudice de l'article 8 du règlement (UE) n° XXX/XXXX relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte), les États membres veillent à ce que les installations militaires visées au paragraphe 3, point b), du présent article, qui sont ouvertes à la circulation aérienne générale et les services ATM/ANS visés au paragraphe 3, point c), du présent article, qui sont fournis ou mis à disposition par les autorités militaires au profit de la circulation aérienne générale, offrent un niveau de sécurité équivalent à celui résultant de l'application des exigences essentielles énoncées aux annexes VII et VIII du présent règlement.
6. Les États membres peuvent décider d'appliquer les dispositions des sections I, II, III, V, VI ou VII du chapitre III à certaines ou à toutes les activités visées au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 3, point c), du présent article et aux personnels et organismes prenant part à ces activités.

Dans ce cas, l'État membre concerné notifie son intention à la Commission et à l'Agence. Cette notification contient toutes les informations nécessaires, et notamment:

- (a) la ou les sections qu'elle entend appliquer;
- (b) les activités, personnels et organismes concernés;
- (c) les motifs de la décision envisagée; et
- (d) la date à partir de laquelle la décision envisagée sera applicable.

Après avoir consulté l'Agence, la Commission décide si, compte tenu des caractéristiques des activités, personnels et organismes en question et du but et du contenu des dispositions de la ou des sections qui lui ont été notifiées, les

dispositions en question peuvent être appliquées de manière efficace et, le cas échéant, dans quelles conditions. La décision de la Commission, prise au moyen d'un acte d'exécution, est adoptée conformément à la procédure consultative visée à l'article 116, paragraphe 2, et est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*. L'Agence inclut cette décision dans le répertoire visé à l'article 63.

L'État membre concerné applique les dispositions de la ou des sections notifiées à la Commission uniquement après une décision positive de la Commission et, le cas échéant, après avoir vérifié que les conditions attachées à cette décision ont été remplies. Dans ce cas, à compter de la date indiquée dans la décision de l'État membre, les activités, personnels et organismes concernés sont régis uniquement par lesdites dispositions et par les dispositions des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celles-ci. Dans ce cas, les dispositions du chapitre IV et du chapitre V relatives à l'application des dispositions de la ou des sections notifiées aux activités, personnels et organismes concernés s'appliquent également.

La Commission, l'Agence et les autorités compétentes des États membres concernés coopèrent aux fins de l'application du présent paragraphe.

Les États membres peuvent décider d'annuler les décisions qu'ils ont adoptées en vertu du présent paragraphe. Dans ce cas, l'État membre concerné en informe la Commission et l'Agence. Cette notification est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* et l'Agence l'inclut dans le répertoire visé à l'article 63. L'État membre concerné prévoit une période de transition suffisante.

7. Les États membres peuvent décider d'exempter des dispositions du présent règlement la conception, la maintenance et l'exploitation d'un aérodrome, ainsi que les équipements utilisés dans cet aérodrome, lorsque celui-ci ne traite pas, chaque année, plus de 10 000 passagers et plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret, et à condition que cette dérogation ne porte pas atteinte au respect des exigences essentielles visées à l'article 29.

Dans ce cas, l'État membre concerné notifie à la Commission et à l'Agence, au moyen d'un mémoire motivé, son intention de prendre une telle décision. Ce mémoire comprend toutes les informations utiles au sujet de la décision envisagée.

Après avoir consulté l'Agence, la Commission décide si les conditions du premier alinéa sont remplies. La décision de la Commission, prise au moyen d'un acte d'exécution, est adoptée conformément à la procédure consultative visée à l'article 116, paragraphe 2, et est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*. L'Agence inclut cette décision dans le répertoire visé à l'article 63.

L'État membre concerné n'adopte la décision envisagée qu'après que la Commission a adopté une décision positive. Dans ce cas, à compter de la date indiquée dans la décision de l'État membre, la conception, la maintenance et l'exploitation de l'aérodrome concerné et de ses équipements ne sont plus régis par les dispositions du présent règlement ni par les dispositions des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celles-ci.

Les États membres examinent chaque année les chiffres relatifs au volume de trafic des aérodromes auxquels ils ont accordé une dérogation en vertu du présent paragraphe. Si cet examen démontre que, pendant trois années consécutives, l'un de ces aérodromes a traité chaque année plus de 10 000 passagers et plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret, l'État membre concerné annule la dérogation accordée à cet aérodrome. Il en informe la Commission et

l'Agence. La décision portant annulation de la dérogation est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* et l'Agence l'inclut dans le répertoire visé à l'article 63.

Les dispositions du présent paragraphe n'ont pas d'incidence sur les dérogations accordées par les États membres en application de l'article 4, paragraphe 3, point b), du règlement (CE) n° 216/2008. Les décisions prévoyant ces dérogations sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* et l'Agence les inclut dans le répertoire visé à l'article 63.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «supervision», la vérification, par l'autorité compétente ou en son nom, de manière continue, que les exigences sur la base desquelles un certificat a été délivré ou les exigences en vertu desquelles une déclaration a été faite sont en permanence respectées;
- (2) «convention de Chicago», la convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que ses annexes, signée à Chicago le 7 décembre 1944;
- (3) «produit», un aéronef, un moteur ou une hélice;
- (4) «pièce», toute partie d'un aéronef autre qu'un moteur ou une hélice;
- (5) «composant ATM/ANS»: tout composant tel que défini à l'article 2, point 19, du règlement (UE) n° XXX/XXXX²⁰;
- (6) «certification», toute forme de reconnaissance conformément au présent règlement, fondée sur une évaluation appropriée, selon laquelle un organisme ou une personne, un produit, une pièce, un équipement non fixe, un aéroport, un équipement d'aéroport, un système ATM/ANS, un composant ATM/ANS ou un simulateur d'entraînement au vol satisfait aux exigences applicables du présent règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci, au moyen de la délivrance d'un certificat qui atteste cette conformité;
- (7) «déclaration», toute déclaration écrite faite conformément au présent règlement sous la seule responsabilité d'une personne physique ou morale soumise aux dispositions du présent règlement et confirmant que les exigences applicables du présent règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci et relatives à un organisme ou à une personne, un produit, une pièce, un équipement non fixe, un équipement d'aéroport, un système ATM/ANS ou un composant ATM/ANS sont respectées;
- (8) «entité qualifiée», une personne physique ou morale agréée qui peut se voir confier certaines tâches de certification ou de supervision en vertu du présent règlement, par l'Agence ou par une autorité nationale compétente, et sous le contrôle et la responsabilité de celle-ci;

²⁰ Règlement (UE) n° XXX/XXXX du Parlement européen et du Conseil du [...] relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen..... (JO, p. ...).

- (9) «certificat»: un certificat, un agrément, une licence, une autorisation, une attestation ou tout autre document délivré à l'issue d'une procédure de certification attestant la conformité avec les exigences applicables;
- (10) «exploitant», toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs ou un ou plusieurs aérodrômes;
- (11) «simulateur d'entraînement au vol», tout type d'appareil simulant au sol les conditions de vol, y compris les simulateurs de vol, les entraîneurs au vol, les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation et les entraîneurs pour la formation de base aux instruments;
- (12) «aérodrome», une surface définie, sur terre ou sur l'eau, sur une structure fixe, une structure en mer fixe ou flottante, y compris tous bâtiments, toutes installations et leurs équipements, utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions en surface des aéronefs;
- (13) «équipement d'aérodrome», les équipements, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires utilisés ou destinés à contribuer à l'exploitation d'aéronefs sur un aérodrome;
- (14) «aire de trafic», une aire définie d'un aérodrome destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou la maintenance;
- (15) «service de gestion d'aire de trafic», un service fourni pour réguler les activités et les mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic;
- (16) «ATM/ANS», les fonctions et services de gestion du trafic aérien tels que définis à l'article 2, point 10), du règlement (UE) n° XXXX/XXXX, les services de navigation aérienne définis à l'article 2, point 4), du même règlement, y compris les fonctions et services de gestion de réseau visés à l'article 17 dudit règlement et les services consistant à générer, traiter, mettre en forme et fournir des données critiques pour la sécurité à la circulation aérienne générale aux fins de la navigation aérienne;
- (17) «système ATM/ANS»: toute combinaison de systèmes, tels que définis à l'article 2, point 33, du règlement (UE) n° XXX/XXXX;
- (18) «plan directeur ATM»: tout document visé à l'article 2, point 14, du règlement (UE) n° XXX/XXXX;
- (19) «service d'information de vol», un service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- (20) «circulation aérienne générale», tous les mouvements d'aéronefs civils et d'aéronefs d'État effectués conformément aux procédures de l'Organisation de l'aviation civile internationale («l'OACI»);
- (21) «normes internationales et pratiques recommandées», les normes internationales et pratiques recommandées adoptées par l'OACI conformément à l'article 37 de la convention de Chicago;
- (22) «services d'assistance en escale», tous services fournis dans les aérodrômes et comprenant les activités liées à la sécurité dans le domaine de l'assistance administrative au sol et la supervision, l'assistance «passagers», l'assistance «bagages», l'assistance «fret et poste», l'assistance «opérations en piste», l'assistance «service de l'avion», l'assistance «carburant et huile», la maintenance de

- l'aéronef, l'assistance «opérations aériennes et administration des équipages», l'assistance «transport au sol» et l'assistance «service commissariat» (catering);
- (23) «transport aérien commercial», l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux entre deux aérodrômes;
- (24) «niveau de performance en matière de sécurité», le niveau de sécurité obtenu par un État membre, l'Union ou un organisme, tel que défini par ses objectifs de performance et ses indicateurs de performance en matière de sécurité;
- (25) «indicateur de performance en matière de sécurité», un paramètre utilisé pour le suivi et l'évaluation des performances en matière de sécurité;
- (26) «objectif de performance en matière de sécurité», un objectif programmé ou prévu de se conformer aux indicateurs de performance en matière de sécurité au cours d'une période donnée;
- (27) «aéronef», tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre;
- (28) «équipements non fixes», les équipements transportés à bord d'un aéronef mais non installés à bord de l'aéronef et qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité;
- (29) «aéronef sans équipage», tout aéronef exploité ou destiné à être exploité sans pilote à bord;
- (30) «équipement de contrôle à distance d'un aéronef sans équipage», les équipements, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires qui sont nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un aéronef sans équipage;
- (31) «aéronef immatriculé dans un État membre» ou «aéronef immatriculé dans un pays tiers», un aéronef immatriculé conformément aux normes internationales et pratiques recommandées relatives à l'annexe 7 de la convention de Chicago, intitulée «Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs»;
- (32) «aéronef d'État», un aéronef utilisé pour des opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues sous le contrôle et la responsabilité d'un État membre, entreprises dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique;
- (33) «Ciel unique européen», l'espace aérien du territoire auquel les traités s'appliquent, ainsi que tout autre espace aérien dans lequel les États membres appliquent le règlement (UE) n° XXX/XXXX conformément à l'article 1^{er}, point 4, dudit règlement;
- (34) «autorité nationale compétente», une ou plusieurs entités désignées par un État membre et investies des responsabilités requises pour l'exécution des tâches de certification, de supervision et d'application conformément au présent règlement et aux actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci.

Article 4

Principes qui sous-tendent les mesures adoptées en vertu du présent règlement

1. Lorsqu'ils adoptent des mesures en vertu du présent règlement, les États membres, la Commission et l'Agence:

- (a) tiennent compte de l'état de la technique et des meilleures pratiques dans le domaine de l'aviation, ainsi que de l'expérience acquise au niveau mondial dans le domaine de l'aviation et des progrès scientifiques et techniques dans les domaines concernés;
 - (b) s'appuient sur les meilleurs éléments de preuve et analyses disponibles;
 - (c) permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents, d'incidents graves et de manquements intentionnels en matière de sécurité;
 - (d) tiennent compte des interdépendances entre les différents domaines de la sécurité aérienne, et entre la sécurité aérienne et d'autres domaines techniques de la réglementation aérienne;
 - (e) dans la mesure du possible, définissent les exigences de manière à mettre l'accent sur les objectifs à atteindre, tout en autorisant différents moyens de se conformer à ces objectifs;
 - (f) favorisent la coopération et l'utilisation efficace des ressources entre les autorités au niveau de l'Union et des États membres.
 - (g) adoptent des mesures non contraignantes, y compris, dans la mesure du possible, des actions de promotion de la sécurité;
 - (h) tiennent compte des obligations internationales qui incombent à l'Union et aux États membres dans le domaine de l'aviation civile.
2. Les mesures prises au titre du présent règlement correspondent et sont proportionnées à la nature et aux risques de chaque activité à laquelle elles se rapportent. Lorsqu'ils préparent et adoptent de telles mesures, les États membres, la Commission et l'Agence tiennent compte, comme il convient pour l'activité concernée:
- (a) du fait que des personnes autres que les membres de l'équipage sont ou non transportées à bord et, en particulier, du fait que l'opération est ou non ouverte au public;
 - (b) de la mesure dans laquelle des tiers ou des biens au sol pourraient être mis en danger;
 - (c) de la complexité et des performances des aéronefs concernés;
 - (d) de l'objet du vol et du type d'espace aérien utilisé;
 - (e) de la nature, de l'ampleur et de la complexité de l'opération ou de l'activité, y compris, le cas échéant, du volume et du type de trafic traité par l'organisme ou la personne responsable;
 - (f) de la mesure dans laquelle les personnes exposées aux risques liés à l'opération sont en mesure d'évaluer ces risques et d'exercer un contrôle sur ceux-ci;
 - (g) des résultats des activités passées de certification et de supervision.

CHAPITRE II

GESTION DE LA SECURITE AERIENNE

Article 5

Programme européen de sécurité aérienne

1. La Commission, après consultation de l'Agence, adopte, publie et actualise, si nécessaire, un document décrivant le fonctionnement du système européen de sécurité aérienne, y compris les règles, les activités et les processus utilisés pour la gestion de la sécurité de l'aviation civile dans l'Union conformément au présent règlement (ci-après le «programme européen de sécurité aérienne»).
2. Le programme européen de sécurité aérienne décrit, au minimum:
 - (a) la politique européenne de sécurité aérienne, ainsi que les objectifs et les ressources en matière de sécurité aérienne;
 - (b) la gestion des risques liés à la sécurité aérienne en Europe;
 - (c) l'assurance de la sécurité aérienne en Europe;
 - (d) la promotion de la sécurité aérienne en Europe.

Le programme européen de sécurité aérienne décrit également le processus en vue de l'élaboration, de l'adoption, de la mise à jour et de la mise en œuvre du plan européen pour la sécurité aérienne visé à l'article 6, qui associe étroitement les États membres et les parties prenantes concernées.

Article 6

Plan européen pour la sécurité aérienne

1. L'Agence élabore, adopte, publie et met à jour par la suite, au moins une fois par an, un plan européen pour la sécurité aérienne. Sur la base de l'évaluation des informations pertinentes en matière de sécurité, le plan européen pour la sécurité aérienne recense les principaux risques pour la sécurité qui compromettent le système européen de sécurité aérienne et définit les mesures nécessaires pour atténuer ces risques.
2. L'Agence recense dans un portefeuille spécial des risques pour la sécurité les risques en matière de sécurité visés au paragraphe 1^{er} et surveille la mise en œuvre des mesures d'atténuation correspondantes par les parties concernées, y compris, le cas échéant, en établissant des indicateurs de performance en matière de sécurité.
3. Le plan européen pour la sécurité aérienne définit, en prenant en compte les objectifs visés à l'article 1^{er}, un niveau acceptable de sécurité dans l'Union, que les États membres, la Commission et l'Agence visent conjointement à atteindre.

Article 7

Programme national de sécurité aérienne

1. Chaque État membre établit un programme national de sécurité aérienne pour la gestion de la sécurité de l'aviation civile en ce qui concerne les activités aériennes relevant de sa responsabilité (le «programme national de sécurité aérienne»). Ce programme est proportionné à la taille et à la complexité de ces activités et est compatible avec le programme européen de sécurité aérienne.
2. Le programme national de sécurité aérienne comprend, au minimum, les éléments suivants:
 - (a) la politique en matière de sécurité aérienne, les objectifs et les ressources;
 - (b) la gestion des risques liés à la sécurité aérienne;

- (c) l'assurance de la sécurité aérienne;
 - (d) la promotion de la sécurité aérienne.
3. Le programme national de sécurité aérienne définit, en tenant compte des objectifs énoncés à l'article 1^{er} et du niveau acceptable de sécurité mentionné à l'article 6, paragraphe 3, un niveau acceptable de performance en matière de sécurité à atteindre sur le plan national en ce qui concerne les activités aériennes relevant de la responsabilité de l'État membre concerné.

Article 8

Plan national pour la sécurité aérienne

1. Le programme national de sécurité aérienne est accompagné d'un plan national pour la sécurité aérienne. Sur la base de l'évaluation des informations pertinentes en matière de sécurité, chaque État membre recense dans ce plan les principaux risques pour la sécurité qui compromettent son système national de sécurité de l'aviation civile et définit les mesures nécessaires pour atténuer ces risques.
2. Le plan national pour la sécurité aérienne mentionne les risques et les mesures recensés dans le cadre du plan européen pour la sécurité aérienne qui sont pertinents pour l'État membre concerné. L'État membre informe l'Agence des risques et des mesures recensés dans le plan européen pour la sécurité aérienne qui ne sont pas, selon lui, pertinents pour son système national de sécurité aérienne en lui en indiquant les raisons.

CHAPITRE III

EXIGENCES DE FOND

SECTION I

Navigabilité et protection de l'environnement

Article 9

Exigences essentielles

Les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont conformes aux exigences essentielles en matière de navigabilité fixées à l'annexe II et, en ce qui concerne le bruit et les émissions, aux exigences essentielles relatives à la compatibilité environnementale des produits figurant à l'annexe III.

Article 10

Conformité

1. En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b) i), et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la conformité avec l'article 9 est garantie en vertu des articles 11 à 16.

2. En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), et leurs moteurs, hélices et pièces, la conformité avec l'article 9 est garantie en vertu des articles 12 à 15, paragraphe 1.

Article 11

Conception des produits

La conception d'un produit fait l'objet d'une certification et s'accompagne de la délivrance d'un certificat de type. Les modifications apportées à ce certificat de type sont également soumises à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat des modifications, y compris en ce qui concerne les certificats de type supplémentaires. Les conceptions de réparation font l'objet d'une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un agrément.

Ce certificat de type, ce certificat de modifications et cet agrément de conception de réparation sont délivrés sur demande lorsque le demandeur a démontré que la conception du produit est conforme à la base de certification de type établie conformément à l'acte délégué visé à l'article 18, paragraphe 1, point a) i), et que la conception du produit ne présente pas de particularité ou de caractéristique qui le rende incompatible du point de vue de l'environnement ou compromette la sécurité de l'exploitation.

Ce certificat de type, ce certificat de modifications et cet agrément de conception de réparation peuvent également être délivrés en l'absence d'une telle demande, par un organisme agréé en vertu de l'article 15 qui s'est vu confier la prérogative de pouvoir délivrer ces certificats ou agréments conformément à l'acte délégué visé à l'article 18, paragraphe 1, point k), lorsque cet organisme a constaté que la conception du produit satisfait aux conditions établies au deuxième alinéa.

Aucun certificat de type distinct n'est exigé en ce qui concerne la conception des moteurs et hélices qui ont été certifiés dans le cadre de la conception d'un aéronef conformément au présent article.

Article 12

Conception des pièces

Sauf disposition contraire des actes délégués adoptés conformément à l'article 18, la conception des pièces est soumise à certification et s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré que la conception de la pièce est conforme à la base de la certification établie conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a) ii).

Ce certificat peut également être délivré en l'absence d'une telle demande, par un organisme agréé en vertu de l'article 15 qui s'est vu confier la prérogative de pouvoir délivrer ces certificats conformément à l'acte délégué visé à l'article 18, paragraphe 1, point k), lorsque cet organisme a constaté que la conception de la pièce satisfait à la base de la certification établie conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a) ii).

Aucun certificat distinct n'est exigé en ce qui concerne la conception des pièces qui ont été certifiées dans le cadre de la conception d'un produit conformément à l'article 11.

Article 13

Conception des équipements non fixes

Lorsque les actes délégués adoptés conformément à l'article 18 le prévoient, la conception d'un équipement non fixe est soumise à certification et s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré que la conception de l'équipement non fixe est conforme à la base de la certification établie conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a) ii).

Ce certificat peut également être délivré en l'absence d'une telle demande, par un organisme agréé en vertu de l'article 15 qui s'est vu confier la prérogative de pouvoir délivrer ces certificats conformément à l'acte délégué visé à l'article 18, paragraphe 1, point k), lorsque cet organisme a constaté que la conception de l'équipement non fixe satisfait à la base de la certification établie conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a) ii).

Article 14

Aéronef

Chaque aéronef est soumis à la procédure de certification et se voit délivrer un certificat de navigabilité ainsi que, lorsque les actes délégués adoptés en vertu de l'article 18 le prévoient, un certificat acoustique.

Ces certificats sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur a démontré que l'aéronef est conforme à la conception certifiée conformément à l'article 11, et que l'aéronef peut être exploité de manière sûre et dans le respect de l'environnement.

Article 15

Organismes

1. Sauf disposition contraire des actes délégués adoptés conformément à l'article 18, les organismes responsables de la conception et de la fabrication des produits, pièces et équipements non fixes sont soumis à certification et reçoivent un agrément.

Cet agrément est délivré sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 18 en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 9. L'agrément précise les privilèges accordés à l'organisme et le champ d'application de l'agrément.

2. Sauf disposition contraire des actes délégués adoptés conformément à l'article 18, les organismes responsables de la maintenance et de la gestion du maintien de la navigabilité des produits, pièces et équipements non fixes sont soumis à certification et reçoivent un agrément.

Cet agrément est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 18 en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 9. L'agrément précise les privilèges accordés à l'organisme et le champ d'application de l'agrément.

3. Lorsque les actes délégués adoptés conformément à l'article 18 le prévoient, les organismes qui jouent un rôle dans la formation du personnel visé à l'article 16 sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un agrément.

Cet agrément est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 18 en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 9. L'agrément précise les privilèges accordés à l'organisme et le champ d'application de l'agrément.

Article 16

Personnel

Lorsque les actes délégués adoptés conformément à l'article 18 le prévoient, le personnel responsable de la mise en circulation après maintenance d'un produit, de pièces ou d'équipements non fixes est soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une licence.

Cette licence est délivrée sur demande, lorsque le demandeur a démontré sa capacité à s'acquitter des responsabilités liées à ses privilèges conformément aux exigences essentielles visées à l'article 9. La licence précise les privilèges accordés au personnel et le champ d'application de la licence.

Article 17

Dérogations

1. Par dérogation aux articles 9, 10, 11 et 12, comme il conviendra:
 - (a) la conformité de la conception des produits et de la conception des pièces avec les exigences essentielles applicables visées à l'article 9 peut être évaluée sans que soit délivré un certificat, lorsque les actes délégués adoptés en application de l'article 18 le prévoient. Dans ce cas, ces actes délégués définissent les conditions et modalités d'une telle évaluation. Ces actes délégués peuvent prévoir que l'organisme responsable de la conception et de la fabrication de ces produits et pièces soit autorisé à déclarer la conformité de la conception des produits et de la conception des pièces avec ces exigences essentielles et avec les spécifications détaillées établies conformément aux actes délégués adoptés en application de l'article 18, paragraphe 1, point i), en vue de garantir la conformité de ces conceptions avec ces exigences essentielles;
 - (b) lorsque la conception d'un aéronef ne respecte pas les exigences essentielles visées à l'article 9, un certificat de type restreint peut être délivré. Dans ce cas, ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré que la conception de l'aéronef est conforme à des spécifications de navigabilité particulières établies conformément aux actes délégués adoptés en vertu de l'article 18, paragraphe 1, point a) iii) et que la conception de l'aéronef est correcte, du point de vue de la navigabilité et de la compatibilité environnementale, compte tenu de l'utilisation prévue de l'aéronef;
2. Par dérogation aux articles 9, 10, 11 et 14, comme il conviendra:
 - (a) conformément aux actes délégués adoptés en application de l'article 18, un certificat de navigabilité restreint ou un certificat acoustique restreint est délivré à un aéronef dont la conception a fait l'objet, soit d'une déclaration conformément au

paragraphe 1, point a), soit d'un certificat de type restreint délivré conformément au paragraphe 1, point b). Dans ce cas, ces certificats sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur a démontré que l'aéronef est conforme à cette conception et que l'aéronef peut être exploité de manière sûre et dans le respect de l'environnement.

- (b) Conformément aux actes délégués adoptés en application de l'article 18, une autorisation de vol peut être délivrée pour permettre l'exploitation d'un aéronef qui n'est pas muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat de navigabilité restreint en cours de validité. Dans ce cas, une telle autorisation de vol est délivrée sur demande, lorsque le demandeur a démontré que l'aéronef est en mesure d'effectuer un vol de base en toute sécurité.

L'autorisation de vol peut également être délivrée en l'absence d'une telle demande, par un organisme agréé en vertu de l'article 15 qui s'est vu confier la prérogative de pouvoir délivrer ces autorisations conformément à l'acte délégué visé à l'article 18, paragraphe 1, point k), lorsque cet organisme a constaté que l'aéronef est en mesure d'effectuer un vol de base en toute sécurité.

L'autorisation de vol est soumise à des limitations appropriées, comme prévu dans ces actes délégués, notamment en vue de garantir la sécurité des tiers.

Article 18

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 117 pour établir des règles détaillées concernant:
 - (a) les conditions relatives à l'établissement et à la notification à un demandeur par l'Agence, en application de l'article 66:
 - i) de la base de certification de type applicable à un produit aux fins de la certification de type visée à l'article 11 et à l'article 17, paragraphe 1, point b);
 - ii) de la base de certification applicable à une pièce ou à un équipement non fixe aux fins de la certification visée aux articles 12 et 13;
 - iii) des spécifications de navigabilité et de compatibilité environnementale particulières applicables aux aéronefs pouvant bénéficier d'un certificat de navigabilité restreint ou d'un certificat acoustique restreint visé à l'article 17, paragraphe 2, point a);
 - (b) les conditions relatives à la publication et à la diffusion des informations obligatoires par l'Agence, conformément à l'article 66, en vue d'assurer le maintien de la navigabilité et la compatibilité environnementale des produits, et les conditions relatives à l'agrément de moyens de conformité pouvant se substituer à ces informations obligatoires;
 - (c) les conditions particulières de conformité des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b) ii), avec les exigences essentielles visées à l'article 9;
 - (d) les conditions relatives à la délivrance, au maintien, à la modification, à la suspension ou au retrait des certificats visés aux articles 11, 12, 13, 14 et à l'article 17, paragraphe 1, point b), et paragraphe 2, y compris;

- i) les conditions relatives aux situations dans lesquelles, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1^{er}, et en tenant compte de la nature et du risque de l'activité particulière concernée, ces certificats sont requis ou non, selon le cas;
 - ii) les conditions relatives à la durée de ces certificats et à leur renouvellement lorsque leur durée est limitée;
 - iii) les conditions relatives à la délivrance et à l'utilisation des certificats de navigabilité restreints et des certificats acoustiques restreints visés à l'article 17, paragraphe 2, point a);
 - iv) les conditions relatives à la délivrance et à l'utilisation des autorisations de vol visées à l'article 17, paragraphe 2, point b);
 - v) les données d'adéquation opérationnelle, comprenant:
 - le programme minimal de formation à la qualification de type des personnels de certification de maintenance;
 - le programme minimal de formation à la qualification de type des pilotes et les données de référence pour la qualification objective des simulateurs associés;
 - la liste minimale d'équipements de référence, s'il y a lieu;
 - les données relatives au type d'aéronef pertinentes pour l'équipage de cabine;
 - les spécifications complémentaires permettant de garantir la conformité avec la section III du présent chapitre;
 - vi) les conditions relatives à la maintenance des produits, pièces et équipements non fixes;
 - vii) les conditions relatives à la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs;
- (e) les exigences supplémentaires de navigabilité applicables aux produits, pièces et équipements non fixes, dont la conception a déjà été certifiée, requises pour le maintien de la navigabilité et l'amélioration de la sécurité;
- (f) les conditions relatives à la délivrance, au maintien, à la modification, à la suspension ou au retrait des agréments visés à l'article 15, y compris les conditions concernant les situations dans lesquelles, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1^{er} et compte tenu de la nature et du risque de l'activité particulière concernée, ces agréments sont requis ou non, selon le cas;
- (g) les conditions relatives à la délivrance, au maintien, à la modification, à la suspension ou au retrait des licences visées à l'article 16, y compris les conditions concernant les situations dans lesquelles, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1^{er} et compte tenu de la nature et du risque de l'activité particulière concernée, ces licences sont requises;
- (h) les privilèges et les responsabilités des détenteurs de certificats délivrés conformément aux dispositions de la présente section et des organismes qui ont fait des déclarations conformément à l'article 17, paragraphe 1, point a);

- (i) les conditions relatives à l'établissement des spécifications détaillées applicables à la conception des produits et à la conception des pièces qui font l'objet d'une déclaration conformément à l'article 17, paragraphe 1, point a);
 - (j) les conditions et les procédures visant à évaluer, conformément à l'article 17, paragraphe 1, point a), la navigabilité et la compatibilité environnementale de la conception des produits et de la conception des pièces sans qu'il soit nécessaire de délivrer un certificat, y compris les conditions et limitations applicables aux opérations;
 - (k) les conditions dans lesquelles les organismes ayant obtenu un agrément d'organisme conformément à l'article 15 peuvent se voir accorder la prérogative de pouvoir délivrer les certificats visés aux articles 11, 12, 13 et 17, paragraphe 2, point b);
 - (l) les conditions de l'acceptation des certificats, des informations nécessaires au maintien de la navigabilité et des autres documents concernant la navigabilité délivrés conformément à la législation d'un pays tiers, aux fins de l'application de l'article 57.
2. En ce qui concerne la navigabilité et la compatibilité environnementale des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), et de leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la Commission est habilitée, par voie d'actes délégués adoptés conformément à l'article 117, à modifier ou à compléter l'annexe II et l'annexe III, lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration dans le domaine de la navigabilité ou de la compatibilité environnementale, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1^{er} et dans la mesure nécessaire à cet effet.

Section II

Aircrew

Personnel navigant aérien

Article 19

Exigences essentielles

Les pilotes et les équipages de cabine participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces pilotes et équipages de cabine et dans les examens, les contrôles et la surveillance médicale auxquels ils sont soumis satisfont aux exigences essentielles définies à l'annexe IV.

Article 20

Pilotes

1. Sauf disposition contraire d'actes délégués adoptés en application de l'article 25, les pilotes sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une licence de pilote ainsi que d'un certificat médical correspondant à l'activité en cause.
2. Une licence de pilote est délivrée sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés en application de l'article 25 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à

l'article 19 concernant les connaissances théoriques, les compétences pratiques et linguistiques et l'expérience.

3. Une certification médicale de pilote est délivrée sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés en application de l'article 25 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 19 concernant l'aptitude médicale.
4. Les licences et les certificats médicaux de pilotes précisent les privilèges accordés au pilote.

Article 21

Équipage de cabine

Les équipages de cabine participant à des activités de transport aérien commercial sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une attestation.

Lorsque les actes délégués adoptés en application de l'article 25 le prévoient, les équipages de cabine participant à des activités autres que le transport aérien commercial sont également soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une attestation.

Ces attestations sont délivrées sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés en application de l'article 25 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 19 concernant les connaissances théoriques, les compétences pratiques et linguistiques et l'aptitude médicale.

Article 22

Organismes de formation et centres aéromédicaux

Sauf disposition contraire d'actes délégués adoptés conformément à l'article 25, les organismes de formation des pilotes et des équipages de cabine et les centres aéromédicaux sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une autorisation.

Cette autorisation est délivrée sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés en application de l'article 25 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 19.

L'autorisation précise les privilèges accordés à l'organisme.

Article 23

Simulateurs d'entraînement au vol

Sauf disposition contraire d'actes délégués adoptés en application de l'article 25, les simulateurs d'entraînement au vol utilisés pour la formation des pilotes sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré que le dispositif respecte les règles établies par les actes délégués adoptés en application de l'article 25 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 19.

Article 24

Instructeurs et examinateurs

Sauf disposition contraire d'actes délégués adoptés en application de l'article 25, les personnes chargées de dispenser l'entraînement au vol, l'entraînement au vol par simulateur ou la formation d'équipage de cabine, ou d'évaluer les compétences des pilotes ou des équipages de cabine, ainsi que les examinateurs aéromédicaux, sont soumis à certification et reçoivent un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés en application de l'article 25 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 19.

Le certificat précise les privilèges accordés à l'organisme.

Article 25

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les pilotes et les équipages de cabine participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces pilotes et équipages de cabine et dans les examens, les contrôles ou la surveillance médicale auxquels ils sont soumis, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 117 pour établir des règles détaillées concernant:
 - (a) les différentes qualifications pour les licences de pilote et les certificats médicaux de pilote visés à l'article 20 requis pour l'exercice des différents types d'activité;
 - (b) les conditions de la reconnaissance, aux fins de l'obtention des licences de pilotes visées à l'article 20, paragraphe 2, de la formation et de l'expérience sur des aéronefs non soumis au présent règlement;
 - (c) les conditions de la conversion de licences nationales de pilote et de mécanicien navigant délivrées sur la base de la législation des États membres en licences de pilote visées à l'article 20, paragraphe 2, ainsi que les conditions de la conversion de certificats médicaux nationaux délivrés sur la base de la législation des États membres en certificats médicaux de pilotes visés à l'article 20, paragraphe 3;
 - (d) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, de qualifications liées aux licences, de certificats médicaux, d'agrément, d'attestations et de certificats visés aux articles 21, 22, 23 et 24;
 - (e) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des licences, des qualifications liées aux licences, des certificats médicaux, des agréments, des attestations et des certificats visés aux articles 21, 22, 23 et 24, y compris les conditions pour les situations dans lesquelles, en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1^{er}, et en tenant compte de la nature et du risque de l'activité particulière concernée, ces licences, certificats médicaux, agréments, attestations et certificats sont requis ou non, selon le cas;
 - (f) les conditions de l'acceptation des licences de pilote, des certificats médicaux de pilotes et des attestations d'équipage de cabine délivrés conformément à la législation d'un pays tiers, aux fins de l'application de l'article 57;

- (g) les conditions dans lesquelles les activités régies par la présente section sont interdites, limitées ou soumises à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.
2. En ce qui concerne les pilotes et les équipages de cabine participant à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces pilotes et équipages de cabine et dans les examens, les contrôles ou la surveillance médicale auxquels ils sont soumis, la Commission est habilitée, par voie d'actes délégués adoptés conformément à l'article 117, à modifier ou à compléter l'annexe IV lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de la sécurité en rapport avec le personnel navigant aérien, afin d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.
3. Les règles visées aux paragraphes 1 et 2 incluent, le cas échéant, les dispositions relatives à la délivrance de tous les types de licences et qualifications liées aux licences requises aux termes de la convention de Chicago. Ces règles comprennent également des dispositions relatives à la délivrance d'autres types de licences et de qualifications liées aux licences.

PARTIE III

Opérations aériennes

Article 26

Exigences essentielles

L'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), satisfait aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V et, le cas échéant, aux annexes VII et VIII.

Article 27

Exploitants

1. Les exploitants dont le lieu d'activité principal se situe sur le territoire où s'appliquent les traités et qui effectuent des transports aériens commerciaux sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés en application de l'article 28 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 26. Le certificat précise les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités.

2. Lorsque les actes délégués adoptés en application de l'article 28 le prévoient, les exploitants établis, résidant ou dont le principal lieu d'activité se situe sur le territoire où s'appliquent les traités et qui effectuent des transports aériens commerciaux sont soumis à certification et reçoivent un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés en application de l'article 28 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 26. Le certificat précise les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités.

Par dérogation au premier alinéa, lorsque les actes délégués adoptés en application de l'article 28 le prévoient, les exploitants établis, résidant ou dont le principal lieu d'activité se situe sur le territoire des États membres auquel s'appliquent les traités et qui effectuent des transports aériens commerciaux sont autorisés à déclarer avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation conforme aux exigences essentielles visées à l'article 26.

3. Les États membres veillent à ce que l'exploitation des aéronefs dans l'espace aérien du ciel unique européen par un exploitant établi, résidant ou dont le lieu principal d'activité se situe en dehors du territoire auquel s'appliquent les traités mais pour lequel les États membres assument les fonctions et exécutent les tâches d'État de l'exploitant aux termes de la convention de Chicago, ainsi que le personnel et les organismes participant à cette exploitation atteignent un niveau de sécurité équivalent à celui prévu par le présent règlement.

Article 28

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 117 pour établir des règles détaillées concernant:
 - (a) les conditions spécifiques de l'exploitation d'aéronefs en conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 26;
 - (b) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de suspension ou de retrait des certificats visés à l'article 27, paragraphes 1 et 2, y compris les conditions pour les situations dans lesquelles, en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1^{er}, et en tenant compte de la nature et du risque de l'activité particulière concernée, ces certificats sont requis ou des déclarations sont autorisées, selon le cas;
 - (c) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats visés à l'article 27, paragraphes 1 et 2 et des exploitants qui font des déclarations selon les règles détaillées visées au point b);
 - (d) les conditions à remplir par les exploitants visés à l'article 27, paragraphes 1 et 2 et leurs membres d'équipage eu égard aux limitations du temps de vol et de service ainsi qu'aux exigences applicables aux membres d'équipage;
 - (e) les exigences supplémentaires nécessaires pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 26 applicables aux exploitants établis, résidant ou ayant leur lieu principal d'activité sur le territoire auquel s'appliquent les traités lorsque ces exploitants concluent des accords de partage de code ou des contrats de location avec équipage avec des exploitants établis, résidant ou ayant leur lieu principal d'activité en dehors de ce territoire;
 - (f) les conditions et les procédures nécessaires pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 26 en ce qui concerne l'approbation par les autorités nationales compétentes des régimes individuels de spécification de temps de vol et l'émission d'avis de l'Agence sur ces régimes en application de l'article 65, paragraphe 7;
 - (g) les conditions dans lesquelles les opérations d'aéronefs sans équipage sont interdites, limitées ou soumises à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.

2. En ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs visé à l'article 2, paragraphe 1, point b), la Commission est habilitée, par voie d'actes délégués adoptés conformément à l'article 117, à modifier ou compléter l'annexe V et, le cas échéant, les annexes VII et VIII, lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de la sécurité en rapport avec le personnel navigant aérien, afin d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

Section IV

Aérodromes

Article 29

Exigences essentielles

Les aérodromes, les équipements d'aérodrome, l'exploitation d'aérodromes et la fourniture de services d'assistance en escale et de gestion d'aire de trafic dans les aérodromes sont conformes aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VII et, le cas échéant, à l'annexe VIII.

Article 30

Certification des aérodromes

1. Les aérodromes font l'objet d'une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat. Les modifications de ce certificat font également l'objet d'une certification qui donne lieu à la délivrance d'un certificat de modifications.

Ce certificat et la certification des modifications sont délivrés sur demande lorsque le demandeur a démontré que l'aérodrome respecte la base de certification de l'aérodrome énoncée au paragraphe 2 et que l'aérodrome ne présente aucun élément ni aucune caractéristique rendant son exploitation non sûre.

Ces certificats couvrent l'aérodrome et ses équipements liés à la sécurité.

2. La base de la certification pour un aérodrome est constituée des éléments suivants:
 - (a) les spécifications de certification applicables au type de cet aérodrome;
 - (b) les dispositions pour lesquelles un niveau équivalent de sécurité a été accepté;
 - (c) les spécifications techniques détaillées nécessaires lorsque les caractéristiques de conception de cet aérodrome ou l'expérience acquise durant son exploitation rendent l'une des spécifications visées au point a) inappropriée ou insuffisante pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées à l'article 29.

Article 31

Équipements d'aérodrome critiques pour la sécurité

1. Lorsque les actes délégués adoptés conformément à l'article 34 le prévoient, les équipements d'aérodrome critiques pour la sécurité utilisés ou destinés à être utilisés sur des aérodromes soumis au présent règlement font l'objet d'une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Le certificat pour ces équipements est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré que l'équipement est conforme aux spécifications détaillées établies conformément à l'article 34 afin de garantir le respect des exigences essentielles visées à l'article 29.

2. Par dérogation au paragraphe 1, lorsque les actes délégués adoptés en application de l'article 34 le prévoient, les organismes associés à la conception, à la fabrication et à la maintenance d'équipements d'aérodrome critiques pour la sécurité sont autorisés à déclarer la conformité de cet équipement critique pour la sécurité avec les exigences essentielles visées à l'article 29.

Article 32

Organismes

1. Les organismes responsables de l'exploitation d'aérodromes sont soumis à certification et reçoivent un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 34 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29.

Le certificat précise les privilèges accordés à l'organisme et le champ d'application du certificat.

2. Les organismes responsables de la fourniture de services d'assistance en escale et de gestion d'aire de trafic sur des aérodromes soumis au présent règlement déclarent avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis conformément aux exigences essentielles visées à l'article 29.

Article 33

Protection des abords des aérodromes

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les aérodromes situés sur leur territoire sont protégés contre les activités et les aménagements de leurs abords qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour les aéronefs utilisant l'aérodrome.
2. Les organismes visés à l'article 32, paragraphe 1, surveillent les activités et les aménagements qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité de l'aviation aux abords de l'aérodrome pour l'exploitation dont ils sont responsables. Ils prennent les mesures nécessaires pour atténuer ces risques dans la mesure où ils ont prise sur eux et, dans le cas contraire, signalent ces risques à l'attention des autorités compétentes de l'État membre où se situe l'aérodrome.

Article 34

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les aérodromes, les équipements d'aérodrome critiques pour la sécurité, l'exploitation des aérodromes et la fourniture de services d'assistance en escale et de gestion d'aire de trafic sur des aérodromes, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 117 pour établir des règles détaillées concernant:

- (a) les conditions spécifiques de l'exploitation d'aérodromes en conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29;
 - (b) les conditions pour établir, conformément à l'article 30, paragraphe 2, et pour notifier à un demandeur la base de la certification applicable à un aérodrome aux fins de la certification, conformément à l'article 30, paragraphe 1;
 - (c) les conditions pour établir et pour notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux équipements d'aérodrome critiques pour la sécurité aux fins de la certification, conformément à l'article 31, paragraphe 1;
 - (d) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats des aérodromes visés à l'article 30, y compris les contraintes d'exploitation liées à la conception particulière de l'aérodrome;
 - (e) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de suspension ou de retrait des certificats pour équipements d'aérodromes critiques pour la sécurité visés à l'article 31, y compris les conditions pour les situations dans lesquelles, en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1^{er}, et en tenant compte de la nature et du risque de l'activité particulière concernée, ces certificats sont requis ou des déclarations sont autorisées, selon le cas;
 - (f) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 32, paragraphe 1;
 - (g) les privilèges et responsabilités des détenteurs de certificats visés à l'article 30, à l'article 31, paragraphe 1, et à l'article 32, paragraphe 1, et des organismes qui formulent des déclarations conformément à l'article 31, paragraphe 2;
 - (h) les conditions et les procédures pour la déclaration par les organismes qui fournissent des services d'assistance en escale et par les organismes qui fournissent des services de gestion d'aire de trafic, conformément à l'article 32, paragraphe 2;
 - (i) les privilèges et les responsabilités des organismes qui fournissent des services d'assistance en escale et des organismes qui fournissent des services de gestion d'aire de trafic, conformément à l'article 32, paragraphe 2;
 - (j) les conditions de l'acceptation et de la conversion des certificats d'aérodrome national délivrés sur la base de la législation nationale des États membres en certificats d'aérodrome visés à l'article 30, y compris les mesures déjà autorisées par l'État membre concerné sur la base des différences notifiées à l'issue de la comparaison avec l'annexe 14 de la convention de Chicago;
 - (k) les conditions dans lesquelles l'exploitation d'aérodrome ou les activités des organismes visés à l'article 32, paragraphe 2, sont interdites, limitées ou soumises à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité;
 - (l) les conditions de délivrance et de diffusion d'informations obligatoires par l'Agence conformément à l'article 65, paragraphe 6, et par les autorités nationales compétentes, afin de garantir la sécurité des opérations sur les aérodromes et des équipements d'aérodrome.
2. En ce qui concerne les aérodromes, les équipements d'aérodrome critiques pour la sécurité, l'exploitation des aérodromes et la fourniture de services d'assistance en escale et de gestion d'aire de trafic, la Commission est habilitée, par voie d'actes délégués adoptés en conformité avec l'article 117, à modifier ou compléter l'annexe VII et, le cas échéant, l'annexe VIII, lorsqu'il y a lieu pour des raisons

d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de la sécurité en rapport avec les aéroports, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet

SECTION V

Services ATM/ANS

Article 35

Exigences essentielles

La fourniture de services ATM/ANS satisfait aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII et, s'il y a lieu, à l'annexe VII.

Article 36

Prestataires de services ATM/ANS

1. Les prestataires de services ATM/ANS sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 39 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 35.

Le certificat précise les privilèges accordés à l'opérateur et le champ des services fournis.

2. Par dérogation au paragraphe 1, conformément aux actes délégués adoptés en application de l'article 39, les États membres peuvent décider que les prestataires de services d'information de vol sont autorisés à déclarer avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis conformément aux exigences essentielles visées à l'article 35.

Dans ce cas, l'État membre concerné notifie sa décision à la Commission, à l'Agence et aux autres États membres. Cette décision est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* et l'Agence l'inclut dans le répertoire visé à l'article 63.

Article 37

Organismes participant à la conception, à la fabrication ou à la maintenance de systèmes et composants ATM/ANS

1. Lorsque les actes délégués adoptés conformément à l'article 39 le prévoient, les organismes participant à la conception, à la fabrication ou à la maintenance de systèmes et composants ATM/ANS dont dépend la sécurité ou l'interopérabilité sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 39 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 35.

Le certificat précise les privilèges accordés à l'organisme.

2. Par dérogation au paragraphe 1, lorsque les actes délégués adoptés en application de l'article 39 le prévoient, les organismes participant à la conception, à la fabrication ou

à la maintenance de systèmes et composants ATM/ANS dont dépend la sécurité ou l'interopérabilité sont autorisés à déclarer avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux activités menées conformément aux exigences essentielles visées à l'article 35.

Article 38

Systèmes et composants ATM/ANS

1. Lorsque les actes délégués adoptés en application de l'article 39 le prévoient, les prestataires de services ATM/ANS visés à l'article 36 sont tenus de déclarer que les systèmes et composants ATM/ANS dont dépendent la sécurité et l'interopérabilité et qui doivent être mis en service par ces prestataires sont conformes aux spécifications détaillées établies par les actes délégués adoptés en application de l'article 39 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 35.
2. Lorsque les actes délégués adoptés conformément à l'article 39 le prévoient, les systèmes et composants ATM/ANS dont dépend la sécurité ou l'interopérabilité sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré que les systèmes et composants sont conformes aux spécifications établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 39 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 35.

Par dérogation au premier alinéa, lorsque les actes délégués adoptés en application de l'article 39 le prévoient, les organismes participant à la conception, à la fabrication ou à la maintenance de systèmes et composants ATM/ANS dont dépend la sécurité ou l'interopérabilité sont autorisés à déclarer que ces systèmes et composants sont conformes aux spécifications établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 39 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 35 et que ces systèmes et composants peuvent être utilisés.

Article 39

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne la fourniture de services ATM/ANS, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 117 pour établir des règles détaillées concernant:
 - (a) les conditions spécifiques de la fourniture de services ATM/ANS en conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 35;
 - (b) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux systèmes et composants ATM/ANS aux fins de la certification conformément à l'article 38, paragraphe 2;
 - (c) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de suspension ou de retrait des certificats visés à l'article 36, y compris les conditions pour les situations dans lesquelles, en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er, et en tenant compte de la nature et du risque de l'activité particulière concernée, des déclarations sont autorisées, le cas échéant;
 - (d) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de suspension ou de retrait des certificats visés aux articles 37, paragraphe 1, et 38, paragraphe 2, y

- compris pour les situations dans lesquelles, en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er, et en tenant compte de la nature et du risque de l'activité particulière concernée, ces certificats sont requis ou des déclarations sont autorisées, selon le cas;
- (e) les privilèges et les responsabilités des titulaires de certificats visés à l'article 36 et, le cas échéant, aux articles 37 et 38;
 - (f) les privilèges et les responsabilités des organismes qui font des déclarations conformément aux articles 36, paragraphe 2, 37, paragraphe 2 et 38, paragraphe 2;
 - (g) les conditions et les procédures applicables à la déclaration par les prestataires de services ATM/ANS, conformément à l'article 38, paragraphe 1, y compris les conditions pour les situations dans lesquelles, en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er, et en tenant compte de la nature et du risque de l'activité particulière concernée, ces déclarations sont requises;
 - (h) les conditions dans lesquelles la prestation de services ATM/ANS est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité;
 - (i) les conditions de délivrance et de diffusion d'informations obligatoires par l'Agence conformément à l'article 65, paragraphe 6 et par les autorités nationales compétentes, afin de garantir la sécurité de la prestation de services ATM/ANS;
 - (j) les règles d'exploitation relatives à l'utilisation de l'espace aérien et des systèmes et composants ATM/ANS requis pour l'utilisation de l'espace aérien.
2. En ce qui concerne la prestation de services ATM/ANS, la Commission est habilitée, par voie d'actes délégués conformément à l'article 117, à modifier ou à compléter l'annexe VIII et le cas échéant l'annexe VII, lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de la sécurité en rapport avec les services ATM/ANS, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.
3. Les règles visées au paragraphe 1 sont, selon le cas:
- (a) cohérentes avec le plan directeur ATM;
 - (b) élaborées sur la base des dispositions pertinentes du règlement (UE) n° XXX/XXXX et prévoient des mécanismes de transition pour garantir la continuité des certificats octroyés en application de ce règlement.

Section VI

Contrôleurs de la circulation aérienne

Article 40

Exigences essentielles

Les contrôleurs de la circulation aérienne, les personnes et les organismes intervenant dans la formation et dans les examens, les contrôles et la surveillance médicale des contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que les simulateurs d'entraînement au contrôle du trafic aérien, satisfont aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe VIII.

Article 41

Contrôleurs de la circulation aérienne

1. Les contrôleurs de la circulation aérienne sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne et d'un certificat médical approprié pour le service à fournir.
2. La licence de contrôleur de la circulation aérienne visée au paragraphe 1 est délivrée sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 44 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40 concernant les connaissances théoriques, les compétences pratiques et linguistiques et l'expérience.
3. Le certificat médical visé au paragraphe 1 est délivré sur demande lorsque le contrôleur de la circulation aérienne a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 44 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40 concernant l'aptitude médicale.
4. La licence de contrôleur aérien et le certificat médical précise les privilèges accordés au contrôleur de la circulation aérienne et le champ d'application de la licence et du certificat médical.

Article 42

Organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne, des examinateurs aéromédicaux et des centres aéromédicaux

Les organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne, les examinateurs aéromédicaux et les centres aéromédicaux sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 44 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40.

Le certificat précise les privilèges accordés à l'organisme.

Article 43

Instructeurs et examinateurs

Les personnes chargées de dispenser la formation pratique ou d'évaluer les compétences pratiques des contrôleurs de la circulation aérienne sont soumises à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 44 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40.

Le certificat précise les privilèges accordés à l'organisme.

Article 44

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces contrôleurs et dans les

examens, les contrôles ou la surveillance médicale auxquels ils sont soumis, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 117 pour établir des règles détaillées concernant:

- (a) les différentes qualifications et mentions liées aux licences de contrôleur de la circulation aérienne visées à l'article 41;
 - (b) les conditions relatives à la délivrance, au maintien, à la modification, à la suspension ou au retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions liées à ces licences et des certificats médicaux visés à l'article 41 et des certificats visés aux articles 42 et 43;
 - (c) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences de contrôleurs de la circulation aérienne, de qualifications et mentions liées à ces licences, de certificats médicaux et de certificats visés aux articles 41, 42 et 43;
 - (d) les conditions de l'acceptation et de la conversion des licences nationales de contrôleur de la circulation aérienne ainsi que des certificats médicaux nationaux délivrés sur la base de la législation des États membres en licences et certificats médicaux de contrôleurs aériens visés à l'article 41;
 - (e) les conditions de l'acceptation des licences de contrôleurs de la circulation aérienne délivrés conformément à la législation d'un pays tiers, aux fins de l'application de l'article 57;
 - (f) les conditions dans lesquelles la fourniture de formation sur le tas est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité;
 - (g) les conditions relatives à la publication et à la diffusion d'informations obligatoires par l'Agence, conformément à l'article 65, paragraphe 6, et par les autorités compétentes nationales, afin de garantir la sécurité de la fourniture de formation sur le tas.
2. En ce qui concerne les contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces contrôleurs et dans les examens, les contrôles ou la surveillance médicale auxquels ils sont soumis, ainsi que les simulateurs d'entraînement au contrôle de la circulation aérienne, la Commission est habilitée, par voie d'actes délégués conformément à l'article 117, à modifier ou à compléter l'annexe VIII lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de la sécurité en rapport avec les organismes de formation et les contrôleurs aériens, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

Section VII

Aéronefs sans équipage

Article 45

Exigences essentielles applicables aux aéronefs sans équipage

La conception, la production, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs sans équipage et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes ainsi que des équipements permettant de les commander à distance sont conformes aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IX.

Article 46

Conformité des aéronefs sans équipage

1. Lorsque les actes délégués adoptés sur la base de l'article 47 le prévoient en vue d'atteindre les niveaux adéquats de sécurité, compte tenu des principes énoncés à l'article 4, paragraphe 2, la conception, la production, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs sans équipage est soumise à certification. Ces certificats sont délivrés sur demande lorsque le demandeur a démontré qu'il respecte les règles établies par les actes délégués adoptés conformément à l'article 47 pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 45. Le certificat spécifie les limitations liées à la sécurité, les conditions d'exploitation et les privilèges.
2. Lorsque les actes délégués adoptés sur la base de l'article 47 le prévoient en vue d'atteindre des niveaux adéquats de sécurité, compte tenu des principes énoncés à l'article 4, paragraphe 2, la conception, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs sans équipage est soumise à déclaration. La déclaration est faite lorsque les exigences essentielles visées à l'article 45 et les règles détaillées correspondantes établies conformément à l'article 47 pour garantir la conformité avec ces exigences essentielles sont respectées.
3. Lorsque les actes délégués adoptés sur la base de l'article 47 le prévoient, étant donné que les niveaux adéquats de sécurité peuvent être atteints sans l'application des chapitres IV et V du présent règlement, ces chapitres ne s'appliquent pas aux exigences essentielles visées à l'article 45 ni aux règles détaillées correspondantes établies conformément à l'article 47 pour garantir la conformité avec ces exigences essentielles. En pareil cas, ces exigences et règles constituent la «*législation communautaire d'harmonisation*» au sens du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 et de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil.

Article 47

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne la conception, la production, la maintenance et l'exploitation des aéronefs sans équipage et de leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, ainsi que le matériel permettant de contrôler à distance ces aéronefs, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 117 pour établir des règles détaillées concernant:
 - (a) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de suspension ou de retrait des certificats pour la conception, la production, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs sans équipage visés à l'article 46, paragraphes 1 et 2, y compris les conditions pour les situations dans lesquelles, en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1^{er}, et en tenant compte de la nature et du risque de l'activité particulière concernée, ces certificats sont requis ou des déclarations sont autorisées, selon le cas;
 - (b) les conditions et les procédures selon lesquelles un exploitant d'aéronef sans équipage s'appuie sur des certificats ou des déclarations délivrées conformément aux sections I, II, III et VIII;

- (c) les conditions dans lesquelles les exigences concernant la conception, la production et la maintenance d'aéronefs sans équipage et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes, ainsi que l'équipement de contrôle à distance de ces aéronefs ne sont pas soumises aux chapitres IV et V du présent règlement, aux fins de l'article 46, paragraphe 3;
 - (d) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats et des exploitants qui font des déclarations;
 - (e) le marquage et l'identification des aéronefs sans équipage;
 - (f) les conditions dans lesquelles les opérations d'aéronefs sans équipage sont interdites, limitées ou soumises à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.
2. En ce qui concerne la conception, la fabrication, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs sans équipage et leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes, ainsi que l'équipement de contrôle à distance de ces aéronefs, la Commission est habilitée, par voie d'actes délégués adoptés en conformité avec l'article 117, à modifier ou compléter l'annexe IX et, le cas échéant, l'annexe III, lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de la sécurité en rapport avec les opérations aériennes, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

SECTION VIII

Aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union

Article 48

Règles applicables

Les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point c), ainsi que leurs équipages et leur exploitation, sont conformes aux normes applicables de l'OACI. En l'absence de telles normes, ces aéronefs, leurs équipages et leur exploitation sont conformes aux exigences essentielles énoncées aux annexes II, IV et V et, le cas échéant, à l'annexe VIII, pour autant que ces exigences ne soient pas contraires aux droits conférés aux pays tiers par les conventions internationales.

Article 49

Conformité

1. L'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point c), à des fins de transport aérien commercial est soumise à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une autorisation.

L'autorisation est délivrée sur demande, lorsque le demandeur a démontré qu'il a la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation des aéronefs conformément aux exigences spécifiées à l'article 48.

L'autorisation précise les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités.

2. Lorsque les actes délégués adoptés sur la base de l'article 50 le prévoient, l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point c) à d'autres fins que le transport aérien commercial sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une autorisation.

L'autorisation est délivrée sur demande, lorsque le demandeur a démontré qu'il a la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation des aéronefs conformément aux exigences spécifiées à l'article 48.

L'autorisation précise les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités.

Par dérogation au premier alinéa, lorsque les actes délégués adoptés conformément à l'article 50 le prévoient, les exploitants d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point c) menant des activités autres que le transport aérien commercial sont autorisés à déclarer avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de ces aéronefs conformément aux exigences essentielles visées à l'article 48.

3. Les autorisations et les déclarations visées aux paragraphes 1 et 2 ne sont requises qu'en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire auquel s'appliquent les traités, à l'exception de l'exploitation d'aéronefs qui ne font que survoler ce territoire.

Article 50

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point c), ainsi que leur équipage et leur exploitation, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 117 pour établir des règles détaillées concernant:
 - (a) l'autorisation des aéronefs pour lesquels il n'existe pas de certificat de navigabilité normalisé de l'OACI, ou l'autorisation de pilotes qui ne sont pas titulaires d'une licence normalisée de l'OACI, pour des opérations à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire auquel s'appliquent les traités;
 - (b) les conditions spécifiques d'exploitation d'un aéronef conformément aux dispositions du paragraphe 48;
 - (c) d'autres conditions pour les cas où la conformité avec les normes et exigences visées à l'article 48 n'est pas possible ou implique des efforts disproportionnés, en veillant à ce que les objectifs des normes ou exigences concernées soient atteints;
 - (d) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de suspension ou de retrait des autorisations visées à l'article 49, y compris en ce qui concerne les conditions pour les situations dans lesquelles, en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er, et en tenant compte de la nature et du risque de l'activité particulière concernée, ces certificats sont requis ou des déclarations sont autorisées, selon le cas. Ces conditions tiennent compte des certificats délivrés par l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant, sans préjudice du règlement (CE) n° 2111/2005 ni de ses règles de mise en œuvre;
 - (e) les privilèges et responsabilités des titulaires d'autorisations visées à l'article 49, paragraphes 1 et 2, et le cas échéant des exploitants qui font des déclarations conformément à l'article 49, paragraphe 2;

- (f) les conditions dans lesquelles l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point c), est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.
- 2. Lorsqu'elle adopte les règles visées au paragraphe 1, la Commission veille en particulier à ce que:
 - (a) il soit fait usage, le cas échéant, des pratiques recommandées et des documents d'orientation de l'OACI;
 - (b) nulle exigence n'excède celles auxquelles sont soumis aux termes du présent règlement les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b) i), ainsi que les équipages et les exploitants de ces aéronefs;
 - (c) le processus selon lequel les autorisations visées à l'article 49, paragraphes 1 et 2 sont obtenues est simple, proportionné, efficace, d'un bon rapport coût-efficacité et permet des démonstrations de conformité proportionnées à la complexité de l'activité en cause et au risque associé à cette activité. La Commission veille en particulier à ce qu'il soit tenu compte:
 - i) des résultats du programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI;
 - ii) des informations recueillies dans le cadre de programmes d'inspection au sol mis en place conformément aux actes délégués adoptés en application de l'article 51, paragraphe 10;
 - iii) d'autres informations reconnues ayant trait à la sécurité concernant l'exploitant en question;
 - iv) des certificats délivrés conformément à la législation d'un pays tiers.
 - (d) des aspects liés à la sécurité des services ATM/ANS.

CHAPITRE IV

SYSTÈME CONJOINT DE CERTIFICATION, DE SUPERVISION ET D'APPLICATION

Article 51

Certification, supervision et application

- 1. Les États membres, la Commission et l'Agence coopèrent dans le cadre d'un système européen de sécurité aérienne afin de garantir la conformité avec le présent règlement et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.
- 2. Afin de garantir la conformité avec les dispositions du présent règlement et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, l'Agence et les autorités compétentes nationales, conformément au présent règlement:
 - (a) reçoivent et évaluent les demandes qui leur sont adressées, délivrent et, le cas échéant, renouvellent les certificats, et reçoivent les déclarations qui leur sont adressées, conformément aux dispositions du chapitre III;
 - (b) assurent la supervision des titulaires de certificats, des personnes physiques ou morales qui ont fait des déclarations, et des produits, pièces, équipements, systèmes

et composants ATM/ANS, simulateurs d'entraînement au vol et aérodromes soumis aux dispositions du chapitre III;

- (c) mènent les enquêtes, inspections, audits et autres activités de suivi nécessaires pour déceler d'éventuels manquements, par les personnes visées au point b), aux exigences énoncées dans le présent règlement et dans les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci qui leur sont applicables;
 - (d) prennent toutes les mesures répressives nécessaires, notamment la modification, la suspension ou la révocation des certificats délivrés par elles, l'immobilisation au sol d'aéronefs et l'imposition de sanctions afin de mettre fin aux infractions constatées.
3. Les responsabilités pour les tâches de certification, de supervision et d'application visées au paragraphe 2 sont déterminées conformément aux dispositions suivantes.

L'Agence est responsable des tâches qui lui ont été attribuées en application des articles 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 et 70.

L'autorité nationale compétente de l'État membre où se situe l'aérodrome est responsable des tâches liées au certificat d'aérodrome visé à l'article 30, paragraphe 1, et au certificat d'organisme responsable de l'exploitation d'un aérodrome visé à l'article 31, paragraphe 1. Le certificat d'organisme responsable de l'exploitation d'un aérodrome peut être combiné avec le certificat d'aérodrome ou délivré séparément.

Dans tous les autres cas, l'autorité nationale compétente de l'État membre où réside la personne physique qui demande le certificat ou qui fait la déclaration ou, dans le cas de personnes morales, où la personne a son établissement principal, est responsable de ces tâches, sauf disposition contraire des actes délégués adoptés en application du paragraphe 10.

Toutefois, lorsque les actes délégués adoptés en application du paragraphe 14 le prévoient:

- (a) les examinateurs aéromédicaux, les centres aéromédicaux et les médecins généralistes sont responsables de la délivrance des certificats médicaux pour pilote visés à l'article 20, paragraphe 3, et des certificats médicaux pour contrôleur aérien visés à l'article 41, paragraphe 1;
 - (b) les organismes de formation des pilotes et des équipages de cabine qui ont reçu un agrément conformément à l'article 22 et les exploitants qui ont reçu un certificat conformément à l'article 27 sont responsables de la délivrance des attestations d'équipage de cabine visées à l'article 21.
4. La supervision assurée par l'Agence et les autorités nationales compétentes est continue et fondée sur les priorités fixées sur la base des risques pour l'aviation civile.
5. L'Agence gère et met en œuvre les outils et les procédures nécessaires pour la collecte, l'échange et l'analyse d'informations liées à la sécurité obtenues dans le cadre de programmes d'inspection au sol mis en place conformément aux actes délégués adoptés en application du paragraphe 10.
6. Afin de faciliter l'exécution de leurs tâches liées à la certification, la supervision et l'application, la Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes échangent des informations, notamment sur les infractions possibles ou constatées.

7. L'Agence favorise une interprétation et une application communes des exigences énoncées dans le présent règlement et dans les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, notamment en élaborant le matériel d'orientation visé à l'article 65, paragraphe 3, en consultation avec les autorités nationales compétentes.
8. Toute personne physique ou morale soumise au présent règlement peut signaler à l'attention de l'Agence toute différence alléguée dans l'application des règles d'un État membre à l'autre. Lorsque ces différences font gravement obstacle à l'activité de ces personnes ou entraînent par ailleurs des difficultés importantes, l'Agence et les autorités nationales compétentes des États membres concernés coopèrent afin d'éliminer ces différences sans retard injustifié. Lorsque ces différences ne peuvent être éliminées, l'Agence soumet la question à la Commission.
9. L'Agence et les autorités nationales compétentes entreprennent les actions nécessaires pour renforcer la sécurité de l'aviation civile et faire mieux connaître cette question en diffusant des informations liées à la sécurité aux fins de la prévention des incidents et des accidents.
10. En ce qui concerne les tâches de l'Agence et des autorités nationales compétentes liées à la certification, la supervision et l'application en vertu du présent règlement, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 117 afin de fixer les modalités concernant:
 - (a) les conditions pour la collecte, l'échange et la diffusion d'informations entre l'Agence et les autorités nationales compétentes aux fins de l'exécution de leurs tâches;
 - (b) les conditions de la mise en œuvre de la certification et des enquêtes, inspections, audits et autres activités de suivi nécessaires pour assurer une supervision efficace des personnes physiques ou morales, produits, pièces, équipements, systèmes ATM/ANS, composants ATM/ANS, simulateurs d'entraînement au vol et aérodromes soumis au présent règlement;
 - (c) les conditions de la qualification des inspecteurs et des organismes assurant leur formation;
 - (d) les conditions pour la réalisation d'inspections au sol et l'immobilisation d'un aéronef lorsque celui-ci, son exploitant ou son équipage ne satisfait pas aux exigences du présent règlement ou des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;
 - (e) les conditions pour les systèmes d'administration et de gestion de l'Agence et des autorités nationales compétentes liées à l'exécution des tâches de certification, de supervision et d'application;
 - (f) en ce qui concerne le paragraphe 3, les conditions pour la répartition des responsabilités entre les autorités nationales compétentes, en vue de garantir l'exécution efficace des tâches liées à la certification, à la supervision et à l'application;
 - (g) en ce qui concerne le paragraphe 3, l'attribution de responsabilités aux examinateurs et aux centres aéromédicaux aux fins de la délivrance des certificats médicaux pour pilote et pour contrôleur de la circulation aérienne, ainsi que les conditions dans lesquelles les médecins généralistes se voient confier ces responsabilités, en vue d'assurer l'exécution efficace des tâches liées à la certification médicale des pilotes et des contrôleurs aériens;
 - (h) en ce qui concerne le paragraphe 3, les conditions de l'attribution de responsabilités aux organismes de formation des pilotes et des équipages de cabine aux fins de la

délivrance des attestations pour équipage de cabine, en vue d'assurer l'exécution efficace des tâches liées à la certification des équipages de cabine.

Article 52

Inspecteurs aéronautiques européens

1. L'Agence établit, en coopération avec les autorités nationales compétentes, un mécanisme de mise en commun et de partage des inspecteurs et d'autres personnels ayant des compétences pour l'exécution de tâches de certification et de supervision en application du présent règlement. À cet effet, l'Agence définit et communique aux autorités nationales compétentes les profils de qualification et d'expérience requis sur la base desquels ces autorités désignent, pour autant qu'il en existe, des candidats souhaitant participer au mécanisme de mise en commun et de partage en qualité d'inspecteurs aéronautiques européens.
2. L'Agence et chaque autorité nationale compétente peuvent solliciter l'assistance des inspecteurs aéronautiques européens aux fins de l'exécution d'activités de supervision et de certification. L'Agence coordonne ces demandes et élabore des procédures appropriées à cet effet, en consultation avec les autorités nationales compétentes.
3. Les inspecteurs aéronautiques européens exécutent leurs activités de supervision et de certification sous le contrôle, les instructions et la responsabilité de l'Agence ou de l'autorité nationale compétente qui a sollicité l'assistance.
4. Les coûts de l'assistance fournie par les inspecteurs aéronautiques européens désignés par les autorités nationales compétentes sont couverts par des redevances. À cet effet, l'Agence facture, au nom de l'autorité nationale compétente qui a encouru les coûts, la personne physique ou morale qui a fait l'objet des activités de certification et de supervision exécutées par ces inspecteurs. L'Agence transfère le montant acquitté par cette personne à l'autorité nationale compétente concernée.
5. En ce qui concerne le mécanisme de mise en commun et de partage visé au paragraphe 1, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 117 pour établir des règles détaillées concernant:
 - (a) les droits et obligations de l'Agence et des autorités nationales compétentes qui demandent, reçoivent ou fournissent une assistance dans le cadre de ce mécanisme;
 - (b) les autorisations des inspecteurs aéronautiques européens et les règles qui leur sont applicables lorsqu'ils fournissent cette assistance;
 - (c) la fixation et la perception des redevances visées au paragraphe 4.

Article 53

Transfert de responsabilité

1. Un État membre peut transférer à l'Agence la responsabilité de la certification, de la supervision et de l'application en ce qui concerne tout ou partie des organismes, exploitants, personnels, aéronefs, simulateurs pour l'entraînement au vol ou aérodromes dont il est responsable en vertu du présent règlement.

Lors d'un tel transfert, l'Agence devient l'autorité compétente aux fins de la responsabilité transférée et l'État membre concerné est exonéré de cette responsabilité. En relation avec l'exercice de cette responsabilité par l'Agence, les dispositions des chapitres IV et V s'appliquent.

2. Un État membre peut, sous réserve de consentement mutuel, transférer à un autre État membre la responsabilité de la certification, de la supervision et de l'application en ce qui concerne tout ou partie des organismes, exploitants, personnels, aéronefs, simulateurs pour l'entraînement au vol ou aérodromes dont il est responsable en vertu du présent règlement.

Lors d'un tel transfert, l'autorité nationale de l'État membre auquel la responsabilité est transférée devient l'autorité compétente aux fins de la responsabilité transférée et l'État membre qui transfère la responsabilité est exonéré de cette responsabilité.

En relation avec l'exercice de cette responsabilité, les dispositions des chapitres II et IV et des articles 120 et 121, ainsi que les dispositions applicables de la législation nationale de l'État membre auquel la responsabilité est transférée, s'appliquent.

3. L'Agence ou un État membre, selon le cas, ne consent au transfert des responsabilités visées aux paragraphes 1 et 2 que s'il a la conviction qu'il peut exercer efficacement la responsabilité transférée en conformité avec le présent règlement et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.
4. Lorsqu'un État membre envisage de transférer certaines responsabilités en application des paragraphes 1 et 2, il établit conjointement avec l'Agence ou avec l'autre État membre, selon le cas, un plan de transition qui garantit un transfert cohérent de ces responsabilités. Les personnes physiques ou morales concernées par le transfert et, dans le cas d'un transfert visé au paragraphe 2, l'Agence, sont consultées sur ce plan de transition avant sa finalisation.

L'Agence et le ou les États membres concernés, selon le cas, veillent à ce que le transfert des responsabilités soit mis en œuvre conformément au plan de transition.

5. L'Agence met à disposition, dans le répertoire établi en application de l'article 63, une liste des États membres qui ont transféré certaines responsabilités en application du présent article. Cette liste comprend des précisions sur les responsabilités transférées qui permettent d'identifier clairement les responsabilités à l'issue du transfert et les organismes, exploitants, personnels, aéronefs, simulateurs pour l'entraînement au vol ou aérodromes affectés, selon le cas.

L'Agence tient compte des responsabilités transférées lors de la conduite des inspections et d'autres activités de suivi conformément à l'article 73.

6. Le présent article ne porte pas atteinte aux droits et obligations des États membres aux termes de la convention de Chicago. Lorsqu'un État membre transfère, conformément au présent article, des responsabilités qui lui sont attribuées par la convention de Chicago, il informe l'OACI que l'Agence ou un autre État membre est son mandataire aux fins de l'exécution de ces obligations aux termes de la convention de Chicago.

Article 54

Organismes aux activités multinationales

1. Un organisme peut demander à l'Agence de faire fonction, à son égard, d'autorité compétente responsable aux fins de la certification, de la supervision et de l'application, par dérogation à l'article 51, paragraphe 3, lorsque cet organisme est titulaire d'un certificat en conformité avec les dispositions du chapitre III ou est en position de demander un tel certificat auprès de l'autorité nationale compétente d'un État membre, mais emploie ou envisage d'employer des installations importantes et

un personnel nombreux couvert par ce certificat dans un ou plusieurs autres États membres.

Une telle demande peut également être faite par deux organismes ou plus qui ont chacun un lieu principal d'activité dans un État membre différent et sont chacun titulaires d'un certificat en conformité avec les dispositions du chapitre III, ou sont en position d'en demander un, pour le même type d'activité aérienne.

Lorsque les organismes visés au premier et au deuxième alinéas font une telle demande, ils en informent les autorités nationales compétentes des États membres dans lesquels ils ont leurs principaux lieux d'activité.

2. Lorsque l'Agence considère qu'elle peut exercer efficacement les responsabilités liées à la certification, à la supervision et à l'application, comme demandé, en conformité avec le présent règlement ainsi que les actes délégués adoptés sur la base de celui-ci, elle élabore, conjointement avec le ou les États membres concernés, selon le cas, un plan de transition assurant un transfert cohérent des responsabilités. Les organismes qui ont sollicité le transfert sont consultés sur ce plan de transition avant qu'il ne soit finalisé.

L'Agence et le ou les États membres concernés, selon le cas, veillent à ce que le transfert des responsabilités soit mis en œuvre conformément au plan de transition.

3. Lors du transfert de responsabilité en application des paragraphes 1 et 2, l'Agence devient l'autorité compétente aux fins de la responsabilité transférée et le ou les États membres concernés sont exonérés de cette responsabilité. En relation avec l'exercice de cette responsabilité par l'Agence, les dispositions des chapitres IV et V s'appliquent.
4. Les dispositions de l'article 53, paragraphes 5 et 6, s'appliquent en tant que de besoin à tout transfert de responsabilité en application du présent article.

Article 55

Mécanisme de supervision d'urgence

1. L'Agence recommande à un État membre le transfert de responsabilités conformément à l'article 53 lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - (a) les résultats des inspections et autres activités de suivi menées par l'Agence conformément à l'article 73 indiquent une incapacité grave et persistante de cet État membre à exécuter tout ou partie des tâches de certification, de supervision et d'application qui lui incombent en vertu du présent règlement;
 - (b) la Commission a demandé à l'État membre concerné de remédier aux anomalies constatées visées au point a);
 - (c) l'État membre n'a pas remédié aux anomalies de manière satisfaisante et la situation qui en résulte menace la sécurité de l'aviation civile.
2. Lorsque l'État membre concerné n'a pas donné suite à la recommandation de l'Agence ni remédié aux anomalies dans les trois mois à compter de la date de cette recommandation, la Commission peut décider, lorsqu'elle considère que les conditions du paragraphe 1 sont réunies, que la responsabilité des tâches de certification, de supervision et d'application concernées est temporairement transférée à l'Agence. Cette décision est prise au moyen d'actes d'exécution adoptés

conformément à la procédure consultative visée à l'article 116, paragraphe 2. Pour des raisons d'urgence impérieuses dûment justifiées liées à la sécurité aérienne, la Commission adopte des actes d'exécution immédiatement applicables conformément à la procédure visée à l'article 116, paragraphe 4.

3. À compter de la date de prise d'effet de la décision d'exécution visée au paragraphe 2, l'Agence évalue sur une base régulière si la condition du paragraphe 1, point c) est toujours remplie. Lorsqu'elle considère que cette condition n'est plus remplie, elle recommande à la Commission de mettre fin au transfert temporaire de responsabilités.
4. Lorsque la Commission considère, compte tenu de cette recommandation, que la condition visée au paragraphe 1 n'est plus remplie, la Commission décide de mettre fin au transfert temporaire des responsabilités à l'Agence.

Cette décision est prise au moyen d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 116, paragraphe 2. Pour des raisons d'urgence impérieuses dûment justifiées liées à la sécurité aérienne, la Commission adopte des actes d'exécution immédiatement applicables conformément à la procédure visée à l'article 116, paragraphe 4.

5. Lors du transfert de responsabilité en application du paragraphe 2, l'Agence devient l'autorité compétente aux fins de la responsabilité transférée et l'État membre concerné est exonéré de cette responsabilité. En relation avec l'exercice de cette responsabilité par l'Agence, les dispositions des chapitres IV et V s'appliquent.
6. Les dispositions de l'article 53, paragraphes 5 et 6, s'appliquent en tant que de besoin à tout transfert de responsabilité en application du présent article. L'Agence consigne également dans le répertoire établi en application de l'article 63 les décisions d'exécution de la Commission visées aux paragraphes 2 et 4.

Article 56

Validité des certificats et des déclarations

1. Les certificats délivrés et les déclarations faites conformément au présent règlement et aux actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci sont valables dans tous les États membres, sans autres exigences supplémentaires ni évaluation.
2. Si la Commission considère qu'une personne physique ou morale à laquelle a été délivré un certificat ou qui a fait une déclaration ne satisfait plus aux exigences applicables du présent règlement ou des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, elle demande, sur la base d'une recommandation de l'Agence, à l'État membre responsable de la supervision de cette personne d'engager l'action correctrice et les mesures de sauvegarde appropriées, y compris la limitation ou la suspension du certificat.

Cette décision est prise au moyen d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 116, paragraphe 2. Pour des raisons d'urgence impérieuses dûment justifiées liées à la sécurité aérienne, la Commission adopte des actes d'exécution immédiatement applicables conformément à la procédure visée à l'article 116, paragraphe 4.

À compter de la date à laquelle cette décision d'exécution prend effet, le certificat ou la déclaration concerné, par dérogation au paragraphe 1, cesse d'être valable dans tous les États membres.

3. Lorsque la Commission considère que l'État membre visé au paragraphe 2 a engagé l'action correctrice et pris les mesures de sauvegarde appropriées, elle décide, sur la base d'une recommandation de l'Agence, que le certificat ou la déclaration concerné sont à nouveau valables dans tous les États membres, conformément au paragraphe 1. Cette décision est prise au moyen d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure visée à l'article 116, paragraphe 2. Pour des raisons d'urgence impérieuses dûment justifiées liées à la sécurité aérienne, la Commission adopte des actes d'exécution immédiatement applicables conformément à la procédure visée à l'article 116, paragraphe 4.
4. Le présent article s'entend sans préjudice du règlement (UE) n° 2111/2005.

Article 57

Acceptation de la certification par les pays tiers

L'Agence et les autorités nationales compétentes peuvent délivrer les certificats prévus par le présent règlement et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci sur la base des certificats délivrés conformément à la législation d'un pays tiers, ou accepter les certificats et d'autres documents pertinents attestant la conformité avec les règles de l'aviation civile qui ont été délivrés conformément à la législation d'un pays tiers, lorsque cette possibilité est prévue dans:

- (a) les accords internationaux concernant la reconnaissance des certificats conclus entre l'Union et un pays tiers; ou
- (b) les actes délégués adoptés sur la base des articles 18, paragraphe 1, point l), 25, paragraphe 1, point f) et 44, paragraphe 1, point e).

Article 58

Entités qualifiées

1. L'Agence et les autorités nationales compétentes peuvent attribuer leurs tâches liées à la certification et à la supervision en vertu du présent règlement à des entités qualifiées qui ont été accréditées conformes aux critères énoncés à l'annexe VI. L'Agence et les autorités nationales compétentes qui ont recours aux entités qualifiées établissent un système pour cette accréditation et pour l'évaluation de la conformité des entités qualifiées avec ces critères, tant au moment de l'accréditation que par la suite de manière continue.

Une entité qualifiée est accréditée soit individuellement par l'Agence ou par une autorité nationale compétente, soit conjointement par deux autorités nationales compétentes ou plus, ou par l'Agence et une ou plusieurs autorités nationales compétentes.

2. L'Agence ou l'autorité ou les autorités nationales compétentes, selon le cas, annulent ou suspendent l'accréditation d'une entité qualifiée qu'elles ont octroyée lorsque cette entité ne satisfait plus aux critères énoncés à l'annexe VI.
3. L'Agence ou l'autorité ou les autorités nationales compétentes qui accréditent une entité qualifiée peuvent lui accorder le privilège de délivrer, suspendre et révoquer des certificats, ou de recevoir des déclarations pour le compte de l'Agence ou de l'autorité nationale compétente. Ce privilège est inclus dans le champ de l'accréditation.

4. L'Agence et les autorités nationales compétentes reconnaissent, sans exigences ni évaluation techniques supplémentaires, les accréditations d'entités qualifiées octroyées par l'Agence et par d'autres autorités nationales compétentes en conformité avec le paragraphe 1.

Toutefois, l'Agence et les autorités nationales compétentes n'ont pas d'obligation d'utiliser tout le champ de l'accréditation octroyé par une autre autorité nationale compétente ou par l'Agence, ni de reconnaître les privilèges accordés à une entité qualifiée par une autre autorité compétente conformément au paragraphe 3.

5. L'Agence et les autorités nationales compétentes échangent des informations sur les accréditations octroyées, suspendues ou révoquées. L'Agence rend ces informations accessibles dans le répertoire visé à l'article 63.

Article 59

Mesures de sauvegarde

1. Le présent règlement et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci n'empêchent pas un État membre de réagir immédiatement face à un problème concernant la sécurité de l'aviation civile, lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - (a) le problème concerne un risque grave pour la sécurité de l'aviation et une action immédiate de la part de cet État membre est requise pour y remédier;
 - (b) il n'est pas possible à l'État membre de traiter le problème en conformité avec les dispositions du présent règlement ni des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;
 - (c) l'action engagée est proportionnée à la gravité du problème.

En pareil cas, l'État membre concerné notifie immédiatement à la Commission, à l'Agence et aux autres États membres, par l'intermédiaire du répertoire établi en application de l'article 63, les mesures prises et les raisons qui les motivent.

2. Lorsque la durée des mesures visées au paragraphe 1 dépasse huit mois consécutifs ou lorsqu'un État membre a pris les mêmes mesures à plusieurs reprises et que leur durée totale dépasse huit mois, l'Agence procède à une évaluation en vue de déterminer si les conditions du paragraphe 1 sont remplies et formule, dans les trois mois qui suivent la date de réception de la notification visée au paragraphe 1, une recommandation à la Commission sur la base du résultat de cette évaluation. L'Agence consigne cette recommandation dans le répertoire visé à l'article 63.

En pareil cas, la Commission évalue, compte tenu de cette recommandation, si ces conditions sont remplies. Lorsque la Commission considère que ces conditions ne sont pas remplies ou qu'elle s'écarte de l'évaluation effectuée par l'Agence, elle adopte, dans les trois mois à compter de la date de réception de cette recommandation, une décision d'exécution à cet effet, qui est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* et consignée dans le répertoire établi en application de l'article 63.

L'État membre concerné met fin immédiatement aux mesures prises en application du paragraphe 1 dès la notification de cette décision d'exécution.

3. À la réception de la notification visée au paragraphe 1, l'Agence, sans délai indu, évalue également si le problème constaté par l'État membre peut être traité par l'Agence en prenant les décisions visées à l'article 65, paragraphe 4, premier alinéa, de façon que les mesures prises par l'État membre ne soient plus nécessaires. Lorsque l'Agence considère que le problème peut être traité de cette manière, elle prend la décision appropriée à cet effet. Lorsqu'elle considère que le problème ne peut être traité de cette manière, elle adresse une recommandation à la Commission concernant les modifications des actes délégués adoptés sur la base du présent règlement qu'elle juge nécessaires du fait de l'application du paragraphe 1.
4. Lorsque cela est nécessaire du fait de l'application du paragraphe 1, la Commission envisage sans délai et compte tenu de la recommandation de l'Agence de modifier l'un ou l'autre des actes délégués adoptés en application des articles 18, paragraphe 1, 25, paragraphe 1, 28, paragraphe 1, 34, paragraphe 1, 39, paragraphe 1, 44, paragraphe 1, 47, paragraphe 1 et 50, paragraphe 1.

Article 60

Mesures dérogatoires

1. Les États membres peuvent accorder à toute personne physique ou morale soumise au présent règlement des dérogations aux exigences qui lui sont applicables en vertu des dispositions du chapitre III, autres que les exigences essentielles fixées dans ces dispositions, ou en vertu des actes délégués ou d'exécution adoptés sur la base de ces dispositions, en cas de circonstances imprévisibles urgentes touchant ces personnes ou de besoins opérationnels urgents de ces personnes, lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - (a) il n'est pas possible d'agir de manière adéquate face à ces circonstances ou besoins dans le respect des exigences applicables;
 - (b) un niveau acceptable de sécurité, de protection de l'environnement et de respect des exigences essentielles applicables est garanti, si nécessaire par l'application de mesures d'atténuation;
 - (c) l'État membre a atténué autant que possible toute distorsion des conditions du marché liée à l'octroi de la dérogation; et
 - (d) la dérogation est d'une portée et d'une durée limitées au strict nécessaire et appliquée d'une manière non discriminatoire.

En pareil cas, l'État membre concerné notifie immédiatement à la Commission, à l'Agence et aux autres États membres, au moyen du répertoire établi en application de l'article 63, la dérogation accordée, les raisons qui la motivent et, le cas échéant, les mesures d'atténuation nécessaires appliquées.

2. Lorsque la durée des dérogations visées au paragraphe 1 dépasse huit mois consécutifs ou lorsqu'un État membre a accordé les mêmes dérogations à plusieurs reprises et que leur durée totale dépasse huit mois, l'Agence procède à une évaluation en vue de déterminer si les conditions du paragraphe 1 sont remplies et formule, dans les trois mois qui suivent la date de réception de la notification visée au paragraphe 1, une recommandation à la Commission sur la base du résultat de cette évaluation. L'Agence consigne cette recommandation dans le répertoire visé à l'article 63.

En pareil cas, la Commission évalue, compte tenu de cette recommandation, si ces conditions sont remplies. Lorsque la Commission considère que ces conditions ne sont pas remplies ou qu'elle s'écarte de l'évaluation effectuée par l'Agence, elle adopte, dans les trois mois à compter de la date de réception de cette recommandation, une décision d'exécution à cet effet, qui est publiée au *Journal officiel de l'union européenne* et consignée dans le répertoire établi en application de l'article 63.

L'État membre concerné révoque immédiatement la dérogation octroyée en application du paragraphe 1 dès la notification de cette décision d'exécution.

3. Lorsqu'un État membre considère que la conformité aux exigences essentielles applicables énoncées dans les annexes peut être démontrée par d'autres moyens que ceux prévus dans les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base du présent règlement, et que ces moyens présentent des avantages significatifs en termes de sécurité de l'aviation civile ou d'efficacité pour les personnes soumises au présent règlement ou pour les autorités concernées, il peut soumettre à la Commission et à l'Agence, par l'intermédiaire du répertoire établi en application de l'article 63, une demande motivée de modification de l'acte délégué ou d'exécution concerné de façon à permettre l'utilisation de ces autres moyens.

En pareil cas, l'Agence adresse, sans délai indu, une recommandation à la Commission sur la question de savoir si la demande de l'État membre remplit les conditions du premier paragraphe.

Lorsque cela est nécessaire aux fins de l'application du présent paragraphe, la Commission envisage, sans délai et compte tenu de cette recommandation, de modifier l'acte délégué ou d'exécution concerné.

Article 61

Collecte, échange et analyse d'informations

1. La Commission, l'Agence et les autorités compétentes nationales échangent toutes les informations dont elles disposent dans le contexte de l'application du présent règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci et qui présentent de l'intérêt pour les autres parties aux fins de l'exécution de leurs tâches en application du présent règlement. Les autorités compétentes des États membres chargées d'enquêter sur des accidents et incidents dans l'aviation civile, ou d'analyser des événements, sont également habilitées à accéder à ces informations aux fins de l'exécution de leurs tâches. Ces informations peuvent également être diffusées auprès des parties intéressées conformément aux actes délégués visés au paragraphe 4.
2. L'Agence coordonne à l'échelon de l'Union la collecte, l'échange et l'analyse des informations sur les questions entrant dans le champ du présent règlement. À cet effet, l'Agence peut conclure des arrangements administratifs avec des personnes physiques ou morales soumises au présent règlement, ou des associations de telles personnes, relatifs à la collecte, l'échange et l'analyse d'informations.
3. Sur demande de la Commission, l'Agence analyse les questions urgentes ou importantes entrant dans le champ du présent règlement. Au besoin, les autorités nationales compétentes coopèrent avec l'Agence aux fins de ces analyses.
4. La Commission adopte des règles détaillées relatives aux modalités de l'échange des informations visées au paragraphe 1er entre la Commission, l'Agence et les autorités

nationales compétentes et de la diffusion de ces informations auprès des parties intéressées. Ces règles sont contenues dans des actes d'exécution qui sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 116, paragraphe 3.

Les règles détaillées visées au premier alinéa tiennent compte:

- (a) de la nécessité de fournir aux personnes physiques ou morales soumises au présent règlement les informations dont elles ont besoin pour se conformer aux objectifs énoncés à l'article 1^{er} et contribuer à leur réalisation;
 - (b) la nécessité de limiter la diffusion et l'utilisation des informations au strict nécessaire pour la réalisation de ces objectifs;
 - (c) de la nécessité de prévenir la mise à disposition ou l'utilisation des informations en vue de déterminer des fautes ou des responsabilités.
5. La Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes ainsi que les personnes physiques ou morales et les associations de ces personnes visées au paragraphe 2, prennent les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité appropriée des informations qu'elles reçoivent en application du présent article, sans préjudice des exigences de confidentialité plus strictes prévues par le règlement (UE) n° 996/2010, le règlement (UE) n° 376/2014 ou d'autres dispositions législatives de l'Union.
6. Afin d'informer le public du niveau global de la sécurité de l'aviation civile dans l'Union, l'Agence publie chaque année un rapport sur la sécurité. Ce rapport contient une analyse de la situation générale en matière de sécurité dans une formulation simple et facile à comprendre, et indique si des risques accrus existent pour la sécurité.

Article 62

Protection des sources d'information

1. Lorsque les informations visées à l'article 61, paragraphes 1 et 2, ont été communiquées à une autorité nationale compétente, la source de ces informations est protégée conformément à la législation nationale et de l'Union applicable en matière de protection de la source d'information concernant la sécurité de l'aviation civile. Lorsque ces informations sont communiquées par une personne physique à la Commission ou à l'Agence, la source de ces informations n'est pas révélée et les coordonnées personnelles de cette source ne sont pas consignées avec les informations fournies.
2. Sans préjudice des dispositions de droit pénal national applicables, les États membres s'abstiennent d'intenter des actions en justice concernant des infractions à la loi commises de manière non préméditée ou par inadvertance, dont ils auraient connaissance uniquement parce que ces informations concernant des infractions leur ont été communiquées en application du présent règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

Les dispositions du premier alinéa ne s'appliquent pas au cas de faute intentionnelle ou en cas de négligence grave manifeste d'un risque évident et de manquement patent à la responsabilité professionnelle consistant à prendre les mesures qui s'imposent à elles-mêmes en pareille circonstance, d'où résulte un dommage prévisible à une

personne ou un bien, ou qui compromet gravement le niveau de sécurité de l'aviation civile.

3. Les États membres peuvent maintenir ou adopter des mesures visant à renforcer la protection des sources d'information visées au paragraphe 1er.
4. Les employés et les personnels sous contrat qui fournissent des informations en application du présent règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci ne subissent, en relation avec les informations fournies, aucun préjudice de la part de leurs employeurs ou de l'organisme auquel ils fournissent des services.

Les dispositions du premier alinéa ne s'appliquent pas au cas de faute intentionnelle ou en cas de négligence grave manifeste d'un risque évident et de manquement patent à la responsabilité professionnelle consistant à prendre les mesures qui s'imposent d'elles-mêmes en pareille circonstance, d'où résulte un dommage prévisible à une personne ou un bien, ou qui compromet gravement la sécurité de l'aviation civile.

5. Les dispositions du présent article n'empêchent pas les États membres, la Commission ni l'Agence d'entreprendre toute action nécessaire pour maintenir ou améliorer la sécurité de l'aviation civile.
6. Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte aux règles relatives à la protection de la source d'information énoncées dans le règlement (CE) n° 996/2010 et dans le règlement (CE) n° 376/2014.

Article 63

Répertoire d'informations

1. L'Agence établit, en coopération avec la Commission et les autorités nationales compétentes, et gère un répertoire d'informations nécessaires pour garantir une coopération efficace entre l'Agence et les autorités nationales compétentes concernant l'exécution de leurs tâches liées à la certification, la supervision et l'application en vertu du présent règlement.

Ce répertoire comprend des informations concernant:

- (a) les certificats délivrés et les déclarations reçues par l'Agence et les autorités nationales compétentes conformément aux dispositions du chapitre III et des articles 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 et 70;
- (b) les certificats délivrés et les déclarations reçues par les entités qualifiées pour le compte de l'Agence et des autorités nationales compétentes conformément à l'article 58, paragraphe 3;
- (c) les accréditations accordées par l'Agence et par les autorités nationales compétentes aux entités qualifiées conformément à l'article 58, y compris les informations sur le champ de l'accréditation;
- (d) les mesures prises par les États membres en application de l'article 2, paragraphes 6 et 7, ainsi que les décisions correspondantes de la Commission;
- (e) les décisions de la Commission prises en application de l'article 2, paragraphe 4;

- (f) les décisions des États membres prises en application de l'article 36, paragraphe 2;
 - (g) les transferts de responsabilité par les États membres à l'Agence ou à un autre État membre, conformément aux articles 53 et 54, avec indication de la nature des responsabilités transférées;
 - (h) les décisions de la Commission prises conformément à l'article 55, avec indication des responsabilités transférées à l'Agence en application de ces décisions;
 - (i) les décisions de la Commission prises conformément à l'article 56;
 - (j) les notifications par les autorités compétentes concernant les régimes individuels de spécification de temps de vol soumis à l'Agence sur la base des actes délégués adoptés conformément à l'article 28, paragraphe 1, point f) et des avis correspondant de l'Agence émis conformément à l'article 65, paragraphe 7;
 - (k) les notifications par les États membres concernant les mesures prises pour réagir immédiatement à un problème lié à la sécurité de l'aviation civile et concernant l'octroi de dérogations, ainsi que les recommandations de l'Agence et les décisions de la Commission correspondantes, en application des articles 59, paragraphe 1 et 60, paragraphe 1;
 - (l) les demandes émanant d'États membres concernant d'autres moyens de conformité, et les recommandations correspondantes de l'Agence en application de l'article 60, paragraphe 3;
 - (m) les notifications par l'Agence et les décisions correspondantes de la Commission en application de l'article 65, paragraphe 4;
 - (n) d'autres informations qui peuvent être nécessaires pour garantir la coopération efficace visée au premier alinéa.
2. Les autorités nationales compétentes, les examinateurs aéromédicaux et les centres aéromédicaux échangent également par l'intermédiaire du répertoire des informations concernant l'aptitude médicale des pilotes. Toutes les informations revêtant un caractère personnel, notamment les données relatives à la santé, sont limitées au strict nécessaire pour assurer la certification et la supervision efficaces des pilotes conformément à l'article 20.
 3. Toutes les données à caractère personnel, notamment les données relatives à la santé, enregistrées dans le répertoire, ne sont pas stockées pendant plus longtemps que nécessaire aux fins pour lesquelles elles ont été recueillies ou pour lesquelles elles sont traitées.
 4. Les États membres et l'Agence veillent à ce que les personnes dont les données à caractère personnel sont traitées dans le répertoire soient informées préalablement à ce traitement.
 5. Les États membres et l'Agence peuvent limiter les droits des personnes concernées par les données à l'accès, la rectification et la suppression des données à caractère personnel les concernant enregistrées dans le répertoire dans la mesure strictement nécessaire pour sauvegarder la sécurité de l'aviation civile, conformément à l'article 13 de la directive 95/46/CE et à l'article 20 du règlement (CE) n° 45/2001.

6. Sans préjudice du paragraphe 7, la Commission, l'Agence, les autorités nationales compétentes et toute autorité compétente des États membres chargée d'enquêter sur les accidents et incidents dans l'aviation civile disposent d'un accès sécurisé en ligne, aux fins de l'exécution de leurs tâches, à toutes les informations présentes dans le répertoire.

Au besoin, la Commission et l'Agence peuvent diffuser auprès de parties intéressées, ou rendre publiques, certaines informations présentes dans le répertoire autres que celles visées au paragraphe 2.

7. Les informations incluses dans le répertoire sont protégées, par des outils et protocoles appropriés, contre l'accès non autorisé. L'accès aux informations visées au paragraphe 2 et leur divulgation sont limités aux personnes chargées de la certification et de la supervision de l'aptitude médicale des pilotes, aux fins de l'exécution de leurs tâches en application du présent règlement. Un accès limité à ces informations peut également être accordé à d'autres personnes autorisées aux fins du bon fonctionnement du répertoire, en particulier sa maintenance technique. Les personnes autorisées à accéder aux informations contenant des données à caractère personnel reçoivent au préalable une formation concernant la législation applicable relative à la protection de ces données et les sauvegardes y afférentes.
8. La Commission adopte les règles nécessaires pour le fonctionnement et la gestion du répertoire. Ces règles sont énoncées dans des actes d'exécution qui sont adoptés conformément à la procédure d'examen visé à l'article 116, paragraphe 3, et fixent des exigences détaillées concernant:
- (a) les aspects techniques de la mise en place et de la maintenance du répertoire;
 - (b) la classification des informations à transmettre par la Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes en vue de leur enregistrement dans le répertoire, y compris la forme et les modalités de transmission de ces informations;
 - (c) les mises à jour régulières et normalisées des informations stockées dans le répertoire;
 - (d) les modalités de la diffusion et de la publication de certaines informations incluses dans le répertoire conformément au paragraphe 6;
 - (e) la classification des informations concernant l'aptitude médicale des pilotes qui doivent être communiquées par les autorités nationales compétentes, les examinateurs aéromédicaux et les centres aéromédicaux, en vue de leur enregistrement dans le répertoire, y compris la forme et les modalités de la transmission de ces informations;
 - (f) les modalités de la protection des informations stockées dans le répertoire contre les accès non autorisés, la restriction de l'accès aux informations et la protection des données à caractère personnel incluses dans le répertoire, conformément à la législation applicable de l'Union dans le domaine de la protection des données à caractère personnel, en particulier contre la destruction, la perte, l'altération ou la divulgation accidentelle ou illégale;
 - (g) la période de stockage maximale admissible en ce qui concerne les données à caractère personnel incluses dans le répertoire, y compris les informations concernant l'aptitude médicale des pilotes qui constituent des données à caractère personnel;

- (h) les conditions détaillées dans lesquelles les États membres et l'Agence peuvent limiter, pour les personnes concernées par les données, les droits d'accès, de rectification et de suppression des données à caractère personnel incluses dans le répertoire, aux fins du paragraphe 5.

CHAPITRE V

AGENCE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE DE L'UNION EUROPÉENNE

SECTION I

TACHES

Article 64

Création et fonctions de l'Agence

1. Une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne est établie.
Afin d'assurer le bon fonctionnement et le développement harmonieux de l'aviation civile dans l'Union conformément aux objectifs énoncés à l'article premier, l'Agence:
 - (a) effectue toute tâche et formule des avis sur toutes les questions entrant dans le champ du présent règlement;
 - (b) assiste la Commission en préparant les mesures à prendre en application du présent règlement. Lorsque ces mesures comprennent des règles techniques, la Commission ne peut changer leur contenu sans coordination préalable avec l'Agence;
 - (c) apporte à la Commission le soutien technique, scientifique et administratif nécessaire à l'accomplissement de ses missions;
 - (d) prend les mesures nécessaires dans les limites des pouvoirs qui lui sont conférés par le présent règlement ou un autre acte de l'Union;
 - (e) effectue des inspections, d'autres activités de suivi et des enquêtes en tant que de besoin aux fins de l'exécution de ses tâches en application du présent règlement, ou à la demande de la Commission;
 - (f) exécute, dans son domaine de compétence, pour le compte des États membres, les fonctions et les tâches qui incombent à ces derniers au titre des conventions internationales applicables, et notamment la convention de Chicago;
 - (g) aide les autorités nationales compétentes à s'acquitter de leurs tâches, en particulier par la mise en place d'un forum pour les échanges d'informations et d'expertise;
 - (h) contribue, sur demande, à mettre en place des indicateurs de performance, à les relever et à consigner et analyser les résultats, lorsque la législation de l'Union prévoit des normes de performance en relation avec l'aviation civile;
 - (i) coopère avec d'autres institutions, organes, offices et agences de l'Union dans les domaines où leurs activités touchent à des aspects techniques de l'aviation civile.

Article 65

Mesures adoptées par l'Agence

1. L'Agence, sur demande, assiste la Commission dans la préparation de propositions de modification du présent règlement et d'actes délégués et d'exécution qui doivent être adoptés sur la base du présent règlement. Les documents que l'Agence soumet à la Commission à ces fins revêtent la forme d'avis.
2. L'Agence émet des recommandations à l'intention de la Commission en ce qui concerne l'application des articles 59 et 60.
3. L'Agence, conformément à l'article 104 et aux actes délégués et d'exécution applicables adoptés sur la base du présent règlement, publie des spécifications relatives à la certification, des moyens acceptables de conformité et des orientations pour l'application du présent règlement ainsi que des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.
4. L'Agence prend les décisions requises pour l'application des articles 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 et 73.

L'Agence peut accorder des dérogations à toute personne physique ou morale à laquelle elle a délivré un certificat dans les situations et sous les conditions énoncées à l'article 60, paragraphe 1. En pareil cas, l'Agence notifie immédiatement à la Commission et aux États membres, par l'intermédiaire du répertoire établi en application de l'article 63, les dérogations accordées, les raisons qui les motivent et, le cas échéant, les mesures d'atténuation nécessaires appliquées. Lorsque la durée des mesures visées au paragraphe 1^{er} dépasse huit mois consécutifs ou lorsqu'un État membre a pris les mêmes mesures à plusieurs reprises et que leur durée totale dépasse huit mois, la Commission évalue si ces conditions sont remplies, et lorsqu'elle juge que tel n'est pas le cas, elle adopte une décision d'exécution à cet effet qui est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* et enregistrée dans le répertoire établi en application de l'article 63. L'Agence révoque immédiatement la dérogation octroyée dès la notification de cette décision d'exécution.

5. L'Agence publie des rapports sur les inspections et les autres activités de suivi menées en application de l'article 73.
6. L'Agence réagit sans retard injustifié en cas de problème de sécurité urgent entrant dans le champ du présent règlement, en déterminant l'action correctrice à mener par les autorités nationales compétentes ou des personnes physiques ou morales soumises aux dispositions du présent règlement et en diffusant des informations sur ces autorités nationales compétentes et ces personnes, y compris des directives ou des recommandations, lorsque cela est nécessaire pour garantir la réalisation des objectifs énoncés à l'article premier.
7. L'Agence émet des avis sur les régimes individuels de spécification de temps de vol proposés par les États membres en application des actes délégués adoptés conformément à l'article 28, paragraphe 1, point f) qui s'écartent des spécifications de certification adoptées par l'Agence.

Article 66

Certification en matière de navigabilité et d'environnement

1. En ce qui concerne les produits, les pièces et les équipements non fixes visés à l'article 2, paragraphe 1, point a) et point b) i), l'Agence exécute pour le compte des États membres, le cas échéant et comme spécifié dans la convention de Chicago ou dans ses annexes, les fonctions et les tâches qui sont celles de l'État de conception, de fabrication ou d'immatriculation lorsqu'elles se rapportent à la certification de la conception et aux informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité. À cette fin, elle doit en particulier:
 - (a) pour chaque conception d'un produit pour lequel un certificat de type, un certificat de modification, y compris un certificat de type supplémentaire, ou un agrément de conception de réparation a été demandé conformément à l'article 11, établir et notifier au demandeur la base de la certification de type;
 - (b) pour chaque produit pour lequel un certificat de navigabilité restreint ou un certificat acoustique restreint a été appliqué conformément à l'article 17, paragraphe 2, point a), établir et notifier au demandeur les spécifications de navigabilité particulières ou le code spécifique de compatibilité environnementale des produits;
 - (c) pour chaque conception d'une pièce ou d'un équipement non fixe pour lequel un certificat a été demandé conformément aux articles 12 et 13 respectivement, établir et notifier au demandeur la base de certification;
 - (d) pour les aéronefs pour lesquels un permis de vol a été demandé conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), délivrer l'approbation des conditions de vol associées liées à la conception;
 - (e) établir et mettre à disposition les spécifications de navigabilité et de compatibilité environnementale applicable à la conception des produits et des pièces qui font l'objet d'une déclaration conformément à l'article 17, paragraphe 1, point a);
 - (f) assumer des tâches liées à la certification, la supervision et l'application conformément à l'article 51, paragraphe 3, en ce qui concerne les certificats de type, les certificats de type restreints, les certificats de modifications, y compris les certificats de type supplémentaires, et les agréments de conception de réparation pour la conception de produits conformément à l'article 11 et à l'article 17, paragraphe 1, point b);
 - (g) être responsable des tâches liées à la certification, la supervision et l'application conformément à l'article 51, paragraphe 3 en ce qui concerne les certificats pour la conception d'équipements non fixes et de pièces conformément aux articles 12 et 13;
 - (h) délivrer les fiches de données environnementales appropriées sur la conception des produits, qu'elle certifie conformément à l'article 11;
 - (i) garantir le maintien des fonctions de navigabilité des produits, pièces et équipements non fixes qu'elle a certifiés et à l'égard desquels elle assure une supervision, notamment en réagissant sans retard injustifié face à un problème de sécurité et en émettant et diffusant les informations obligatoires pertinentes;

L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, la supervision et l'application conformément à l'article 51, paragraphe 3, en ce qui concerne:

- (a) l'agrément des organismes responsables de la conception des produits, pièces et équipements non fixes, conformément à l'article 15, paragraphe 1;
- (b) les agréments des organismes responsables de la fabrication, de la maintenance et de la gestion du maintien de la navigabilité des produits, pièces et équipements non

fixes, ainsi que des organismes intervenant dans la formation du personnel, conformément à l'article 15, lorsque ces organismes ont leur lieu principal d'activité en dehors du territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en application de la convention de Chicago.

2. L'Agence est responsable des tâches liées à la supervision et à l'application conformément à l'article 54, paragraphe 3, eu égard aux déclarations faites par des organismes conformément à l'article 17, paragraphe 1, point a).

Article 67

Certification du personnel navigant

1. L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, la supervision et l'application conformément à l'article 51, paragraphe 3, en ce qui concerne les agréments des organismes de formation des pilotes et des équipages de cabine ainsi que des centres aéromédicaux visés à l'article 22, lorsque ces organismes et centres ont leur principal lieu d'activité en dehors du territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en application de la convention de Chicago.
2. L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, la supervision et l'application conformément à l'article 51, paragraphe 3, eu égard aux certificats pour des simulateurs d'entraînement au vol conformément à l'article 23, dans chacun des cas suivants:
 - (a) le simulateur est exploité par un organisme auquel l'Agence a délivré un certificat conformément au paragraphe 1^{er};
 - (b) le simulateur est situé sur le territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en application de la convention de Chicago et il est exploité par un organisme qui a été certifié par l'Agence conformément au paragraphe 1^{er} et dont le principal lieu d'activité se situe en dehors de ce territoire;
 - (c) le simulateur est situé en dehors du territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en application de la convention de Chicago et il est exploité par un organisme qui n'a pas été certifié par l'Agence conformément au paragraphe 1^{er} et dont le principal lieu d'activité se situe sur ce territoire.

Article 68

ATM/ANS

1. L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, la supervision et l'application conformément à l'article 51, paragraphe 3, en ce qui concerne:
 - (a) les certificats pour les prestataires des services ATM/ANS visés à l'article 36, lorsque ces prestataires ont leur principal lieu d'activité situé en dehors du territoire auquel s'appliquent les traités et qui sont responsables de la prestation de services ATM/ANS dans l'espace aérien de ce territoire;
 - (b) les certificats des prestataires de services ATM/ANS visés à l'article 36, lorsque ces prestataires assurent des services ATM/ANS paneuropéens;

- (c) les certificats pour les organismes visés à l'article 37 et les déclarations faites par ceux-ci, lorsqu'ils interviennent dans la conception, la fabrication ou la maintenance de systèmes et composants ATM/ANS paneuropéens;
 - (d) les déclarations faites par les prestataires de services ATM/ANS auxquels l'Agence a délivré un certificat conformément aux points a) et b), en ce qui concerne les systèmes et composants ATM/ANS qui sont mis en service par ces prestataires conformément à l'article 38, paragraphe 1.
2. En ce qui concerne les systèmes et composants visés à l'article 38, l'Agence:
- (a) lorsque les actes délégués adoptés en application de l'article 39 le prévoient, établit et notifie au demandeur les spécifications détaillées applicables aux systèmes et composants ATM/ANS dont dépendent la sécurité et l'interopérabilité et qui sont soumis à certification ou à déclaration conformément à l'article 38, paragraphe 2;
 - (b) lorsque les actes délégués adoptés en application de l'article 39 le prévoient, est responsable des tâches liées à la certification, la supervision et l'application conformément à l'article 51, paragraphe 3, en ce qui concerne les certificats et déclarations concernant les systèmes et composants ATM/ANS dont dépendent la sécurité et l'interopérabilité conformément à l'article 38, paragraphe 2.

Article 69

Certification des contrôleurs de la circulation aérienne

L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, la supervision et l'application conformément à l'article 51, paragraphe 3, en ce qui concerne les certificats des organismes de formation de contrôleurs de la circulation aérienne visés à l'article 42, lorsque ces organismes ont leur principal lieu d'activité en dehors du territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en application de la convention de Chicago et, le cas échéant, leur personnel.

Article 70

Supervision des exploitants de pays tiers et de la sécurité internationale

1. L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, la supervision et l'application conformément à l'article 51, paragraphe 3, en ce qui concerne les autorisations des activités visées à l'article 49, paragraphes 1 et 2, et les déclarations faites par les exploitants visés à l'article 49, paragraphe 2, sauf si un État membre assure les fonctions et exécute les tâches de l'État de l'exploitant à l'égard des exploitants concernés.
2. L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, la supervision et l'application conformément à l'article 51, paragraphe 3, en ce qui concerne les autorisations des aéronefs et des pilotes visées à l'article 50, paragraphe 1, point a).
3. L'Agence, sur demande, assiste la Commission dans la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2111/2005 en effectuant les évaluations nécessaires, y compris les inspections sur place, des exploitants de pays tiers et des autorités chargées de leur supervision. Elle communique à la Commission les résultats de ces évaluations, accompagnés des recommandations appropriées.

Article 71

Enquêtes menées par l'Agence

1. L'Agence mène, soit elle-même, soit par l'intermédiaire des autorités nationales compétentes ou d'entités qualifiées, les enquêtes nécessaires pour l'exécution de ses tâches liées à la certification, la supervision et l'application conformément à l'article 51, paragraphe 3.
2. Aux fins de la conduite des enquêtes visées au paragraphe 1^{er}, l'Agence est habilitée à:
 - (a) demander aux personnes physiques ou morales auxquelles elle a délivré un certificat ou qui lui ont fait une déclaration de lui communiquer toutes les informations nécessaires;
 - (b) demander à ces personnes de fournir des explications orales sur tout fait, document, objet, procédure ou autre point pertinent pour déterminer si elles satisfont aux dispositions du présent règlement et des actes délégués ou d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;
 - (c) accéder à tous locaux, terrains et moyens de transport de ces personnes;
 - (d) examiner, copier ou consigner des extraits de tout document, registre ou donnée détenu par ces personnes ou auquel elles ont accès, quel que soit le support sur lequel les informations en question sont stockées.

L'Agence est également, lorsque cela est nécessaire pour déterminer si une personne à laquelle elle a délivré un certificat, ou qui lui a fait une déclaration, satisfait aux dispositions du présent règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, habilitée à exercer les pouvoirs énoncés au premier alinéa en relation avec toute personne physique ou morale dont il peut raisonnablement être attendu qu'elle possède ou ait accès aux informations pertinentes à ce propos.

Les pouvoirs prévus au présent paragraphe sont exercés en conformité avec la législation nationale de l'État membre dans lequel l'investigation a lieu, compte dûment tenu des droits et des intérêts légitimes des personnes concernées et en conformité avec le principe de proportionnalité. Lorsque la législation nationale applicable impose une autorisation préalable de l'autorité judiciaire de l'État membre ou du pays tiers concerné avant de pénétrer dans les locaux, terrains et moyens de transport tels que visés au point c) du premier alinéa, ces pouvoirs sont exercés seulement après obtention de cette autorisation préalable.

3. L'Agence veille à ce que les membres de son personnel et, le cas échéant, tout autre expert participant à l'enquête, soient suffisamment qualifiés, aient reçu des instructions appropriées et soient dûment autorisés. Ces personnes exercent leurs pouvoirs sur production d'un mandat écrit.
4. Les fonctionnaires des autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être menée assistent l'Agence, à sa demande, aux fins de l'enquête. Lorsqu'une telle assistance est requise, l'Agence informe en temps utile avant l'enquête l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être menée en précisant qu'une assistance est requise.

Article 72

Amendes et astreintes

1. La Commission peut, à la demande de l'Agence, imposer à une personne physique ou morale à laquelle elle a délivré un certificat ou qui lui a fait une déclaration, conformément au présent règlement, l'une ou l'autre des sanctions suivantes, ou les deux:
 - (a) une amende, lorsque cette personne a enfreint, volontairement ou par négligence, une des dispositions du présent règlement ou des actes délégués ou d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;
 - (b) le paiement d'une astreinte lorsque cette personne a enfreint une de ces dispositions ou lorsqu'une telle infraction est imminente, afin de contraindre cette personne à se conformer à ces dispositions.
2. Les amendes et astreintes visées au paragraphe 1^{er} sont effectives, proportionnées et dissuasives. Elles tiennent compte de la gravité du cas, et en particulier de la mesure dans laquelle la sécurité ou la protection de l'environnement se trouve compromise, et de la capacité économique de la personne physique ou morale concernée.

Le montant des amendes n'est pas supérieur à 4 % du revenu ou du chiffre d'affaires annuel de la personne physique ou morale concernée. Le montant de l'astreinte n'est pas supérieur à 2,5 % du revenu ou du chiffre d'affaires journalier moyen de la personne physique ou morale concernée.
3. La Commission impose des amendes et des astreintes en application du paragraphe 1^{er} lorsque toutes les autres mesures prévues par le présent règlement et par les actes délégués adoptés sur la base de celui-ci pour ces infractions sont inadéquates ou disproportionnées.
4. En ce qui concerne l'imposition d'amendes et d'astreintes conformément aux dispositions du présent article, la Commission fixe, au moyen d'actes délégués sur la base de l'article 117:
 - (a) les critères détaillés et une méthodologie de fixation du montant de l'amende ou de l'astreinte;
 - (b) des règles détaillées applicables aux mesures connexes et au régime de notification, ainsi qu'à la procédure de décision, y compris les dispositions en matière de droit de la défense, d'accès aux dossiers, de représentation juridique, de confidentialité et de dispositions temporelles; et
 - (c) les procédures pour la perception des amendes et des astreintes.
5. La Cour de justice de l'Union européenne statue avec compétence de pleine juridiction sur les recours formés contre les décisions de la Commission en application du paragraphe 1^{er}. Elle peut supprimer, réduire ou majorer l'amende ou l'astreinte infligée.
6. Les décisions de la Commission prises en application du paragraphe 1^{er} ne relèvent pas du droit pénal.

Article 73

Suivi des États membres

1. L'Agence assiste la Commission dans le suivi de l'application par les États membres des dispositions du présent règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci en menant des inspections et d'autres activités de suivi. Ces

inspections et autres activités de suivi visent également à assister les États membres aux fins de l'application uniforme de ces dispositions.

L'Agence fait rapport sur les inspections et les autres activités de suivi menées en application de l'article 73.

2. Aux fins de la conduite des inspections et autres activités de suivi visées au paragraphe 1^{er}, l'Agence est habilitée à:
 - (a) demander à toute autorité compétente nationale et à toute personne physique ou morale soumise au présent règlement de communiquer toutes les informations nécessaires;
 - (b) demander à ces autorités et personnes de fournir des explications orales sur tout fait, document, objet, procédure ou autre point pertinent pour déterminer si un État membre satisfait aux dispositions du présent règlement et des actes délégués ou d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;
 - (c) accéder à tous locaux, terrains et moyens de transport de ces autorités et personnes;
 - (d) examiner, copier ou consigner des extraits de tout document, registre ou donnée détenu par ces autorités ou personnes ou auquel elles ont accès, quel que soit le support sur lequel les informations en question sont stockées.

L'Agence est également, lorsque cela est nécessaire pour déterminer si un État membre satisfait aux dispositions du présent règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, habilitée à exercer les pouvoirs énoncés au premier alinéa en relation avec toute personne physique ou morale dont il peut raisonnablement être attendu qu'elle possède ou a accès aux informations pertinentes à ce propos.

Les pouvoirs prévus au présent paragraphe sont exercés en conformité avec la législation nationale de l'État membre dans lequel l'enquête a lieu, compte dûment tenu des droits et des intérêts légitimes des personnes concernées et en conformité avec le principe de proportionnalité. Lorsque la législation nationale applicable impose une autorisation préalable de l'autorité judiciaire de l'État membre concerné avant de pénétrer dans les locaux, terrains et moyens de transport tels que visés au point c) du premier alinéa, ces pouvoirs sont exercés seulement après obtention de cette autorisation préalable.

3. L'Agence veille à ce que les membres de son personnel et, le cas échéant, tout autre expert participant à l'inspection ou à l'autre activité de suivi, soient suffisamment qualifiés, aient reçu des instructions appropriées et soient dûment autorisés. Ces personnes exercent leurs pouvoirs sur production d'un mandat écrit.

En temps utile avant l'inspection ou l'autre activité de suivi, l'Agence informe l'État membre concerné de l'activité et de l'identité des membres de son personnel et de tout autre expert menant cette activité.

4. L'État membre concerné facilite l'inspection ou l'autre activité de suivi. Il veille à ce que les autorités et les personnes concernées coopèrent avec l'Agence.

Lorsqu'une personne physique ou morale ne coopère pas avec l'Agence, les autorités compétentes de l'État membre concerné apportent à l'Agence l'assistance nécessaire pour lui permettre d'effectuer l'inspection ou une autre activité de suivi.

5. Lorsqu'une inspection ou une autre activité de suivi conduite conformément au présent article concerne une personne physique ou morale soumise au présent règlement, les dispositions de l'article 71, paragraphes 2, 3 et 4 s'appliquent.
6. À la demande de l'État membre, les rapports établis par l'Agence en application du paragraphe 1^{er} sont disponibles dans la ou les langues officielles de l'Union de l'État membre où l'inspection a eu lieu.
7. L'Agence publie un résumé des informations concernant l'application par chaque État membre des dispositions du présent règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. Ce résumé inclut les informations figurant dans le rapport annuel sur la sécurité visées à l'article 61, paragraphe 6.
8. L'Agence contribue à l'évaluation de l'impact de la mise en œuvre du présent règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, sans préjudice de l'évaluation de la Commission en application de l'article 113, compte tenu des objectifs fixés à l'article 1^{er}.
9. La Commission adopte des règles détaillées concernant les méthodes de travail de l'Agence aux fins de l'exécution des tâches prévues dans le présent article. Ces règles figurent dans les actes d'exécution qui sont adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 116, paragraphe 2.

Article 74

Recherche et innovation

1. L'Agence assiste les États membres et la Commission dans la détermination des thèmes de recherche essentiels dans le domaine de l'aviation civile afin de contribuer à garantir la cohérence et la coordination entre la recherche et développement sur fonds publics et les politiques entrant dans le champ du présent règlement.
2. L'Agence soutient la Commission aux fins de la définition et de l'exécution des programmes-cadres de l'Union pour des activités de recherche et d'innovation et des programmes de travail annuels et pluriannuels pertinents, y compris aux fins des procédures d'évaluation, de l'examen des projets financés et de l'exploitation des résultats des projets de recherche et d'innovation.
3. L'Agence peut mettre sur pied et financer des activités de recherche pour autant qu'elles se limitent strictement à l'amélioration des activités relevant de son domaine de compétence. Les besoins et activités de l'Agence en matière de recherche sont inscrits dans son programme de travail annuel.
4. Les résultats de la recherche financée par l'Agence sont publiés, sauf si les règles applicables en matière de propriété intellectuelle ou les règles de sécurité de l'Agence visées à l'article 112 excluent cette publication.
5. Outre les tâches énoncées aux paragraphes 1 à 4 et à l'article 64, l'Agence peut également mener des activités de recherche ad hoc, pour autant que celles-ci soient compatibles avec les tâches et les objectifs de l'Agence aux termes du présent règlement.

Article 75

Protection de l'environnement

1. Les mesures prises par l'Agence en ce qui concerne les émissions et le bruit, aux fins de la certification de la conception de produits conformément à l'article 11, visent à prévenir les effets nocifs significatifs pour l'environnement et la santé humaine imputables aux activités de l'aviation civile en cause.
2. Les États membres, la Commission, l'Agence et les autres institutions, organes, offices et agences de l'Union, coopèrent, dans leurs domaines de compétence respectifs, sur les questions environnementales, y compris celles visées dans le règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil²¹, en vue de garantir que les interdépendances entre la protection environnementale, la santé humaine et d'autres domaines techniques de l'aviation civile sont prises en compte.
3. L'Agence assiste la Commission aux fins de la définition et de la coordination des politiques et actions de protection de l'environnement dans le secteur de l'aviation civile, en particulier par la réalisation d'études et de simulations ainsi que par des conseils techniques.
4. Afin d'informer les parties intéressées et le public, l'Agence publie tous les trois ans un rapport environnemental qui fait un bilan objectif de la situation en matière de protection de l'environnement en relation avec l'aviation civile dans l'Union.

Article 76

Sûreté aérienne

1. Les États membres, la Commission et l'Agence coopèrent sur les questions de sûreté liées à l'aviation, y compris la cybersûreté, en vue de garantir que les interdépendances entre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile soient prises en compte.
2. L'Agence apporte, sur demande, une assistance technique à la Commission aux fins de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil²², notamment en effectuant des inspections de sûreté et en préparant les mesures à adopter sur la base de ce règlement.
3. Afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, l'Agence peut prendre les mesures nécessaires en application de l'article 65, paragraphe 6 et de l'article 66, paragraphe 1, point i). Avant de prendre de telles mesures, l'Agence obtient l'accord de la Commission et consulte les États membres.

²¹ Règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) n° 793/93 du Conseil et le règlement (CE) n° 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission (JO L 396 du 30.12.2006, p. 1).

²² Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

Article 77

Coopération internationale

1. L'Agence assiste, sur demande, la Commission dans sa gestion des relations avec les pays tiers et les organisations internationales qui se rapportent aux questions couvertes par le présent règlement. Cette assistance contribue en particulier à l'harmonisation des règles et à la reconnaissance mutuelle des certificats.
2. L'Agence peut coopérer avec les autorités compétentes des pays tiers et avec les organisations internationales compétentes sur les questions couvertes par le présent règlement. À cet effet, l'Agence peut, moyennant l'approbation préalable de la Commission, mettre en place des arrangements de travail avec ces autorités et organisations internationales.
3. L'Agence aide les États membres à s'acquitter de leurs obligations aux termes des conventions internationales dans les domaines couverts par le présent règlement, en particulier leurs obligations découlant de la convention de Chicago.
4. En coopération avec les États membres et la Commission, l'Agence établit, et met à jour au besoin, un répertoire qui comprend:
 - (a) des informations sur la conformité du présent règlement, des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci et des mesures prises par l'Agence en application du présent règlement avec les normes et pratiques internationales recommandées;
 - (b) d'autres informations liées à la mise en œuvre du présent règlement, communes à tous les États membres et pertinentes pour le contrôle effectué par l'OACI afin de s'assurer que les États membres respectent la convention de Chicago ainsi que les normes et pratiques internationales recommandées;

Les États membres utilisent les informations contenues dans ce répertoire lorsqu'ils s'acquittent de leurs obligations aux termes de l'article 38 de la convention de Chicago et lorsqu'ils communiquent des informations à l'OACI dans le cadre du programme universel d'audits de supervision de la sécurité.

5. Sans préjudice des dispositions pertinentes du traité, la Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes collaborent, dans le cadre d'un réseau d'experts, sur les questions techniques entrant dans le champ du présent règlement et liées au travail de l'OACI.

L'Agence apporte à ce réseau l'appui administratif nécessaire, y compris une aide à la préparation et à l'organisation de ses réunions.

6. Outre les tâches énoncées aux paragraphes 1 à 5 et à l'article 64, l'Agence peut également engager une coopération technique ad hoc, et mener des projets de recherche et d'assistance avec des pays tiers et des organisations internationales, pour autant que celles-ci soient compatibles avec les tâches et les objectifs de l'Agence énoncés à l'article 1^{er}.

Article 78

Gestion de crises

1. L'Agence, dans son domaine de compétence, contribue à une réaction en temps utile en cas de crises de l'aviation et à l'atténuation de celles-ci.

2. L'Agence participe à la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise prévue à l'article 18 du règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission²³.

Article 79

Formation dans le domaine de l'aviation

Afin de promouvoir les meilleures pratiques et l'uniformité de la mise en œuvre du présent règlement et des mesures adoptées sur la base de celui-ci, l'Agence peut dispenser de la formation, y compris en faisant appel à des prestataires extérieurs, aux autorités nationales compétentes, aux autorités compétentes de pays tiers, aux organisations internationales, aux personnes physiques ou morales soumises aux dispositions du présent règlement et à d'autres parties intéressées. L'Agence détermine et publie dans un document officiel les conditions que les formateurs extérieurs doivent remplir lorsqu'ils assurent des formations pour le compte de l'Agence aux fins du présent article.

Article 80

Mise en œuvre du ciel unique européen

L'Agence apporte, sur demande, lorsqu'elle possède l'expertise pertinente, une assistance technique à la Commission aux fins de la mise en œuvre du ciel unique européen, notamment:

- (a) en effectuant des inspections, enquêtes et études techniques;
- (b) en contribuant à la mise en œuvre d'un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau;
- (c) en contribuant à la mise en œuvre du plan directeur ATM, y compris le développement et le déploiement du programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR).

SECTION II

STRUCTURE INTERNE

Article 81

Statut juridique, siège et bureaux locaux

1. L'Agence est un organisme de l'Union. Elle a la personnalité juridique.
2. Dans chaque État membre, l'Agence possède la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par la législation nationale. Elle peut notamment acquérir et aliéner des biens immobiliers et mobiliers et ester en justice.

²³ Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 (JO L 185 du 15.7.2011, p. 1).

3. L'Agence a son siège à Cologne (République fédérale d'Allemagne).
4. L'Agence peut établir des bureaux locaux dans les États membres, sous réserve de l'accord de ces derniers, et conformément à l'article 91, paragraphe 4.
5. La représentation juridique de l'Agence est assurée par son directeur exécutif.

Article 82

Personnel

1. Le statut des fonctionnaires de l'Union européenne, le régime applicable aux autres agents de l'Union européenne²⁴ et les réglementations adoptées d'un commun accord des institutions de l'Union européenne aux fins de l'application dudit statut et dudit régime s'appliquent au personnel de l'Agence.
2. L'Agence peut avoir recours à des experts nationaux détachés ou à d'autres personnes qu'elle n'emploie pas. Le conseil d'administration adopte une décision établissant le régime applicable aux experts nationaux détachés auprès de l'Agence.

Article 83

Privilèges et immunités

Le protocole sur les privilèges et immunités de l'Union européenne s'applique à l'Agence ainsi qu'à son personnel.

Article 84

Responsabilité

1. La responsabilité contractuelle de l'Agence est régie par la législation applicable au contrat en question.
2. La Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour statuer en vertu de toute clause compromissoire contenue dans un contrat conclu par l'Agence.
3. En cas de responsabilité non contractuelle, l'Agence répare, conformément aux principes généraux communs aux droits des États membres, tout dommage causé par ses services ou par ses agents dans l'exercice de leurs fonctions.
4. La Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour connaître des litiges concernant la réparation des dommages visés au paragraphe 3.
5. La responsabilité personnelle des agents envers l'Agence est régie par les dispositions du statut ou du régime qui leur sont applicables.

Article 85

Fonctions du conseil d'administration

1. L'Agence a un conseil d'administration.

²⁴ Règlement (CEE, Euratom, CECA) n° 259/68 du Conseil du 29 février 1968 fixant le statut des fonctionnaires des Communautés européennes ainsi que le régime applicable aux autres agents de ces Communautés, et instituant des mesures particulières temporairement applicables aux fonctionnaires de la Commission (JO L 56 du 4.3.1968, p. 1).

2. Le conseil d'administration:
- (a) nomme le directeur exécutif et, s'il y a lieu, prolonge son mandat ou le démet de ses fonctions, conformément à l'article 92;
 - (b) adopte un rapport annuel consolidé sur les activités de l'Agence et le transmet, pour le 1^{er} juillet de chaque année, au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et à la Cour des comptes. Le rapport d'activité annuel consolidé est publié;
 - (c) adopte chaque année le document de programmation de l'Agence, à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, conformément à l'article 106;
 - (d) adopte le budget annuel de l'Agence, à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, conformément à l'article 109, paragraphe 11;
 - (e) établit des procédures pour la prise de décision par le directeur exécutif, comme indiqué aux articles 104 et 105;
 - (f) exerce ses fonctions en relation avec le budget de l'Agence en application des articles 109, 110 et 114;
 - (g) nomme les membres de la ou des chambres de recours en application de l'article 94;
 - (h) exerce l'autorité disciplinaire sur le directeur exécutif;
 - (i) donne son avis sur les règles relatives aux droits et aux redevances visées à l'article 115, paragraphe 2;
 - (j) adopte son règlement intérieur et celui du conseil exécutif;
 - (k) établit le régime linguistique de l'Agence;
 - (l) prend toutes décisions relatives à la création des structures internes de l'Agence et, si nécessaire, à leur modification;
 - (m) conformément au paragraphe 6, exerce, vis-à-vis du personnel de l'Agence, les compétences conférées à l'autorité investie du pouvoir de nomination par le statut des fonctionnaires et à l'autorité habilitée à conclure les contrats d'engagement par le régime applicable aux autres agents («compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination»);
 - (n) adopte les modalités de mise en œuvre appropriées pour donner effet au statut des fonctionnaires et au régime applicable aux autres agents conformément à l'article 110 du statut des fonctionnaires;
 - (o) assure un suivi adéquat des résultats et recommandations découlant des divers rapports d'audit et évaluations internes ou externes, ainsi que des enquêtes de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF);
 - (p) adopte des règles de prévention et de gestion des conflits d'intérêts en rapport avec ses membres, ainsi qu'avec les membres des chambres de recours;
 - (q) arrête les règles financières applicables à l'agence conformément à l'article 114;
 - (r) nomme un comptable, sans préjudice des dispositions du statut des fonctionnaires et du régime applicable aux autres agents, qui est totalement indépendant dans l'exercice de ses fonctions;
 - (s) adopte une stratégie antifraude proportionnée aux risques de fraude, tenant compte du rapport coûts-avantages des mesures à mettre en œuvre;

- (t) donne son avis sur le projet de programme européen de sécurité aérienne conformément à l'article 5;
- (u) adopte le plan européen pour la sécurité aérienne, conformément à l'article 6.
- 3. Le conseil d'administration peut conseiller le directeur exécutif sur toute question liée aux domaines couverts par le présent règlement.
- 4. Le conseil d'administration établit un organe consultatif de toutes les parties intéressées aux travaux de l'Agence, qu'il consulte avant de prendre des décisions dans les domaines visés au paragraphe 2, points c), e), f) et i). Le conseil d'administration peut également décider de consulter l'organe consultatif sur d'autres questions visées aux paragraphes 2 et 3. Le conseil d'administration n'est en tout état de cause pas lié par l'avis de l'organe consultatif.
- 5. Le conseil d'administration peut créer des organes de travail pour l'aider à s'acquitter de ses tâches, y compris l'élaboration de ses décisions et le suivi de leur mise en œuvre.
- 6. Le conseil d'administration adopte, conformément à l'article 110 du statut des fonctionnaires, une décision fondée sur l'article 2, paragraphe 1, du statut des fonctionnaires et sur l'article 6 du régime applicable aux autres agents, déléguant au directeur exécutif les compétences correspondantes relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination et définissant les conditions dans lesquelles cette délégation de compétences peut être suspendue. Le directeur exécutif est autorisé à sous-déléguer ces pouvoirs.

Lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, le conseil d'administration peut, par voie de décision, suspendre temporairement la délégation des compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination au directeur exécutif et de celles subdéléguées par ce dernier, et les exercer lui-même ou les déléguer à un de ses membres ou à un membre du personnel autre que le directeur exécutif.

Article 86

Composition du conseil d'administration

- 1. Le conseil d'administration est composé de représentants des États membres et de la Commission, disposant tous du droit de vote. Chaque État membre désigne un membre du conseil d'administration, ainsi qu'un suppléant qui représentera le membre en son absence. La Commission nomme deux représentants et leurs suppléants. La durée du mandat des membres titulaires et des membres suppléants est de quatre ans. Elle peut être prolongée.
- 2. Les membres titulaires et suppléants du conseil d'administration sont désignés sur la base de leurs connaissances, de leur expérience reconnue et de leur engagement dans le domaine de l'aviation civile, en tenant compte de leurs capacités de gestion et de leur expertise administrative et budgétaire, qui doivent servir pour promouvoir les objectifs du présent règlement. Ils doivent au moins avoir la responsabilité générale de la politique de sécurité de l'aviation civile dans leurs États membres respectifs.
- 3. Toutes les parties représentées au conseil d'administration s'efforcent de limiter la rotation de leurs représentants au conseil d'administration, afin d'assurer la continuité du travail de celui-ci. Toutes les parties visent à assurer une représentation équilibrée entre hommes et femmes au sein du conseil d'administration.

4. Le cas échéant, la participation de représentants de pays tiers européens en tant qu'observateurs au conseil d'administration ainsi que les conditions de cette participation sont fixées par les accords visés à l'article 118.
5. L'organe consultatif visé à l'article 85, paragraphe 4, désigne quatre de ses membres pour participer en qualité d'observateurs aux réunions du conseil d'administration. Ils représentent, d'une manière aussi large que possible, les différents points de vue représentés au sein de l'organe consultatif. Leur mandat est d'une durée de 24 mois renouvelable une fois pour une nouvelle période de 24 mois.

Article 87

Présidence du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration élit un président et un vice-président parmi ses membres disposant du droit de vote. Le vice-président remplace d'office le président lorsque celui-ci n'est pas en mesure d'assumer ses fonctions.
2. Le mandat du président et du vice-président a une durée de quatre ans renouvelable une fois pour une nouvelle période de quatre ans. Si le président ou le vice-président perd sa qualité de membre du conseil d'administration à un moment quelconque de son mandat, ce dernier expire automatiquement à la même date.

Article 88

Réunions du conseil d'administration

1. Les réunions du conseil d'administration sont convoquées par son président.
2. Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an en session ordinaire. Il se réunit, en outre, à la demande de son président, de la Commission ou d'un tiers au moins de ses membres.
3. Le directeur exécutif de l'Agence participe aux délibérations mais ne dispose pas du droit de vote.
4. Le conseil d'administration peut inviter toute personne dont l'avis pourrait présenter de l'intérêt à assister à ses réunions en qualité d'observateur.
5. L'Agence assure le secrétariat du conseil d'administration.

Article 89

Règles de vote du conseil d'administration

1. Sans préjudice de l'article 85, paragraphe 2, points c) et d), et de l'article 92, paragraphe 7, le conseil d'administration arrête ses décisions à la majorité de ses membres disposant du droit de vote. À la demande d'un membre du conseil d'administration, la décision visée à l'article 85, paragraphe 2, point k), est arrêtée à l'unanimité.
2. Chaque membre désigné conformément à l'article 86, paragraphe 1, dispose d'une voix. En l'absence d'un membre, son suppléant peut exercer son droit de vote. Ni les observateurs ni le directeur exécutif de l'Agence n'ont le droit de vote.
3. Le règlement intérieur du conseil d'administration fixe les modalités plus détaillées 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.

4. Les décisions sur les questions de budget ou de ressources humaines ne peuvent être adoptées que moyennant un vote positif de la Commission.

Article 90

Comité exécutif

1. Le conseil d'administration est assisté d'un conseil exécutif.
2. Le conseil d'administration:
 - (a) prépare les décisions devant être adoptées par le conseil d'administration;
 - (b) assure, avec le conseil d'administration, un suivi adéquat des conclusions et recommandations découlant des rapports d'audit et évaluations internes ou externes, ainsi que des enquêtes de l'OLAF;
 - (c) sans préjudice des responsabilités du directeur exécutif telles que définies à l'article 91, assiste et conseille celui-ci dans la mise en œuvre des décisions du conseil d'administration, en vue de renforcer la surveillance de la gestion administrative et budgétaire.
3. Lorsque l'urgence l'exige, le conseil exécutif peut prendre certaines décisions provisoires au nom du conseil d'administration, en particulier en matière de gestion administrative, y compris de suspendre la délégation des compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination, ainsi qu'en matière budgétaire. Elles doivent être soumises à la réunion suivante du conseil d'administration pour confirmation.
4. Le conseil exécutif se compose du président du conseil d'administration, de deux représentants de la Commission et de six autres membres nommés par le conseil d'administration parmi ses membres disposant du droit de vote. Le président du conseil d'administration est également président du conseil exécutif. Le directeur exécutif prend part aux réunions du conseil exécutif, mais n'y dispose pas du droit de vote. Le comité consultatif peut désigner l'un de ses membres comme observateur.
5. Le mandat des membres du conseil exécutif coïncide avec celui des membres du conseil d'administration. Le mandat des membres du conseil exécutif prend fin lorsqu'ils cessent d'être membres du conseil d'administration.
6. Le conseil exécutif tient une réunion ordinaire au moins tous les trois mois. Il se réunit en outre à l'initiative de son président ou à la demande de ses membres.
7. Le conseil d'administration établit le règlement intérieur du conseil exécutif.

Article 91

Responsabilités du directeur exécutif

1. Le directeur exécutif assure la gestion de l'Agence. Le directeur exécutif rend compte au conseil d'administration. Sans préjudice des compétences de la Commission, du conseil d'administration et du conseil exécutif, le directeur exécutif exerce ses fonctions en toute indépendance et ne sollicite ni n'accepte d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucun autre organisme.
2. Le directeur exécutif fait rapport au Parlement européen sur l'exécution de ses tâches lorsqu'il y est invité. Le Conseil peut inviter le directeur exécutif à lui faire rapport sur l'exécution de ses tâches.

3. Le directeur exécutif est responsable de l'exécution des tâches dévolues à l'Agence par le présent règlement ou d'autres actes législatifs de l'Union. En particulier, le directeur exécutif:
- (a) approuve les mesures de l'Agence précisées à l'article 65, dans les limites fixées par le présent règlement et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;
 - (b) décide de procéder aux enquêtes, inspections et autres activités de suivi prévues aux articles 71 et 73;
 - (c) décide de l'attribution de tâches aux entités qualifiées, conformément à l'article 58, paragraphe 1, et de la conduite des enquêtes effectuées pour le compte de l'Agence par les autorités nationales compétentes ou les entités qualifiées conformément à l'article 71, paragraphe 1;
 - (d) prend les mesures nécessaires concernant les activités de l'Agence liées à la coopération internationale, conformément à l'article 77;
 - (e) prend toutes les dispositions nécessaires, y compris l'adoption d'instructions administratives internes et la publication de notices, pour assurer le bon fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement;
 - (f) met en œuvre les décisions adoptées par le conseil d'administration;
 - (g) prépare le rapport annuel consolidé sur les activités de l'Agence et le soumet pour adoption au conseil d'administration;
 - (h) prépare le projet d'état prévisionnel des recettes et des dépenses de l'Agence, en application de l'article 109, et exécute son budget conformément à l'article 110;
 - (i) délègue ses pouvoirs à d'autres membres du personnel de l'Agence. La Commission définit les modalités de ces délégations, qui doivent être contenues dans des actes d'exécution adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 116, paragraphe 2;
 - (j) prépare le document de programmation visé à l'article 106, paragraphe 1, et le soumet au conseil d'administration pour adoption, après avoir obtenu l'avis de la Commission;
 - (k) met en œuvre le document de programmation visé à l'article 106, paragraphe 1, et fait rapport au conseil d'administration sur sa mise en œuvre;
 - (l) élabore un plan d'action donnant suite aux conclusions des rapports d'audit et évaluations internes ou externes, ainsi qu'aux enquêtes de l'OLAF, et présente des rapports semestriels à la Commission et des rapports réguliers au conseil d'administration et au conseil exécutif sur les progrès accomplis;
 - (m) protège les intérêts financiers de l'Union par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et d'autres activités illégales, par des contrôles efficaces et, si des irrégularités sont constatées, par le recouvrement des montants indûment payés et, le cas échéant, par des sanctions administratives et financières effectives, proportionnées et dissuasives;
 - (n) prépare une stratégie antifraude pour l'Agence et la présente au conseil d'administration pour adoption;
 - (o) prépare le projet de règles financières applicables à l'Agence;

- (p) prépare le plan européen de sécurité aérienne et ses mises à jour ultérieures et les soumet pour adoption au conseil d'administration;
 - (q) fait rapport au conseil d'administration sur la mise en œuvre du plan européen pour la sécurité aérienne;
 - (r) répond aux demandes d'assistance de la Commission formulées conformément au présent règlement;
 - (s) accepte le transfert de responsabilités à l'agence conformément aux articles 53 et 54;
 - (t) assure l'administration courante de l'Agence.
4. Le directeur exécutif est également chargé de déterminer s'il est nécessaire, pour accomplir les tâches de l'Agence de manière efficiente et efficace, d'établir un ou plusieurs bureaux locaux dans un ou plusieurs États membres. Cette décision nécessite le consentement préalable de la Commission, du conseil d'administration et de l'État membre dans lequel le bureau local doit être établi. Cette décision précise la portée des activités à mener dans ce bureau local de manière à éviter les coûts inutiles et les doubles emplois dans les fonctions administratives de l'Agence.

Article 92

Directeur exécutif

1. Le directeur exécutif est engagé en tant qu'agent temporaire de l'Agence conformément à l'article 2, point a), du régime applicable aux autres agents.
2. Le directeur exécutif est nommé par le conseil d'administration sur la base de son mérite ainsi que de ses compétences et de son expérience établies et utiles dans le domaine de l'aviation civile, sur une liste de candidats proposés par la Commission, à la suite d'une procédure de sélection ouverte et transparente.

Aux fins de la conclusion du contrat avec le directeur exécutif, l'Agence est représentée par le président du conseil d'administration.

Avant d'être nommé, le candidat retenu par le conseil d'administration peut être invité à faire une déclaration devant la commission compétente du Parlement européen et à répondre aux questions posées par les membres de cette dernière.

3. Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans. Au terme de cette période, la Commission procède à une évaluation qui tient compte de l'évaluation du travail accompli par le directeur exécutif et des missions et défis futurs de l'Agence.
4. Le conseil d'administration, statuant sur proposition de la Commission tenant compte de l'évaluation visée au paragraphe 3, peut prolonger une fois le mandat du directeur exécutif, pour une durée n'excédant pas cinq ans. S'il a l'intention de prolonger le mandat du directeur exécutif, le conseil d'administration en informe préalablement le Parlement européen. Dans le mois précédant cette prolongation, le directeur exécutif peut être invité à faire une déclaration devant la commission compétente du Parlement et à répondre aux questions posées par les membres de cette dernière.
5. Un directeur exécutif dont le mandat a été prorogé ne peut ensuite participer à une autre procédure de sélection pour le même poste.
6. Le directeur exécutif ne peut être démis de ses fonctions que sur décision du conseil d'administration, statuant sur proposition de la Commission.

7. Le conseil d'administration statue sur la nomination, la prolongation du mandat et la révocation du directeur exécutif à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote.
8. Le directeur exécutif peut être assisté d'un ou de plusieurs directeurs. Si le directeur exécutif est absent ou souffrant, un des directeurs le remplace.

Article 93

Attributions des chambres de recours

1. Une ou plusieurs chambres de recours sont instituées au sein de la structure administrative de l'Agence. La Commission détermine le nombre de chambres de recours et la répartition du travail entre elles au moyen d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 116, paragraphe 2.
2. La ou les chambres de recours sont chargées de statuer sur les recours portant sur les décisions visées à l'article 97. La ou les chambres de recours se réunissent autant que de besoin.

Article 94

Composition des chambres de recours

1. Une chambre de recours se compose d'un président et de deux autres membres.
2. Le président et les autres membres sont remplacés, en cas d'absence, par leur suppléant.
3. Le président, les autres membres ainsi que leurs suppléants sont désignés par le conseil d'administration sur une liste de candidats qualifiés établie par la Commission.
4. Lorsque la chambre de recours considère que la nature du recours l'exige, elle peut demander au conseil d'administration de nommer deux membres supplémentaires et leurs suppléants figurant sur la liste visée au paragraphe 3.
5. La Commission détermine les qualifications requises pour les membres de chaque chambre de recours, leur statut et leur relation contractuelle avec l'Agence, les attributions de chaque membre dans la phase préparatoire des décisions et les conditions de vote, au moyen d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 116, paragraphe 2.

Article 95

Les membres des chambres de recours

1. Le mandat des membres d'une chambre de recours, y compris du président et des suppléants, est de cinq ans, renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans.
2. Les membres d'une chambre de recours sont indépendants. Lorsqu'ils prennent leurs décisions, ils ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucun autre organisme.
3. Les membres d'une chambre de recours n'exercent aucune autre fonction au sein de l'Agence. Les membres d'une chambre de recours peuvent travailler à temps partiel.

4. Les membres d'une chambre de recours ne peuvent pas être démis de leurs fonctions ni retirés de la liste des candidats qualifiés au cours de leur mandat, sauf s'il existe des motifs graves pour ce faire et que la Commission, après avoir recueilli l'avis du conseil d'administration, prend une décision à cet effet.

Article 96

Exclusion et récusation

1. Les membres d'une chambre de recours ne peuvent prendre part à aucune procédure de recours s'ils ont un intérêt personnel dans celle-ci, ou s'ils ont déjà représenté une des parties à la procédure, ou s'ils ont participé à la décision faisant l'objet du recours.
2. Si, pour une des raisons visées au paragraphe 1 ou pour toute autre raison, un membre d'une chambre de recours estime qu'il ne peut prendre part à une procédure de recours, il en informe cette chambre de recours.
3. Toute partie à la procédure de recours peut récuser un membre de la chambre de recours pour toute raison visée au paragraphe 1 ou si ce membre est soupçonné de partialité. Une telle récusation n'est pas recevable si, ayant connaissance d'un motif de récusation, la partie à la procédure de recours en cause a engagé une étape procédurale. Aucune récusation ne peut être fondée sur la nationalité des membres.
4. La chambre de recours arrête les mesures à prendre dans les cas visés aux paragraphes 2 et 3, sans participation du membre concerné. Aux fins de cette décision, celui-ci est remplacé à la chambre de recours par son suppléant.

Article 97

Décisions susceptibles de recours

1. Les décisions de l'Agence prises en application des articles 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 ou 115 sont susceptibles de recours.
2. Un recours introduit en application du paragraphe 1 n'a pas d'effet suspensif. L'Agence peut cependant, si elle considère que les circonstances le permettent, suspendre l'application de la décision faisant l'objet d'un recours.
3. Une décision qui ne met pas fin à une procédure à l'égard de l'une des parties ne peut faire l'objet d'un recours que conjointement à un recours contre la décision finale, à moins que ladite décision ne prévoie un recours indépendant.

Article 98

Personnes admises à former un recours

Toute personne physique ou morale peut former un recours contre une décision dont elle est le destinataire ou contre une décision qui, bien que prise sous l'apparence d'une décision adressée à une autre personne, la concerne directement et individuellement. Les parties à la procédure peuvent être parties à la procédure de recours.

Article 99

Délai et forme du recours

Le recours est formé par écrit, avec indication circonstanciée de ses motifs, auprès du secrétariat de la chambre de recours, dans un délai de deux mois à compter, suivant le cas, de la notification de la mesure à la personne concernée ou, à défaut, à compter du jour où celle-ci en a eu connaissance.

Article 100

Réformation préjudicielle

1. Avant d'examiner le recours, la chambre de recours donne à l'Agence la possibilité de réexaminer sa décision. Si le directeur exécutif considère le recours comme fondé, il réforme la décision dans un délai de deux mois à compter de la notification. Cette disposition ne s'applique pas lorsque la procédure oppose celui qui a introduit le recours à une autre partie à la procédure.
2. Si la décision n'est pas rectifiée, l'Agence décide sans délai si elle suspend ou non l'application de ladite décision conformément à l'article 97, paragraphe 2.

Article 101

Examen du recours

1. La chambre de recours détermine si le recours est recevable et fondé.
2. Au cours de l'examen du recours prévu au paragraphe 1, la chambre de recours agit rapidement. Elle invite les parties, aussi souvent qu'il est nécessaire, à présenter, dans un délai qu'elle leur impartit, leurs observations écrites sur les communications qu'elle leur a adressées ou sur celles qui émanent des autres parties. La chambre de recours peut décider d'avoir recours à une procédure orale, de sa propre initiative ou à la demande motivée d'une des parties à la procédure de recours.

Article 102

Décisions sur le recours

Si la chambre de recours constate que le recours n'est pas recevable ou que les motifs du recours ne sont pas fondés, elle rejette le recours. Si la chambre de recours constate que le recours est recevable et que les motifs du recours sont fondés, elle renvoie l'affaire à l'Agence. L'Agence est tenue de prendre une nouvelle décision motivée tenant compte de la décision de la chambre de recours.

Article 103

Recours devant la Cour de justice de l'Union européenne

1. La Cour de justice de l'Union européenne peut être saisie de recours en annulation d'actes juridiquement contraignants de l'Agence, de recours en carence et, conformément à l'article 84, de recours en responsabilité non contractuelle et, en vertu d'une clause compromissoire, de recours en responsabilité contractuelle pour les dommages causés par des actes de l'Agence.
2. Un recours en annulation des décisions de l'Agence prises en application des articles 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 ou 115 ne peut être formé devant la Cour de justice de l'Union européenne qu'après épuisement des voies de recours internes de l'Agence.

3. Les États membres et les institutions de l'Union peuvent introduire des recours contre les décisions de l'Agence directement devant la Cour de justice de l'Union européenne, sans être tenus d'épuiser les voies de recours internes de l'Agence.
4. L'Agence est tenue de prendre toutes les mesures nécessaires pour se conformer à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne.

SECTION III

METHODES DE TRAVAIL

Article 104

Procédures pour l'élaboration d'avis, de spécifications de certification, de moyens acceptables de mise en conformité et de documents d'orientation

1. Le conseil d'administration établit des procédures transparentes pour la délivrance des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation visés à l'article 65, paragraphes 1 et 3.
Ces procédures:
 - (a) se fondent sur les connaissances spécialisées dont disposent les autorités nationales compétentes;
 - (b) font appel, au besoin, à des experts des parties intéressées, ou exploitent l'expertise des organismes de normalisation européens concernés ou d'autres organismes spécialisés;
 - (c) garantissent que l'Agence procède à la diffusion des documents et à une large consultation des parties intéressées, selon un calendrier et une procédure comportant l'obligation, pour l'Agence, de réagir par écrit au processus de consultation.
2. Aux fins de l'élaboration par l'Agence, en application de l'article 65, paragraphes 1 et 3, des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation, celle-ci instaure une procédure pour la consultation des États membres. À cet effet, elle peut créer un groupe de travail dans lequel chaque État membre a la faculté de nommer un expert. Lorsqu'une consultation est requise concernant les aspects militaires, l'Agence y associe également l'Agence européenne de défense. Lorsqu'une consultation est requise concernant l'éventuel impact social des mesures de l'Agence, celle-ci associe les parties prenantes, y compris les partenaires sociaux de l'UE.
3. L'Agence publie dans sa publication officielle les avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation élaborés conformément à l'article 65, paragraphes 1 et 3, ainsi que les procédures établies en application du paragraphe 1 du présent article.

Article 105

Procédures pour l'adoption des décisions

1. Le conseil d'administration établit des procédures transparentes pour l'adoption des décisions individuelles prévues à l'article 65, paragraphe 4.

En particulier, ces procédures:

- (a) garantissent l'audition de la personne physique ou morale destinataire de la décision et de toute autre partie concernée directement et individuellement;
 - (b) prévoient la notification de la décision aux personnes physiques ou morales concernées et sa publication, sous réserve des exigences énoncées à l'article 112 et à l'article 121, paragraphe 2;
 - (c) prévoient l'information de la personne physique ou morale destinataire de la décision et de toute autre partie à la procédure sur les voies de recours dont elles disposent aux termes du présent règlement;
 - (d) garantissent que la décision est motivée.
2. Le conseil d'administration établit des procédures précisant les conditions dans lesquelles les décisions sont notifiées aux intéressés, y compris des informations concernant les voies de recours disponibles, telles que prévues au présent règlement.

Article 106

Programmation annuelle et pluriannuelle

1. Pour le 31 décembre de chaque année, conformément à l'article 85, paragraphe 2, point c), le conseil d'administration adopte un document de programmation contenant la programmation pluriannuelle et annuelle, sur la base d'un projet présenté par le directeur exécutif, tenant compte de l'avis de la Commission et lié à la programmation pluriannuelle après consultation du Parlement européen. Il le transmet au Parlement européen, au Conseil et à la Commission.

Le document de programmation devient définitif après l'arrêt définitif du budget général et, s'il y a lieu, il est adapté en conséquence.

2. Le programme de travail annuel expose des objectifs détaillés et les résultats escomptés, y compris des indicateurs de performance. Il contient également une description des actions à financer et une indication des ressources financières et humaines allouées à chaque action, dans le respect des principes d'établissement du budget et de gestion par activités, en indiquant quelles sont les activités à financer à partir des différentes contributions et les activités à financer par les droits ou redevances perçus par l'Agence. Le programme de travail annuel s'inscrit dans la logique du programme de travail pluriannuel visé au paragraphe 4. Il indique clairement les tâches qui ont été ajoutées, modifiées ou supprimées par rapport à l'exercice précédent. La programmation annuelle doit inclure la stratégie de l'Agence en ce qui concerne ses activités liées à la coopération internationale, conformément à l'article 77, et les actions de l'Agence liées à cette stratégie.
3. Le conseil d'administration modifie le programme de travail annuel adopté lorsqu'une nouvelle tâche est confiée à l'Agence.

Toute modification substantielle du programme de travail annuel est soumise à une procédure d'adoption identique à celle du programme de travail annuel initial. Le conseil d'administration peut déléguer au directeur exécutif le pouvoir d'apporter des modifications non substantielles au programme de travail annuel.

4. Le programme de travail pluriannuel expose la programmation stratégique globale, comprenant les objectifs, les résultats attendus et les indicateurs de performance. Il

définit également la programmation des ressources, y compris le budget pluriannuel et les effectifs.

La programmation des ressources est actualisée chaque année. La programmation stratégique est actualisée en tant que de besoin, notamment pour tenir compte des résultats de l'évaluation visée à l'article 113.

Article 107

Rapport annuel d'activités consolidé

1. Le rapport annuel d'activités consolidé rend compte de la façon dont l'Agence a exécuté son programme de travail annuel et son budget et utilisé ses ressources humaines. Il précise clairement les mandats et missions de l'Agence qui ont été ajoutés, modifiés ou supprimés par rapport à l'année précédente.
2. Le rapport indique les activités menées par l'Agence et évalue leurs résultats par rapport aux objectifs, aux indicateurs de performance et au calendrier fixés, les risques liés à ces activités, l'utilisation des ressources et le fonctionnement général de l'Agence, ainsi que l'efficacité et l'efficacités des systèmes de contrôle interne. Il indique également quelles sont les activités qui ont été financées par les différentes contributions et quelles sont les activités qui ont été financées par les droits ou redevances perçus par l'Agence.

Article 108

Transparence et communication

1. Le règlement (CE) n° 1049/2001 s'applique aux documents détenus par l'Agence. Cette disposition est sans préjudice des règles relatives à l'accès aux données et informations figurant dans le règlement (UE) n° 376/2014 et dans les actes d'exécution adoptés sur la base de l'article 61, paragraphe 4, et de l'article 63, paragraphe 8.
2. L'Agence peut entreprendre des actions de communication de sa propre initiative dans les domaines relevant de sa compétence. Elle veille notamment à ce que, outre la publication visée à l'article 104, paragraphe 3, le grand public et toute autre partie intéressée reçoivent rapidement une information objective, fiable et aisément compréhensible concernant ses travaux. L'Agence veille à ce que l'affectation de ses ressources à ces activités de communication ne nuise pas à l'exercice effectif des tâches visées à l'article 64.
3. L'Agence traduit les documents relatifs à la sécurité dans les langues officielles de l'Union, le cas échéant. Les autorités nationales compétentes aident l'Agence en communiquant efficacement les informations de sécurité applicables sur leurs territoires respectifs et dans leurs langues respectives.
4. Toute personne physique ou morale est en droit de s'adresser à l'Agence par écrit dans l'une des langues officielles de l'Union et a le droit de recevoir une réponse dans la même langue.
5. Les services de traduction nécessaires au fonctionnement de l'Agence sont assurés par le Centre de traduction des organes de l'Union européenne.

SECTION IV

DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 109

Budget

1. Sans préjudice d'autres recettes, les recettes de l'Agence proviennent:
 - (a) d'une contribution de l'Union;
 - (b) d'une contribution de tout pays tiers européen avec lequel l'Union a conclu un accord international au sens de l'article 118;
 - (c) des redevances payées par les demandeurs et les titulaires de certificats et d'agrément délivrés par l'Agence, et par les personnes qui ont enregistré des déclarations auprès de l'Agence;
 - (d) des redevances perçues par l'Agence pour les publications, la formation et les autres services fournis et pour le traitement des recours;
 - (e) de toute contribution financière volontaire des États membres, des pays tiers ou d'autres entités, à condition que cette contribution ne compromette pas l'indépendance et l'impartialité de l'Agence;
 - (f) des redevances acquittées conformément au règlement (UE) n° (XXXX/XXX) relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen pour les services de gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne;
 - (g) de subventions.
2. Les dépenses de l'Agence comprennent les dépenses de personnel, administratives, d'infrastructure et opérationnelles. S'agissant des dépenses opérationnelles, les engagements budgétaires pour des actions dont la réalisation s'étend sur plus d'un exercice peuvent être fractionnés, le cas échéant, sur plusieurs exercices en tranches annuelles.
3. Les recettes et les dépenses sont équilibrées.
4. Les différentes contributions, les droits fixés et perçus pour les activités de certification et les redevances perçues par l'Agence sont traités séparément dans les comptes de l'Agence.
5. L'Agence adapte ses prévisions en termes d'effectifs et la gestion des ressources liées aux droits et redevances de manière à réagir rapidement aux fluctuations des recettes issues des droits et redevances.
6. Chaque année, le directeur exécutif établit un projet d'état prévisionnel des recettes et dépenses de l'Agence pour l'exercice suivant, comprenant un projet de tableau des effectifs, et le transmet au conseil d'administration. Ce projet de tableau des effectifs se fonde, en ce qui concerne les postes financés par les droits et redevances, sur un ensemble limité d'indicateurs approuvés par la Commission pour mesurer la charge de travail et l'efficacité de l'Agence, et indique les ressources nécessaires pour assurer les demandes de certification et les autres activités de l'Agence de manière efficace et dans les délais prévus, y compris celles résultant de transferts de responsabilité conformément aux articles 53, 54 et 55. Le conseil d'administration, sur la base de ce projet, adopte un projet d'état prévisionnel des recettes et dépenses

de l'Agence pour l'exercice suivant. Le projet d'état prévisionnel des recettes et dépenses de l'Agence est transmis à la Commission au plus tard le 31 janvier de chaque année.

7. Le projet d'état prévisionnel final des recettes et dépenses de l'Agence, qui comprend un projet de tableau des effectifs ainsi que le programme de travail provisoire, est transmis le 31 mars au plus tard par le conseil d'administration à la Commission ainsi qu'aux pays tiers européens avec lesquels l'Union a conclu des accords internationaux au sens de l'article 118.
8. L'état prévisionnel est transmis par la Commission à l'autorité budgétaire en même temps que le projet de budget général de l'Union européenne.
9. Sur la base de l'état prévisionnel, la Commission inscrit dans le projet de budget général de l'Union européenne les prévisions qu'elle estime nécessaires pour le tableau des effectifs et le montant de la contribution à charge du budget général, et saisit l'autorité budgétaire, conformément aux articles 313 et 314 TFUE.
10. L'autorité budgétaire autorise les crédits au titre de la contribution destinée à l'Agence et arrête le tableau des effectifs de l'Agence.
11. Le budget est arrêté par le conseil d'administration. Il devient définitif après l'adoption définitive du budget général de l'Union. Il est, le cas échéant, ajusté en conséquence.
12. Le conseil d'administration notifie, dans les meilleurs délais, à l'autorité budgétaire son intention de réaliser tout projet susceptible d'avoir des incidences financières significatives sur le financement du budget, notamment les projets de nature immobilière, tels que la location ou l'acquisition d'immeubles, et il en informe la Commission. Les dispositions du règlement délégué (UE) n° 1271/2013²⁵ de la Commission s'appliquent à tout projet de construction susceptible d'avoir des incidences notables sur le budget de l'Agence.

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

Article 110

Exécution et contrôle du budget

1. Le directeur exécutif exécute le budget de l'Agence.
2. Au plus tard le 1er mars suivant la fin de chaque exercice, le comptable de l'Agence communique les comptes provisoires au comptable de la Commission et à la Cour des comptes. Le comptable de l'Agence envoie également un rapport sur la gestion budgétaire et financière pour l'exercice en question au comptable de la Commission, au plus tard le 1er mars suivant chaque exercice. Le comptable de la Commission procède à la consolidation des comptes provisoires des institutions et des organismes

²⁵ Règlement délégué (UE) n° 1271/2013 de la Commission du 30 septembre 2013 portant règlement financier-cadre des organismes visés à l'article 208 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 7.12.2013, p. 42).

décentralisés conformément à l'article 147 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement et du Conseil²⁶.

3. Au plus tard le 31 mars suivant chaque exercice, le directeur exécutif transmet le rapport sur la gestion budgétaire et financière de l'exercice à la Commission, à la Cour des comptes, au Parlement européen et au Conseil.
4. En vertu de l'article 148 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012, dès réception des observations formulées par la Cour des comptes sur les comptes provisoires de l'Agence, le comptable établit les comptes définitifs de l'Agence sous sa propre responsabilité et le directeur exécutif les soumet pour avis au conseil d'administration.
5. Le conseil d'administration rend un avis sur les comptes définitifs de l'Agence.
6. Le comptable transmet les comptes définitifs, accompagnés de l'avis du conseil d'administration, au plus tard le 1er juillet suivant la clôture de l'exercice, au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et à la Cour des comptes.
7. Les comptes définitifs sont publiés au Journal officiel de l'Union européenne au plus tard le 15 novembre de l'exercice suivant.
8. Le directeur exécutif adresse à la Cour des comptes une réponse aux observations de celle-ci, le 30 septembre au plus tard. Il adresse également cette réponse au conseil d'administration et à la Commission.
9. Le directeur exécutif soumet au Parlement européen, à la demande de celui-ci, comme prévu à l'article 165, paragraphe 3, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012, toute information nécessaire au bon déroulement de la procédure de décharge pour l'exercice en question.
10. Avant le 15 mai de l'année N + 2, sur recommandation du Conseil statuant à la majorité qualifiée, le Parlement européen donne décharge au directeur exécutif sur l'exécution du budget de l'exercice N.

Article III

Lutte contre la fraude

1. Aux fins de la lutte contre la fraude, la corruption et les autres actes illégaux, les dispositions du règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil²⁷ s'appliquent sans restriction.
2. L'Agence adhère à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission des Communautés européennes relatif aux enquêtes internes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF)²⁸ au plus tard six mois après le [OP please insert the exact date, as referred to in Art. 127] et arrête les dispositions appropriées, lesquelles

²⁶ Règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union (JO L 298 du 26.10.2012, p. 1).

²⁷ Règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 septembre 2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et abrogeant le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil, ainsi que le règlement (Euratom) n° 1074/1999 du Conseil (JO L 248 du 18.9.2013, p. 1).

²⁸ JO L 136 du 31.5.1999, p. 15.

s'appliquent à tout son personnel, au moyen du modèle figurant en annexe dudit accord.

3. La Cour des comptes européenne dispose d'un pouvoir d'audit, sur pièces et sur place, à l'égard de tous les bénéficiaires de subventions, contractants et sous-traitants qui ont reçu, par l'intermédiaire de l'Agence, des fonds de l'Union.
4. L'OLAF peut mener des enquêtes, y compris des contrôles et vérifications sur place, en vue d'établir l'existence, le cas échéant, d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union dans le cadre d'une subvention ou d'un marché financés par l'Agence, conformément aux dispositions et procédures prévues par le règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 et le règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil²⁹.
5. Sans préjudice des paragraphes 1, 2, 3 et 4, les accords de coopération avec des pays tiers et des organisations internationales, les contrats, les conventions de subvention et les décisions de subvention de l'Agence contiennent des dispositions qui habilite expressément la Cour des comptes européenne et l'OLAF à effectuer les audits et enquêtes en question selon leurs compétences respectives.

Article 112

Règles de sécurité en matière de protection des informations classifiées et des informations sensibles non classifiées

L'Agence adopte ses propres règles de sécurité, équivalentes à celles de la Commission concernant la protection des informations classifiées de l'Union européenne (ICUE) et des informations sensibles non classifiées, énoncées dans les décisions (UE, Euratom) 2015/443³⁰ et 2015/444³¹ de la Commission. Les règles de sécurité de l'Agence s'appliquent, entre autres, aux dispositions relatives à l'échange, au traitement et au stockage de telles informations.

Article 113

Évaluation

1. Au plus tard le [*five years after the date referred to in Article 127 – OP please insert the exact date*], et tous les 5 ans par la suite, la Commission commande une évaluation conformément aux lignes directrices de la Commission pour évaluer les performances de l'Agence au regard de ses objectifs, de son mandat et de ses tâches. L'évaluation concerne en particulier la nécessité éventuelle de modifier le mandat de l'Agence, et les conséquences financières d'une telle modification.

²⁹ Règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités (JO L 292 du 15.11.1996, p. 2).

³⁰ Décision (UE, Euratom) 2015/443 de la Commission du 13 mars 2015 relative à la sécurité au sein de la Commission (JO L 72 du 17.3.2015, p. 41).

³¹ Décision (UE, Euratom) 2015/444 de la Commission du 13 mars 2015 concernant les règles de sécurité aux fins de la protection des informations classifiées de l'Union européenne (JO L 72 du 17.3.2015, p. 53).

2. Si la Commission estime que le maintien de l'Agence n'est plus justifié au regard des objectifs, du mandat et des missions qui lui ont été assignés, elle peut proposer que le présent règlement soit modifié en conséquence ou abrogé.
3. La Commission transmet le rapport d'évaluation, accompagné de ses conclusions, au Parlement européen, au Conseil et au conseil d'administration. Les conclusions de l'évaluation sont rendues publiques.

Article 114

Règles financières

La réglementation financière applicable à l'Agence est arrêtée par le conseil d'administration, après consultation de la Commission. Elle ne s'écarte du règlement délégué (UE) n° 1271/2013 que si les exigences spécifiques du fonctionnement de l'Agence le nécessitent, et avec l'accord préalable de la Commission.

Article 115

Droits et redevances

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 117 pour établir, sur la base des paragraphes 3, 4, 5 et 6, des règles détaillées relatives aux droits et redevances perçus par l'Agence.
2. La Commission consulte l'Agence avant d'adopter les règles visées au paragraphe 1.
3. Les règles visées au paragraphe 1 indiquent notamment les prestations pour lesquelles des droits et redevances au sens de l'article 109, paragraphe 1, points c) et d), sont dus, le montant des droits et redevances et leurs modalités de paiement.
4. Des droits et redevances sont perçus pour:
 - (a) la délivrance et le renouvellement des certificats et l'enregistrement des déclarations par l'Agence en application du présent règlement, ainsi que ses activités de supervision concernant les activités auxquelles ces certificats et déclarations se rapportent;
 - (b) les publications, les formations et la fourniture de tout autre service par l'Agence, ils reflètent le coût réel de chaque prestation;
 - (c) le traitement des recours.Les droits et redevances sont exprimés et perçus en euros.
5. Le montant des droits et redevances est fixé à un niveau assurant une recette suffisante pour couvrir la totalité des coûts des activités liées aux services fournis, tout en évitant l'accumulation d'excédents importants. Ces coûts incluent toutes les dépenses de l'Agence réalisées en faveur des membres du personnel participant aux activités visées au paragraphe 3, notamment la part des cotisations au régime de retraite versées par l'employeur. Les droits et redevances constituent des recettes affectées à l'Agence pour les activités liées aux prestations pour lesquelles des droits et redevances sont dus.
6. Les excédents budgétaires générés par les droits et redevances financent les futures activités liées aux droits et redevances ou compensent les pertes. Les droits et redevances doivent être adaptés si le budget présente, de manière récurrente, un solde positif ou négatif important.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 116

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
4. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011, en liaison avec l'article 4, s'applique.

Article 117

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 2, paragraphe 3, point d), à l'article 18, à l'article 25, à l'article 28, à l'article 34, à l'article 39, à l'article 44, à l'article 47, à l'article 50, à l'article 51, paragraphe 10, à l'article 52, paragraphe 5, à l'article 72, paragraphe 4 et à l'article 115, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 2, paragraphe 3, point d), à l'article 18, à l'article 25, à l'article 28, à l'article 34, à l'article 39, à l'article 44, à l'article 47, à l'article 50, à l'article 51, paragraphe 10, à l'article 52, paragraphe 5, à l'article 72, paragraphe 4 et à l'article 115, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 2, paragraphe 3, point d), de l'article 18, de l'article 25, de l'article 28, de l'article 34, de l'article 39, de l'article 44, de l'article 47, de l'article 50, de l'article 51, paragraphe 10, de l'article 52, paragraphe 5, de l'article 72, paragraphe 4 et de l'article 115, paragraphe 1, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et

le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 118

Participation des pays tiers européens

L'Agence est ouverte à la participation des pays tiers européens qui sont parties à la convention de Chicago et qui ont conclu avec l'Union européenne des accords internationaux en vertu desquels ils appliquent le droit de l'Union dans le domaine couvert par le présent règlement.

Ces accords internationaux peuvent contenir des dispositions qui précisent notamment la nature et l'étendue de la participation des pays tiers européens concernés aux travaux de l'Agence, y compris des dispositions relatives aux contributions financières et au personnel. L'Agence peut, conformément à l'article 77, paragraphe 2, définir des modalités de travail avec l'autorité compétente du pays tiers européen concerné afin de donner effet à ces dispositions.

Article 119

Accord de siège et conditions de fonctionnement

1. Les dispositions relatives à l'implantation de l'Agence dans l'État membre du siège et aux prestations à fournir par cet État, ainsi que les règles particulières qui y sont applicables au directeur exécutif, aux membres du conseil d'administration, au personnel de l'Agence et aux membres de leurs familles sont arrêtées dans un accord de siège conclu entre l'Agence et l'État membre où son siège est situé, après approbation par le conseil d'administration et au plus tard le [*OP Please insert the exact date - two years after entry into force of this Regulation*].
2. L'État membre du siège assure les meilleures conditions possibles pour le bon fonctionnement de l'Agence, y compris une scolarisation multilingue et à vocation européenne et des liaisons de transport appropriées.

Article 120

Sanctions

Les États membres déterminent les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement ou des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci. Ces sanctions sont effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 121

Traitement des données à caractère personnel

1. En ce qui concerne le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du présent règlement, les États membres exécutent les tâches qui leur incombent en vertu du présent règlement conformément aux dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales transposant la directive 95/46/CE.
2. En ce qui concerne le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du présent règlement, la Commission et l'Agence exécutent les tâches qui leur

incombent en vertu du présent règlement conformément au règlement (CE) n° 45/2001.

Article 122

Abrogation

Le règlement (CE) n° 216/2008 est abrogé.

Les références au règlement (CE) n° 216/2008 s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe X.

Article 123

Modification du règlement (CE) n° 1008/2008

Le règlement (CE) n° 1008/2008 est modifié comme suit:

1. À l'article 4, le point b) est remplacé par le texte suivant:
«b) elle est titulaire d'un CTA en cours de validité, délivré par une autorité nationale d'un État membre ou par l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne;»
2. L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

Certificat de transporteur aérien

1. La délivrance et la validité d'une licence d'exploitation sont à tout moment subordonnées à la détention d'un CTA en cours de validité précisant les activités couvertes par la licence d'exploitation.
2. Toute modification apportée au CTA d'un transporteur aérien communautaire est reproduite, lorsque cela est pertinent, dans sa licence d'exploitation.
Si les deux autorités sont distinctes, l'autorité compétente pour le certificat de transporteur aérien signale immédiatement ces modifications à l'autorité compétente pour l'octroi des licences.
3. Si elles sont distinctes, l'autorité compétente pour le certificat de transporteur aérien et l'autorité compétente pour l'octroi des licences fixent les procédures à suivre pour l'échange d'informations relatives à l'évaluation de la situation financière du transporteur aérien communautaire pouvant affecter la sécurité de ses activités ou aider l'autorité compétente pour le certificat de transporteur aérien à exécuter ses activités de supervision de la sécurité.»;
3. à l'article 12, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
«1. Sans préjudice de l'article 13, paragraphes 3 et 5, les aéronefs utilisés par un transporteur aérien communautaire sont immatriculés, au choix de l'État membre dont l'autorité compétente délivre la licence d'exploitation, soit sur son registre national, soit dans l'Union.»;
4. l'article 13 est modifié comme suit:
 - (a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les contrats de location sans équipage auxquels un transporteur aérien communautaire est partie ou les contrats de location avec équipage aux termes desquels le transporteur aérien communautaire est le preneur de l'aéronef exploité par un exploitant d'un pays tiers et loué avec équipage sont soumis à une autorisation préalable, conformément au règlement (UE) n° [XX/XXX *reference to this Regulation to be inserted*] et aux actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci.»;

(b) le paragraphe 5 suivant est ajouté:

«5. Un transporteur aérien communautaire qui loue un aéronef sans équipage immatriculé dans un pays tiers doit obtenir l'agrément préalable de l'autorité compétente pour le certificat de transporteur aérien. L'autorité compétente accorde un agrément conformément au règlement (UE) n° [XX/XXX *reference to this Regulation to be inserted*] et aux actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci.».

Article 124

Modifications du règlement (UE) n° 996/2010

L'article 5 du règlement (UE) n° 996/2010 est modifié comme suit:

«1. Tout accident ou incident grave impliquant un aéronef auquel le règlement (UE) YYYY/N [ref. to new regulation] du Parlement européen et du Conseil* s'applique doit faire l'objet d'une enquête de sécurité dans l'État membre sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit.

2. Lorsqu'un aéronef auquel le règlement (UE) YYYY/N [ref. to new regulation] s'applique et qui est immatriculé dans un État membre, est impliqué dans un accident ou un incident grave dont le lieu ne peut être situé avec certitude sur le territoire d'aucun État, une enquête de sécurité est conduite par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État membre d'immatriculation.

3. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité définit la portée et les modalités des enquêtes de sécurité visées aux paragraphes 1, 2 et 4, en tenant compte des enseignements qu'elle entend tirer de ces enquêtes en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

4. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité peuvent décider d'enquêter sur des incidents autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, ainsi que sur des accidents ou incidents graves impliquant d'autres types d'aéronefs, conformément à la législation nationale des États membres, lorsqu'elles entendent tirer de ces enquêtes des enseignements en matière de sécurité.

5. Par dérogation aux paragraphes 1 et 2, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut décider, en tenant compte des leçons à tirer pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation, de ne pas ouvrir d'enquête de sécurité en cas d'accident ou d'incident grave concernant un aéronef sans équipage pour lequel un certificat ou une déclaration n'est pas requis en vertu de l'article 46, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) YYYY/N-[ref. to new regulation], ou concernant un aéronef avec équipage ayant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 2 250 kg, et lorsque personne n'a été mortellement ou grièvement blessé.

6. Les enquêtes de sécurité visées aux paragraphes 1, 2 et 4 ne visent nullement la détermination des fautes ou des responsabilités. Elles sont indépendantes, distinctes et

sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités.»

Article 125

Modifications du règlement (UE) n° 376/2014

L'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 376/2014 est modifié comme suit:

«2. Le présent règlement s'applique aux événements et aux autres informations relatives à la sécurité impliquant des aéronefs civils auxquels le règlement [add ref. to the new regulation] s'applique.

Toutefois, le présent règlement ne s'applique pas aux événements et autres informations relatives à la sécurité impliquant des aéronefs sans équipage, pour lesquels un certificat ou une déclaration n'est pas requis en vertu de l'article 46, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) YYYY/N-[ref. to new regulation], sauf si l'événement ou l'information relative à la sécurité impliquant de tels aéronefs sans équipage a entraîné une blessure grave ou mortelle ou a impliqué un aéronef autre que sans équipage.

Les États membres peuvent décider d'appliquer le présent règlement également aux événements et aux autres informations relatives à la sécurité impliquant des aéronefs auxquels le règlement [add ref. to the new regulation] ne s'applique pas.

Article 126

Dispositions transitoires

1. Les certificats délivrés ou reconnus et les déclarations faites ou reconnues conformément au règlement (CE) n° 216/2008 restent valables et sont réputés avoir été délivrés, faits et reconnus conformément aux dispositions correspondantes du présent règlement, notamment aux fins de l'application de l'article 56.
2. Au plus tard le [five years after the date referred to in Article 127 – OP please insert the exact date], les règles d'application adoptées sur la base du règlement (CE) n° 216/2008 sont adaptées aux dispositions du présent règlement. Jusqu'à l'adaptation, toute référence dans ces règles de mise en œuvre à:
 - (a) «exploitation commerciale» s'entend comme une référence à l'article 3, point i), du règlement (CE) n° 216/2008;
 - (b) «aéronefs à motorisation complexe» s'entend comme une référence à l'article 3, point j), du règlement (CE) n° 216/2008;
 - (c) «équipements» s'entend comme une référence à l'article 3, paragraphe 28, du présent règlement;
 - (d) «licence de pilote de loisir» s'entend comme une référence à la licence visée à l'article 7, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 216/2008;

- (e) «transport aérien commercial» s'entend comme une référence à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission³².
3. Par dérogation aux articles 45 et 46, les dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 216/2008 continuent de s'appliquer jusqu'à ce que les actes délégués adoptés en vertu de l'article 47 entrent en vigueur.
4. Les États membres dénoncent ou modifient les accords bilatéraux existants qu'ils ont conclus avec des pays tiers dans les domaines couverts par le présent règlement le plus rapidement possible après l'entrée en vigueur de celui-ci, et en tout état de cause avant le [three years after the date referred to in Article 127 – OP please insert the exact date].

Article 127

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,

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

³² Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB
- 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative
- 1.4. Objectif(s)
- 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
- 1.6. Durée et incidence financière
- 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)
- 3.2. Incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels
 - 3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative
 - 3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel
 - 3.2.5. Participation de tiers au financement
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB³³

06 - Mobilité et transports
06 02 - Politique européenne des transports
06 02 02 - Agence européenne de la sécurité aérienne

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

- La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**
- La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**³⁴
- La proposition/l'initiative est relative à **la prolongation d'une action existante**
- La proposition/l'initiative porte sur **une action réorientée vers une nouvelle action**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

Un marché intérieur plus approfondi et plus équitable, doté d'une base industrielle renforcée: un espace unique de transport européen compétitif offrant aux citoyens et aux entreprises un cadre pour des transports sûrs, efficaces et de grande qualité.

Emploi et croissance: L'initiative vise à contribuer à la compétitivité de l'industrie européenne de l'aviation qui génère des emplois hautement qualifiés et stimule l'innovation technologique. Elle aboutira à un cadre réglementaire efficace pour l'intégration de nouveaux modèles d'entreprise et de technologies émergentes.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Objectif spécifique n°

Les objectifs spécifiques de l'initiative sont les suivants:

- 1) supprimer les exigences inutiles et veiller à ce que la réglementation soit proportionnée aux risques que peuvent présenter les différents types d'activités aériennes;
- 2) veiller à ce que les nouvelles technologies et les évolutions du marché soient intégrées efficacement et contrôlées effectivement;

³³

ABM: activity-based management; ABB: activity-based budgeting.

³⁴

Tel(le) que visé(e) à l'article 54, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

- 3) mettre en place un processus collaboratif de gestion de la sécurité entre l'Union et ses États membres pour identifier et atténuer conjointement les risques affectant l'aviation civile;
- 4) combler les lacunes du système réglementaire et garantir sa cohérence;
- 5) créer un système efficace de mise en commun et de partage des ressources entre les États membres et l'Agence.

Activité(s) ABM/ABB concernée(s)

06 02 Politique européenne des transports

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Résultats de l'objectif spécifique n° 1: cadre pour la suppression des règles superflues ou exagérément contraignantes; introduction de règles basées sur la performance précisant les objectifs à atteindre, mais laissant une marge de manœuvre quant aux moyens permettant d'atteindre les objectifs; cadre pour l'adaptation des règles au risque inhérent à l'activité qu'elles régissent.

Résultats de l'objectif spécifique n° 2: introduction de règles neutres sur le plan technologique dans la mesure du possible, introduction d'un cadre juridique pour les aéronefs sans équipage; utilisation accrue des normes industrielles; cadre réglementaire simplifié en vue de la location d'aéronefs avec équipage entre opérateurs de l'Union.

Résultats de l'objectif spécifique n° 3: obligation légale d'adopter le programme européen de sécurité aérienne, le plan européen pour la sécurité aérienne et les programmes nationaux de sécurité qui en découlent; amélioration de l'échange et de l'analyse des informations et des données.

Résultats de l'objectif spécifique n° 4: introduction d'exigences essentielles en matière d'assistance en escale, de protection de l'environnement en ce qui concerne les produits aéronautiques, ainsi que de cybersécurité; coopération plus étroite entre l'AESA et la Commission pour les questions de sûreté; base juridique pour la réévaluation de la protection de l'environnement dans le domaine de l'aviation.

Résultats de l'objectif spécifique n° 5: création d'une réserve d'inspecteurs accrédités par l'UE; création d'un mécanisme de supervision d'urgence; cadre juridique pour le transfert de responsabilités réglementaires à d'autres États membres ou à l'AESA; possibilité d'attribuer des tâches de certification et de supervision à des organisations d'utilisateurs compétentes dans le secteur de l'aviation générale; promotion de méthodes de supervision basées sur la performance et le risque; mise en place d'un répertoire européen des informations utiles à la coopération entre autorités en ce qui concerne la certification, la supervision et le contrôle de l'application; possibilité de participer à un système de l'UE pour les aéronefs d'État et les aéronefs relevant de l'annexe II.

1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 1:

- nombre de questions d'interprétation de règles reçues par l'AESA;
- nombre des exploitants utilisant les règles basées sur les performances pour démontrer la conformité aux exigences essentielles;
- nombre de licences de pilote privé dans l'aviation générale;
- réduction des coûts pour les exploitants.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 2:

- nombre de règles faisant référence à des normes industrielles;
- âge de la flotte d'aviation générale dans l'UE;
- réduction des coûts de certification et de production des aéronefs;

- nombre de nouvelles certifications.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 3:

- taux d'accidents en relation avec la croissance du trafic;
- résultats des activités de normalisation et de contrôle continu de l'AESA;
- nombre de programmes nationaux de sécurité et niveau de mise en œuvre dans les États membres.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 4:

- nombre de questions d'interprétation de règles révisées reçues par l'AESA;
- nombre d'événements à risque concernant l'assistance en escale;
- retour d'information des parties prenantes.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 5:

- résultats des activités de normalisation et de contrôle continu de l'AESA en ce qui concerne les ressources et les compétences dans les États membres;
- nombre d'États membres recourant aux inspecteurs de la sécurité aérienne de l'UE et aux nouveaux instruments de mise en commun et de partage des ressources (délégation de responsabilités, système de l'UE pour les aéronefs d'État et les aéronefs relevant de l'annexe II);
- évolution des ressources des autorités aériennes nationales des États membres, mesurée en termes d'ETP et de budget.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme

Garantir le maintien d'un niveau élevé de sécurité dans l'aviation civile, y compris dans un contexte de croissance des volumes de trafic.

Contribuer à la compétitivité du secteur aérien en rendant plus efficace le système européen de l'aviation civile tout en garantissant un degré élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

Exigences de l'OACI en vue de l'adoption de programmes nationaux de sécurité par les États membres.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE

Le transport aérien présente, dans une large mesure, un caractère transnational et appelle donc, par nature, une approche réglementaire au niveau de l'UE.

Les États membres sont généralement conscients que des règles communes sont nécessaires dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile pour atteindre un niveau de sécurité élevé. Cela s'était déjà traduit par l'adoption initiale du règlement (CE) n° 216/2008 et de son prédécesseur, le règlement (CE) n° 1592/2002. La sécurité du système européen de l'aviation civile dépend, entre autres, de la qualité de l'interconnexion des éléments de ce système. Toute interface au sein de ce système constitue un risque qui nécessite une coordination. Une législation commune supprime la nécessité de coordonner les systèmes de réglementation entre États membres et contribue à ce titre à améliorer la sécurité. C'est au niveau de l'UE que la

promotion d'un système de sécurité commun européen est le plus efficace. De même, un système européen de sécurité de l'aviation civile unifié, qui bat en brèche un morcellement coûteux, engendrera des gains d'efficacité.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

L'initiative est fondée notamment sur une analyse approfondie de l'expérience acquise lors de l'application du règlement (CE) n° 216/2008 et du règlement (CE) n° 1592/2002 qui l'a précédé, y compris l'évaluation du fonctionnement du règlement (CE) n° 216/2008, réalisée en 2013 conformément à l'article 62 dudit règlement.

1.5.4. Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés

Cette initiative constitue une prestation à fournir dans le cadre du paquet aviation qui devrait être adopté à la fin de l'année 2015 et contribuera à la compétitivité du secteur aérien de l'UE.

L'initiative se situe dans la droite ligne du livre blanc sur les transports de 2011 visant à faire de l'Europe la région du monde la plus sûre pour l'aviation.

L'initiative s'inscrit en outre dans la ligne de la stratégie Europe 2020 et des priorités de la Commission dans la mesure où elle développe le marché intérieur et encourage l'innovation, ce qui a une incidence positive sur l'emploi et la croissance ainsi que sur la compétitivité globale du secteur aérien.

En ce qui concerne les questions liées à la gouvernance de l'AESA, l'initiative est cohérente avec la déclaration conjointe de la Commission, du Parlement européen et du Conseil sur les agences décentralisées, dont elle met en œuvre les recommandations.

1.6. Durée et incidence financière

- Proposition/initiative à **durée limitée**
 - Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA
 - Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA
- Proposition/initiative à **durée illimitée**
 - Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,
 - puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)³⁵

- Gestion directe** par la Commission
 - dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
 - par les agences exécutives
- Gestion partagée** avec les États membres
- Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:
 - à des pays tiers ou aux organismes qu'ils ont désignés;
 - à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
 - à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
 - aux organismes visés aux articles 208 et 209 du règlement financier;
 - à des organismes de droit public;
 - à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent les garanties financières suffisantes;
 - à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;
 - à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.
- *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

Aucune

³⁵ Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

De nombreux mécanismes de suivi et d'évaluation existent déjà et peuvent être utilisés; en effet, dans le domaine de la sécurité de l'aviation, le contrôle des performances fait partie intégrale du cadre réglementaire de l'Union. L'efficacité de la mesure proposée, une fois adoptée, fera l'objet d'une évaluation obligatoire tous les cinq ans, comme c'est le cas en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 actuellement en vigueur.

Les exigences en matière d'établissement de rapports annuels de l'Agence comprennent la préparation du rapport d'activité annuel consolidé et la préparation des comptes définitifs.

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. *Risque(s) identifié(s)*

Néant

2.2.2. *Informations concernant le système de contrôle interne mis en place*

En tant qu'agence de l'Union, l'AESA applique les méthodes de contrôle des agences décentralisées qui ont déjà été définies dans le règlement (CE) n° 216/2008.

Le règlement financier de l'AESA, fondé sur le règlement financier-cadre applicable aux agences, prévoit la nomination d'un auditeur interne et des exigences en matière d'audit interne.

2.2.3. *Estimation du coût et des avantages des contrôles et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur*

s.o.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.

Article 111 de la proposition de règlement relatif à la lutte contre la fraude. Il rend le règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'OLAF applicable à l'AESA et habilite l'OLAF et la Cour des comptes à effectuer des audits et des enquêtes complémentaires. L'article correspond au modèle de texte pour les agences décentralisées.

En outre, l'AESA a adopté, le 9 décembre 2014, une stratégie de lutte contre la fraude.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro Rubrique.....	CD/CND ³⁶	de pays AELE ³⁷	de pays candidats ³⁸	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
1 Croissance intelligente et inclusive a) Compétitivité pour la croissance et l'emploi	06 02 02 Agence européenne de la sécurité aérienne	Diss.	OUI	NON	OUI*	NON

- * Contribution de la Suisse suite à la décision n° 1/2007 (2008/100/CE)

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée s.o.

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro Rubrique.....	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/NO ON	OUI/NO N	OUI/N ON	OUI/NON

³⁶ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

³⁷ AELE: Association européenne de libre-échange.

³⁸ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses³⁹

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro 1a	Rubrique 1a Compétitivité pour la croissance et l'emploi
--	--------------	---

DG: MOVE			Année N ⁴⁰	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
• Crédits opérationnels										
Numéro de ligne budgétaire 06 02 02	Engagements	(1)	34,870 + 1,575 = 36,445	34,870 + 2,045 = 36,915	35,568 + 1,395 = 36,963	36,279 + 1,395 = 37,674				Proposition à durée illimitée
	Paiements	(2)	36,445	36,915	36,963	37,674				Proposition à durée illimitée
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁴¹ s.o.										
Numéro de ligne budgétaire		(3)								
TOTAL crédits pour DG MOVE	Engagements	= 1	36,445	36,915	36,963	37,674				Proposition à durée illimitée
	Paiements	= 2	36,445	36,915	36,963	37,674				Proposition à durée illimitée

³⁹ Dépenses à ajuster en fonction de l'accord obtenu par les cabinets sur les agents contractuels et les postes supplémentaires.

⁴⁰ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

⁴¹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

TOTAL crédits sous RUBRIQUE 1a du cadre financier pluriannuel	Engagements		36,445	36,915	36,963	37,674				Proposition à durée illimitée
	Paiements		36,445	36,915	36,963	37,674				Proposition à durée illimitée

Rubrique du cadre financier pluriannuel	5	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
DG: MOVE									
<ul style="list-style-type: none"> Ressources humaines Base de calcul: niveau actuel du budget pour le personnel de la DG MOVE chargé des questions liées au règlement (CE) n° 216/2008 et à l'AESA (7 ETP x 132 000 EUR/an = 924 000 EUR) 		0,924	0,924	0,924	0,924				Proposition à durée illimitée
<ul style="list-style-type: none"> Autres dépenses administratives 		0	0	0	0				
TOTAL DG MOVE		0,924	0,924	0,924	0,924				Proposition à durée illimitée
		Crédits							

TOTAL crédits sous RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel		(Total engagements = Total paiements)	0,924	0,924	0,924	0,924			
---	--	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année N ⁴²	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
TOTAL crédits		37,369	37,839	37,887	38,598				Proposition à durée illimitée
		Engagements							

⁴² L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

sous les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel	Paiements	37,369	37,839	37,887	38,598				Proposition à durée illimitée
---	-----------	--------	--------	--------	--------	--	--	--	-------------------------------

3.2.1.1 *Projet de tableau des effectifs de l'AESA proposé pour 2017-2020*

Effectifs de l'AESA proposés pour 2017-2020 (total)*	2016**	2017	2018	2019	2020
Grades AD	548	541	540	540	540
Nouveaux grades AD		5			
Total AD	548	546	540	540	540
Grades AST	128	123	118	118	118
Nouveaux grades AST					
Total AST	128	123	118	118	118
Total des postes inscrits au tableau des effectifs	676	669	658	658	658

* Ces chiffres seront ajustés en fonction d'un système de flexibilité pour les postes concernant les droits et redevances à établir sur la base d'une série d'indicateurs relatifs à la charge de travail et à l'efficacité de l'Agence, qui devra être approuvé par la Commission. Au plus tard au moment de l'adoption du projet de budget 2017, la Commission présentera une fiche financière législative révisée détaillant le fonctionnement pratique du système de flexibilité pour les postes liés aux droits et redevances et son incidence sur le tableau des effectifs de l'Agence. Dans l'attente des résultats de ces travaux en cours, la fiche financière législative accompagnant la présente proposition expose une situation inchangée pour le nombre de postes liés aux droits et redevances, sur la base de la communication de la Commission relative à la programmation des ressources humaines et financières des organismes décentralisés pour 2014-2020, adaptée aux décisions prises par l'autorité budgétaire au cours de la procédure budgétaire pour 2016 et des procédures précédentes.

** Les chiffres de 2016 sont subordonnés à l'adoption du budget définitif par l'autorité budgétaire. Les chiffres relatifs aux années 2017-2020 devront le cas échéant être adaptés à la suite de l'adoption du budget définitif pour chaque année.

Effectifs de l'AESA proposés pour 2017-2020 (contribution de l'UE) *	2016	2017	2018	2019	2020
Grades AD	175	177	184	184	184
Nouveaux grades AD		5			
Total AD	175	182	184	184	184
Grades AST	50	46	42	42	42
Nouveaux grades AST					
Total AST	50	46	42	42	42
Total des postes inscrits au tableau des effectifs	225	228	226	226	226

* Ces chiffres englobent l'application de la réduction de 2 % (réduction des effectifs de 1 % et prélèvement annuel de 1 % en faveur du pool de redéploiement) jusqu'en 2018, ainsi que les postes supplémentaires prévus pour les exploitants de pays tiers et les systèmes d'aéronefs pilotés à distance figurant à l'annexe I de la communication de la Commission relative à la programmation des ressources humaines et financières (COM(2013)519).

Effectifs proposés pour l'AESA 2017-2020 (droits et redevances)*	2016	2017	2018	2019	2020
Grades AD	373	364	356	356	356
Nouveaux grades AD					
Total AD	373	364	356	356	356
Grades AST	78	77	76	76	76
Nouveaux grades AST					
Total AST	78	77	76	76	76

Total des postes inscrits au tableau des effectifs	451	441	432	432	432
---	-----	-----	-----	-----	-----

* Ces chiffres seront ajustés en fonction d'un système de flexibilité pour les postes concernant les droits et redevances à établir sur la base d'une série d'indicateurs relatifs à la charge de travail et à l'efficacité de l'Agence, qui devra être approuvé par la Commission. Au plus tard au moment de l'adoption du projet de budget 2017, la Commission présentera une fiche financière législative révisée détaillant le fonctionnement pratique du système de flexibilité pour les postes liés aux droits et redevances et son incidence sur le tableau des effectifs de l'Agence. Dans l'attente des résultats de ces travaux en cours, la fiche financière législative accompagnant la présente proposition expose une situation inchangée pour le nombre de postes liés aux droits et redevances, sur la base de la communication de la Commission relative à la programmation des ressources humaines et financières des organismes décentralisés pour 2014-2020, et adaptée aux décisions prises par l'autorité budgétaire au cours de la procédure budgétaire pour 2016 et des procédures précédentes.

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels⁴³, comme expliqué ci-après:
- (Base de calcul: coût moyen total de 1 ETP: 132 000 EUR)

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			AnnéeN	AnnéeN+1	AnnéeN+2	AnnéeN+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)										TOTAL	
	RÉALISATIONS (outputs)																	
	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ⁴⁴ Supprimer les exigences inutiles et veiller à ce que la réglementation soit proportionnée aux risques que peuvent présenter les différents types d'activités aériennes	Aucune incidence supplémentaire pour l'EASA en matière de réalisations ne sera absorbée par les dotations actuelles.																	
Sous-total objectif spécifique n° 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2 Veiller à ce que les nouvelles technologies et les évolutions du marché soient intégrées efficacement et contrôlées	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total

⁴³ Crédits à ajuster en fonction de l'accord obtenu par les cabinets sur les agents contractuels et les postes supplémentaires.

⁴⁴ Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)...».

effectivement																
Nouveau cadre juridique pour les aéronefs sans équipage																
Sous-total objectif spécifique n° 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 3 Mettre en place un processus collaboratif de gestion de la sécurité entre l'Union et ses États membres pour identifier et atténuer conjointement les risques affectant l'aviation civile	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
Répertoire européen (art. 28): données de base pour la prise de décisions et le suivi (y compris 1 AC/an, coût unique pour l'informatique de 0,3 million d'euros au cours de l'exercice n et n + 1, et		0,535		0,570		0,270		0,270								Proposition à durée illimitée
«Mégadonnées»: données et analyses pour le système aéronautique européen (frais de personnel de 2 ETP/an + 1 AC/an, hors frais de fonctionnement)		0,167		0,334		0,334		0,334								Proposition à durée illimitée
Sous-total objectif spécifique n° 3		0,702		0,904		0,604		0,604								Proposition à durée illimitée
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 4 Comblent les lacunes du système réglementaire et garantir sa cohérence	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total

Assistance en escabe: mise en place et gestion d'un système d'exigences communes (art. 11) (frais de personnel de 1 ETP/an)		0,066		0,132		0,132		0,132									Proposition à durée illimitée
Harmonisation des aspects liés à la sécurité et à la sûreté; soutien à l'élaboration de la réglementation et aux inspections (art. 40) (frais de personnel de 1 ETP/an)		0,066		0,132		0,132		0,132									Proposition à durée illimitée
Nouvelles exigences européennes en matière de certification et d'établissement de rapports pour la protection de l'environnement (art. 39) (y compris 1 ETP/an et coût annuel pour l'informatique de 0,3		0,216		0,282		0,282		0,282									Proposition à durée illimitée
Sous-total objectif spécifique n° 4		0,348		0,546		0,546		0,546									Proposition à durée illimitée
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 5 Créer un système efficace de mise en commun et de partage des ressources entre les États membres et l'Agence	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total	
Promotion de méthodes de supervision basées sur la performance et le risque		0,100		0,100		0,100		0,100									0,400
Pool d'experts (art. 17) (y compris 1 AC/an, coût unique pour l'informatique de 0,1 million d'euros au cours de l'exercice n et n + 1, et coûts annuels de fonctionnement de		0,140		0,175		0,075		0,075									Proposition à durée illimitée
Mise en place d'un cadre pour la		0,175		0,175		0,00		0,00									0,350

délégation de responsabilités (art. 18)																
Garantir des normes communes de formation (art. 43) (y compris 1 AC/an et des coûts ponctuels pour le matériel de formation au cours de l'exercice n et n + 1 de 0,075 Mio EUR)		0,11		0,145		0,070		0,070								Proposition à durée illimitée
Sous-total objectif spécifique n° 5		0,525		0,595		0,245		0,245								
COÛT TOTAL		1,575		2,045		1,395		1,395								

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:
- Base de calcul: niveau actuel du budget pour le personnel de la DG MOVE chargé des questions liées au règlement (CE) n° 216/2008 et à l'AESA (7 ETP x 132 000 EUR/an = 924 000 EUR)

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année ⁴⁵ _N	Année _{N+1}	Année _{N+2}	Année _{N+3}	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)	TOTAL
--	----------------------------------	----------------------	----------------------	----------------------	---	-------

RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	0,924	0,924	0,924	0,924				
Autres dépenses administratives	0	0	0	0				
Sous total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	0,924	0,924	0,924	0,924				

Hors RUBRIQUE 5⁴⁶ du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	0	0	0	0				
Autres dépenses de nature administrative	0	0	0	0				
Sous-total Hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	0	0	0	0				

TOTAL	0 924	0 924	0 924	0 924				
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	--

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

⁴⁵ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

⁴⁶ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	Ann éen	Ann éen+ 1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)							
06 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	7	7	7	7			
XX 01 01 02 (en délégation)	0	0	0	0			
XX 01 05 01 (recherche indirecte)	0	0	0	0			
10 01 05 01 (recherche directe)	0	0	0	0			
• Personnel externe (en équivalent temps plein - ETP)⁴⁷							
XX 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)	0	0	0	0			
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)	0	0	0	0			
XX 01 04 yy ⁴⁸	0	0	0	0			
	0	0	0	0			
XX 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)	0	0	0	0			
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)	0	0	0	0			
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
TOTAL	7	7	7	7			

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	<p>Personnel de la DG MOVE s'occupant des questions liées à la sécurité de l'aviation civile, de la protection de l'environnement dans le secteur aérien et de l'AESA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestion de l'adoption et de la mise en œuvre des mesures résultant des recommandations de l'AESA (décisions et règlements de la Commission); - coordination administrative et contrôle de l'AESA: programmes de travail, plans pluriannuels de politique du personnel, réunions du conseil d'administration et des autres comités; - conception et coordination des politiques; - responsabilités financières et comptables concernant l'AESA au niveau de la Commission (budget, décharge, etc.).
--------------------------------------	--

⁴⁷ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JED = jeune expert en délégation.

⁴⁸ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

Personnel externe	
-------------------	--

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

- La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants⁴⁹.

Ligne budgétaire: 06 02 02

en Mio EUR

N: 36,445

N+1: 36,915

N+2: 36,963

N+3: 37,674

- La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

- La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Contribution des pays de l'EEE/AELE à l'exclusion de la Suisse*	1,070	1,070	1,054	1,073				
Contribution de la Suisse**	1,0	1,0	1,0	1,0				
TOTAL crédits cofinancés	2,070	2,070	2,054	2,073				

* Dans l'hypothèse d'une contribution de 2,76 % de la contribution annuelle de l'UE. Aux fins du calcul, les recettes attribuées découlant des excédents des années précédentes sont supposées être égales à 0.

** Estimation conformément à la décision n° 1/2007 du comité mixte Communauté/Suisse des transports aériens institué en vertu de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien (2008/100/CE)

⁴⁹ Montants à ajuster en fonction de l'accord obtenu par les cabinets sur le nombre d'agents contractuels et les postes supplémentaires.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - sur les ressources propres
 - sur les recettes diverses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁵⁰					Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3				
Article									

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

⁵⁰ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.