Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►B RÈGLEMENT (CE) Nº 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, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

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

(JO L 79 du 19.3.2008, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►M1	Règlement (CE) nº 690/2009 de la Commission du 30 juillet 2009	L 199	6	31.7.2009
►M2	Règlement (CE) nº 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009	L 309	51	24.11.2009
►M3	Règlement (UE) nº 6/2013 de la Commission du 8 janvier 2013	L 4	34	9.1.2013
►M4	Règlement (UE) 2016/4 de la Commission du 5 janvier 2016	L 3	1	6.1.2016

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 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, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

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

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) Un niveau élevé et uniforme de protection des citoyens européens devrait être assuré à tout moment dans l'aviation civile, en adoptant des règles de sécurité communes et en veillant à ce que les produits, les personnes et les organismes dans la Communauté satisfassent à ces règles et à celles adoptées en vue de protéger l'environnement. Cela devrait contribuer à faciliter la libre circulation des marchandises, des personnes et des organismes dans le marché intérieur.

(2) En outre, les aéronefs des pays tiers exploités à destination ou au départ du territoire d'application du traité ou à l'intérieur de ce territoire devraient faire l'objet d'une surveillance appropriée au niveau communautaire, dans les limites fixées par la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée «convention de Chicago»), à laquelle tous les États membres sont parties.

(3) La convention de Chicago prévoit déjà 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 la Communauté et les règles adoptées pour leur mise en œuvre devraient être conçues de telle manière que les États membres respectent les obligations contractées au titre de la convention de Chicago, y compris à l'égard des pays tiers.

(4) Conformément aux normes et aux pratiques recommandées définies par la convention de Chicago, la Communauté devrait définir des exigences essentielles applicables aux produits, pièces et équipements aéronautiques, aux personnes et organismes intervenant dans l'exploitation des aéronefs, et aux personnes et

([1]) JO C 185 du 8.8.2006, p. 106.

([2]) Avis du Parlement européen du 14 mars 2007 (JO C 301 E du 13.12.2007, p. 103), position commune du Conseil du 15 octobre 2007 (JO C 277 E du 20.11.2007, p. 8) et position du Parlement européen du 12 décembre 2007. Décision du Conseil du 31 janvier 2008.

▼B

produits intervenant dans la formation et l'examen médical des pilotes. La Commission devrait être habilitée à élaborer les règles de mise en œuvre nécessaires.

(5) Il ne serait pas justifié d'appliquer les règles communautaires à tous les aéronefs, en particulier aux aéronefs de conception simple ou qui effectuent principalement des vols locaux, ou à ceux qui sont construits par des amateurs, ou qui sont particulièrement rares ou dont il n'existe qu'un nombre limité d'exemplaires; ces aéronefs devraient donc rester soumis au contrôle réglementaire des États membres, sans que les autres États membres soient soumis à l'obligation, au titre du présent règlement, de reconnaître de telles dispositions nationales. Toutefois, il y a lieu de prendre des mesures proportionnées pour accroître d'une manière générale le niveau de sécurité de l'aviation de loisir. Il convient notamment d'accorder une plus grande attention aux avions et hélicoptères dont la masse maximale au décollage est faible et dont les performances augmentent, qui peuvent voler dans l'ensemble de la Communauté et sont fabriqués selon des procédés industriels. Ils pourraient par conséquent être réglementés plus efficacement au niveau communautaire en vue de garantir le niveau uniforme requis de sécurité et de protection de l'environnement.

(6) Le champ de l'action communautaire devrait être clairement défini, de façon que les personnes, les organismes et les produits soumis au présent règlement et à ses règles de mise en œuvre puissent être identifiés sans ambiguïté. Ce champ devrait être clairement défini par un renvoi à une liste d'aéronefs auxquels les dispositions du présent règlement ne s'appliquent pas.

(7) Les produits, pièces et équipements aéronautiques, les exploitants exerçant des activités de transport aérien commercial, ainsi que les pilotes et les personnes, produits et organismes jouant un rôle dans leur formation et dans leur examen médical, devraient être certifiés ou dotés de licences dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles que la Communauté définira en conformité avec les normes énoncées et les pratiques recommandées par la convention de Chicago. La Commission devrait être habilitée à élaborer les règles de mise en œuvre requises pour la mise en place des conditions de délivrance du certificat ou de son remplacement par une déclaration d'aptitude, en tenant compte des risques liés aux différents types d'exploitation, y compris certains types de travail aérien et les vols locaux effectués avec de petits aéronefs.

(8) Pour les activités non commerciales, les règles d'exploitation et celles d'octroi des licences devraient être adaptées à la complexité de l'aéronef et une définition devrait être prévue en la matière.

(9) Les privilèges associés à la licence de pilote de loisir devraient être limités en fonction de la formation suivie pour obtenir les qualifications requises, conformément aux règles de mise en œuvre.

(10) Afin d'atteindre les objectifs communautaires en matière de libre circulation des marchandises, des personnes et des services, ainsi qu'en matière de politique commune des transports, les États membres devraient accepter, sans exigence ni évaluation supplémentaire, les produits, pièces et équipements, ainsi que les organismes et les personnes certifiés conformément au présent règlement et aux règles arrêtées pour sa mise en œuvre.

(11) Il convient de prévoir une souplesse suffisante pour faire face à des situations particulières, telles que des mesures de sécurité urgentes ou des besoins opérationnels imprévus ou limités. Des dispositions devraient également être prévues en vue d'atteindre par d'autres moyens un niveau équivalent de sécurité. Les États

▼B

membres devraient pouvoir accorder des dérogations aux exigences du présent règlement et à celles des règles arrêtées pour sa mise en œuvre, pour autant que ces dérogations aient un champ d'application limité et soient soumises à un contrôle communautaire approprié.

(12) Il est nécessaire d'améliorer les arrangements dans tous les domaines couverts par le présent règlement, et certaines missions actuellement assurées au niveau de la Communauté ou des États membres devraient être remplies par un organisme spécialisé unique. Il convient par conséquent, dans le cadre de la structure institutionnelle et de l'équilibre des pouvoirs au niveau communautaire, de créer une Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée «Agence»), indépendante concernant les questions techniques et dotée de l'autonomie juridique, administrative et financière. À cette fin, il est nécessaire et approprié que l'Agence soit un organisme de la Communauté doté de la personnalité juridique et exerçant les pouvoirs d'exécution qui lui sont confiés par le présent règlement.

(13) Dans le système institutionnel communautaire, la responsabilité de la mise en œuvre du droit communautaire incombe au premier chef aux États membres. Les tâches de certification requises par le présent règlement et par ses règles de mise en œuvre doivent donc être exécutées au niveau national. Dans certains cas clairement définis, toutefois, l'Agence devrait également être habilitée à effectuer des tâches de certification comme le prévoit le présent règlement. Pour la même raison, l'Agence devrait être autorisée à prendre les mesures qui s'imposent en ce qui concerne l'exploitation des aéronefs, la qualification des équipages ou la sécurité des aéronefs de pays tiers lorsque c'est le meilleur moyen de garantir l'uniformité et de faciliter le fonctionnement du marché intérieur.

(14) Le règlement (CE) nº 2111/2005 ([1]) soumet l'Agence à l'obligation de communiquer toute information pouvant être utile à la mise à jour de la liste communautaire des transporteurs aériens qui, pour des motifs de sécurité, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté. Si, aux termes du présent règlement, l'Agence refuse l'octroi d'une autorisation à un transporteur aérien, elle devrait transmettre à la Commission toutes les informations pertinentes ayant motivé ce refus, afin que le nom de ce transporteur aérien soit inscrit, si nécessaire, sur ladite liste.

(15) Le fonctionnement efficace d'un système communautaire de sécurité de l'aviation civile dans les domaines couverts par le présent règlement exige le renforcement de la coopération entre la Commission, les États membres et l'Agence afin de détecter les situations dans lesquelles la sécurité n'est pas garantie et de prendre des mesures correctrices s'il y a lieu.

(16) Pour promouvoir une culture de la sécurité et un système réglementaire fonctionnant correctement dans les domaines couverts par le présent règlement, il faut que les incidents et événements soient spontanément signalés par les personnes qui en sont

([1]) Règlement (CE) nº 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).

▼B

témoins. La mise en place d'un environnement non répressif et l'adoption, par les États membres, de mesures appropriées visant à garantir la protection de ces informations et des personnes qui les rapportent faciliteraient la communication de ces incidents et événements.

(17) Il convient de prendre immédiatement des mesures sur la base des résultats des enquêtes sur les accidents aériens, notamment lorsque des défauts de conception des aéronefs et/ou des problèmes liés à l'exploitation sont en cause, afin de rétablir la confiance du consommateur dans le transport aérien.

(18) Pour contribuer à la réalisation des objectifs de sécurité du présent règlement, la Communauté devrait être habilitée à infliger des sanctions pécuniaires aux titulaires de certificats ou d'autorisations délivrés par l'Agence. Conformément à l'ordre juridique communautaire, ces sanctions pécuniaires devraient être prises par la Commission agissant sur recommandation de l'Agence. Il convient de souligner que l'introduction de sanctions pécuniaires permettra à la Commission de donner, en cas de violation des règles, une réponse plus nuancée, flexible et graduée que le retrait d'un certificat.

(19) Dès lors que toutes les décisions prises par la Commission au titre du présent règlement peuvent faire l'objet d'un contrôle par la Cour de justice des Communautés européennes conformément au traité, celle-ci devrait, conformément à l'article 229 du traité, avoir une compétence de pleine juridiction s'agissant des décisions par lesquelles la Commission inflige des amendes ou des astreintes.

(20) Pour répondre aux préoccupations croissantes quant à la santé et au bien-être des voyageurs pendant les vols, il est nécessaire de concevoir les aéronefs de manière à améliorer la protection de la sécurité et de la santé des voyageurs.

(21) Les objectifs du présent règlement peuvent être réalisés efficacement par la coopération avec les pays tiers. Les dispositions du présent règlement et les règles arrêtées pour sa mise en œuvre peuvent alors être adaptées au moyen d'accords conclus par la Communauté avec ces pays tiers. En l'absence de tels accords, les États membres devraient néanmoins être autorisés à reconnaître les agréments délivrés, par un pays tiers, à des organismes, des personnes et des produits, pièces et équipements étrangers, sous réserve d'un contrôle communautaire approprié.

(22) Afin d'assister la Communauté de manière adéquate, l'Agence devrait être autorisée à développer ses compétences dans tous les aspects de la sécurité de l'aviation civile et de la protection de l'environnement couverts par le présent règlement. Elle devrait assister la Commission dans l'élaboration de la législation nécessaire et les États membres ainsi que l'industrie dans la mise en œuvre de cette législation. Elle devrait pouvoir publier des spécifications de certification et des documents d'orientation ainsi que procéder à des constats techniques et délivrer les certificats requis. Elle devrait assister la Commission dans le contrôle de l'application du présent règlement et des règles arrêtées pour sa mise en œuvre et devrait disposer de l'autorité nécessaire pour s'acquitter de ses missions.

(23) Afin de contrôler efficacement le fonctionnement de l'Agence, la Commission et les États membres devraient être représentés au sein d'un conseil d'administration. Celui-ci devrait être doté des pouvoirs nécessaires pour établir le budget, vérifier son exécution, adopter les règles financières appropriées, mettre en place des procédures de travail transparentes pour les décisions de l'Agence, et nommer le directeur exécutif. Il convient également que l'Agence soit autorisée à effectuer des recherches et à organiser une coordination appropriée avec la Commission et les États

▼B

membres. Il est souhaitable que l'Agence assiste la Communauté et ses États membres dans le domaine des relations internationales, y compris de l'harmonisation des règles, de la reconnaissance des agréments et de la coopération technique, et qu'elle soit habilitée à établir les relations appropriées avec les autorités aéronautiques des pays tiers et les organisations internationales compétentes dans les domaines couverts par le présent règlement.

(24) Dans un souci de transparence, il conviendrait que des représentants des parties concernées assistent au conseil d'administration de l'Agence en qualité d'observateurs.

(25) L'intérêt public exige que l'Agence fonde ses actions en matière de sécurité uniquement sur une expertise indépendante, en appliquant strictement le présent règlement et les règles arrêtées par la Commission pour sa mise en œuvre. À cet effet, il convient que toutes 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. Toutefois, lorsque l'Agence doit élaborer des projets de règles à caractère général à mettre en œuvre par les autorités nationales, les États membres devraient pouvoir participer au processus d'élaboration.

(26) Il est nécessaire de garantir que les parties affectées par les décisions de l'Agence aient accès à des voies de recours qui soient adaptées aux spécificités du secteur de l'aéronautique. Un mécanisme de recours approprié devrait être mis en place afin que les décisions du directeur exécutif puissent être déférées à une chambre de recours spécialisée, dont les décisions puissent elles-mêmes faire l'objet de recours auprès de la Cour de justice.

(27) Afin de garantir la pleine autonomie et indépendance de l'Agence, il convient de lui accorder un budget propre alimenté essentiellement par une contribution de la Communauté et par les redevances acquittées par les utilisateurs du système. Les contributions financières d'États membres, de pays tiers ou d'autres entités reçues par l'Agence ne devraient pas compromettre son indépendance ou son impartialité. La procédure budgétaire communautaire devrait être applicable en ce qui concerne la contribution de la Communauté et toute subvention imputable sur le budget général de l'Union européenne. Le contrôle des comptes devrait être assuré par la Cour des comptes.

(28) Préalablement à la création de bureaux locaux de l'Agence, une réglementation générale devrait en préciser les conditions, ainsi que la contribution devant être apportée par l'État membre concerné.

(29) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir la fixation et l'application uniforme de règles communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la protection de l'environnement, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la dimension européenne du présent règlement, être mieux réalisés

▼B

au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(30) La nécessité de tenter d'obtenir la participation des pays européens non membres de l'Union européenne est reconnue, en vue d'atteindre une dimension véritablement paneuropéenne et de faciliter ainsi l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile dans l'ensemble de l'Europe. Les pays européens ayant conclu avec la Communauté des accords par lesquels ils s'engagent à adopter et à mettre en œuvre l'acquis communautaire dans le domaine couvert par le présent règlement devraient être associés à ses travaux, selon des modalités à convenir dans le cadre de ces accords.

(31) L'objectif général est de transférer efficacement vers l'Agence les fonctions et tâches assumées jusqu'ici par les États membres ainsi que celles résultant de la coopération entre eux, par l'intermédiaire des Autorités conjointes de l'aviation (JAA), sans qu'il en résulte une diminution des niveaux de sécurité, élevés jusqu'à ce jour, ni d'incidence négative sur les procédures de certification. Il convient d'arrêter les mesures de transition appropriées.

(32) Le présent règlement définit des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et établit une Agence européenne de la sécurité aérienne. Il y a lieu en conséquence d'abroger le règlement (CE) nº 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 [1].

(33) Le présent règlement établit un cadre approprié et complet pour la définition et la mise en œuvre de règles techniques et de procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile. Il y a lieu, par conséquent, d'abroger en temps opportun l'annexe III du règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile [2], et la directive 91/670/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile [3], dans son intégralité, sans préjudice des certifications et agréments de produits, de personnes et d'organismes déjà accordés conformément auxdits actes.

(34) Le présent règlement établit un cadre approprié et complet pour la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires. Il y a lieu, par conséquent, d'abroger en temps opportun la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires [4], sans préjudice des mesures d'exécution concernant la collecte d'informations, l'inspection au sol et l'échange d'informations.

(35) Le présent règlement s'appliquera à tout autre aspect de la sécurité de l'aviation civile sur la base d'une proposition qui sera faite, conformément au traité.

---

[1] JO L 240 du 7.9.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 334/2007 de la Commission (JO L 88 du 29.3.2007, p. 39).

[2] JO L 373 du 31.12.1991, p. 4. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 8/2008 de la Commission (JO L 10 du 12.1.2008, p. 1).

[3] JO L 373 du 31.12.1991, p. 1.

[4] JO L 143 du 30.4.2004, p. 76. Directive modifiée par le règlement (CE) nº 2111/2005.

▼B

(36) Il importe de prévoir les mesures appropriées pour assurer à la fois l'indispensable protection des données sensibles en matière de sécurité et l'information adéquate du public quant au niveau de la sécurité de l'aviation civile et à la protection de l'environnement y afférente, eu égard au règlement (CE) nº 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ([1]), ainsi qu'à la législation nationale pertinente. Les décisions prises par l'Agence en application de l'article 8 dudit règlement devraient pouvoir donner lieu au dépôt d'une plainte auprès du médiateur ou faire l'objet d'un recours devant la Cour de justice, en vertu des articles 195 et 230 du traité respectivement.

(37) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([2]).

(38) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à arrêter les règles de mise en œuvre pour la navigabilité, l'octroi de licences aux équipages et les agréments y associés, l'exploitation, les aéronefs utilisés par les exploitants des pays tiers, la supervision et l'application, ainsi qu'à adopter un règlement sur les honoraires et redevances de l'Agence. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.

(39) Pour des raisons d'efficacité, les délais normalement applicables dans le cadre de la procédure de réglementation avec contrôle doivent être abrégés pour l'adaptation des exigences essentielles de la protection de l'environnement et pour l'adoption des règles de mise en œuvre de la protection de l'environnement.

(40) En raison de l'urgence, il est nécessaire d'appliquer la procédure d'urgence prévue à l'article 5 *bis*, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE pour permettre à la Commission de statuer sur les mesures prises par les États membres en vue de réagir immédiatement en cas de défaut de sécurité, ainsi que sur les agréments dérogatoires soumis par les États membres,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

PRINCIPES

▼M2

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:

a) à la conception, la production, l'entretien et l'exploitation de produits, de pièces et d'équipements aéronautiques, ainsi qu'aux

([1]) JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.
([2]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

▼M2

personnels et organismes participant à la conception, la production et l'entretien de ces produits, pièces et équipements;

b) aux personnels et organismes participant à l'exploitation d'aéronefs;

c) à la conception, l'entretien et l'exploitation des aérodromes, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant et, sans préjudice de la législation communautaire et nationale en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, à la protection des abords des aérodromes;

d) à la conception, la production et l'entretien d'équipements d'aérodrome, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;

e) à la conception, la production et l'entretien de systèmes et de composants pour la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne (ci-après «GTA/SNA»), ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;

f) à la GTA/SNA, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant.

2. Le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux produits, pièces, équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points a) et b), pendant le déroulement d'opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues. Les États membres s'engagent à faire en sorte que ces opérations ou activités soient menées en tenant dûment compte, dans la mesure du possible, des objectifs du présent règlement;

b) aux aérodromes ou parties d'aérodrome, ainsi qu'aux équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points c) et d), qui sont exploités par l'armée et sous son contrôle;

c) à la GTA/SNA, y compris aux systèmes et composants, ainsi qu'aux personnels et organismes visés au paragraphe 1, points e) et f), qui sont fournis ou mis à disposition par l'armée. Les États membres s'engagent à faire en sorte que les aéronefs visés au point a) du présent paragraphe soient, le cas échéant, séparés des autres aéronefs.

3. Dans la mesure du possible, les États membres veillent à ce que les installations militaires ouvertes au public visées au paragraphe 2, point b), et les services fournis au public par du personnel militaire, visés au paragraphe 2, point c), offrent un niveau de sécurité au moins aussi efficace que celui requis par les exigences essentielles définies aux annexes V *bis* et V *ter*.

▼B

Article 2

Objectifs

1. L'objectif principal du présent règlement est d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe.

2. Dans les domaines couverts par le présent règlement, celui-ci vise, en outre, à atteindre les objectifs suivants:

a) garantir un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement;

▼B

b) faciliter la libre circulation des marchandises, des personnes et des services;

c) promouvoir l'efficacité dans les processus réglementaire et de certification et éviter le double emploi entre le niveau national et le niveau européen;

d) aider les États membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en jetant les bases d'une interprétation commune et d'une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière, et en garantissant que celles-ci soient dûment prises en compte dans le cadre du présent règlement et des règles arrêtées pour sa mise en œuvre;

e) promouvoir dans le monde entier les vues de la Communauté en matière de normes et de règles de sécurité de l'aviation civile, en établissant une coopération appropriée avec les pays tiers et les organisations internationales;

f) assurer un traitement identique pour tous les intervenants sur le marché intérieur des transports aériens.

3. Les moyens d'atteindre les objectifs visés aux paragraphes 1 et 2 sont les suivants:

a) l'élaboration, l'adoption et l'application uniforme de tous les actes nécessaires;

b) la reconnaissance, sans exigences supplémentaires, des certificats, licences, agréments et autres documents délivrés pour les produits, les personnels et les organismes conformément au présent règlement et aux règles arrêtées pour sa mise en œuvre;

c) la création d'une Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée «Agence») indépendante;

d) la mise en œuvre uniforme de tous les actes nécessaires par les autorités aéronautiques nationales et par l'Agence, dans leurs domaines de compétence respectifs.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «supervision continue», les tâches à accomplir pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité de celui-ci, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde;

b) «convention de Chicago», la convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que ses annexes, signée à Chicago le 7 décembre 1944;

c) «produit», un aéronef, un moteur ou une hélice;

▼M2

d) «pièces et équipements», les instruments, équipements, mécanismes, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires, y compris les systèmes de communication, qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol; cela comprend les parties de la cellule, du moteur ou des hélices et l'équipement utilisé pour manœuvrer l'aéronef depuis le sol;

d *bis*) «composants GTA/SNA», les composants tels que définis à l'article 2, point 19), du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement

▼M2

européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ([1]);

▼B

e) «certification», toute forme de reconnaissance attestant qu'un produit, des pièces et équipements, un organisme ou une personne satisfait aux exigences applicables, et notamment aux dispositions du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, ainsi que la délivrance du certificat correspondant qui atteste cette conformité;

f) «entité qualifiée», un organisme qui peut se voir confier une tâche de certification spécifique par l'Agence ou par une autorité aéronautique nationale, et sous le contrôle et la responsabilité de celle-ci;

g) «certificat», tout agrément, licence ou autre document délivré à l'issue de la certification;

▼M2

h) «exploitant», toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs ou un ou plusieurs aérodromes;

▼B

i) «exploitation commerciale», toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant;

j) «aéronefs à motorisation complexe»,

i) un avion:

— ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou

— certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou

— certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou

— équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur, ou

ii) un hélicoptère certifié:

— pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou

— pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou

— pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou

iii) un aéronef à rotors basculants;

k) «simulateur d'entraînement au vol», tout type d'appareil simulant au sol les conditions de vol; cela inclut les simulateurs de vol, les entraîneurs au vol, les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation et les entraîneurs pour la formation de base aux instruments;

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

▼B

l) «qualification», une déclaration portée sur une licence, indiquant les privilèges, les conditions spéciales ou les limitations attachés à cette licence;

▼M2

m) «aérodrome», toute zone définie (y compris les bâtiments, installations et équipements) s'étendant à terre ou sur l'eau ou encore sur une structure fixe, une structure off-shore fixe ou une structure flottante, destinée à être utilisée en tout ou partie pour l'arrivée et le départ des aéronefs et pour leur circulation de surface;

n) «équipements d'aérodrome», les équipements, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour contribuer à l'exploitation d'un aéronef sur un aérodrome;

o) «aire de trafic», une aire définie destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement, le stationnement ou l'entretien;

p) «service de gestion d'aire de trafic», un service fourni pour gérer les activités et le mouvement des aéronefs et des véhicules sur une aire de trafic;

q) «GTA/SNA», les fonctions de gestion du trafic aérien telles que définies à l'article 2, point 10), du règlement (CE) nº 549/2004, les services de navigation aérienne définis à l'article 2, point 4), du même règlement et les services consistant à générer, traiter, mettre en forme et fournir des données critiques pour la sécurité à la circulation aérienne générale aux fins de la navigation aérienne;

r) «système de GTA/SNA», toute combinaison d'équipements et de systèmes de sécurité tels que définis à l'article 2, point 39), du règlement (CE) nº 549/2004;

s) «service d'information de vol», un service assuré dans le but de fournir les conseils et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

▼B

CHAPITRE II

EXIGENCES DE FOND

Article 4

Principes fondamentaux et applicabilité

1. Les aéronefs, y compris tout produit, pièce et équipement installé, qui sont:

a) conçus ou fabriqués par un organisme dont l'Agence ou un État membre assure la supervision en matière de sécurité, ou

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

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

▼B

d) immatriculés dans un pays tiers, ou immatriculés dans un État membre qui a délégué la supervision réglementaire en matière de sécurité à laquelle ils sont soumis à un pays tiers, et utilisés par un exploitant d'un pays tiers à destination, à l'intérieur ou au départ de la Communauté,

satisfont au présent règlement.

2. Le personnel prenant part à l'exploitation des aéronefs visés au paragraphe 1, point b), c) ou d), satisfait aux exigences du présent règlement.

3. L'exploitation des aéronefs visés au paragraphe 1, point b), c) ou d), satisfait aux exigences du présent règlement.

▼M2

3 *bis*. Les aérodromes, y compris leurs équipements, situés sur le territoire soumis aux dispositions du traité, qui sont ouverts au public, sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien et pour lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments, et:

a) qui comprennent des pistes revêtues de 800 m au moins; ou

b) qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères,

satisfont aux exigences du présent règlement. Les personnels et les organismes participant à l'exploitation de ces aérodromes satisfont aux exigences du présent règlement.

3 *ter*. Par voie de dérogation au paragraphe 3 *bis*, les États membres peuvent décider d'exempter des dispositions du présent règlement les aérodromes qui:

— ne reçoivent pas plus de 10 000 passagers par an, et

— ne reçoivent pas plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année.

Si une telle dérogation accordée par un État membre n'est pas conforme aux objectifs généraux en matière de sécurité prévus par le présent règlement ou à toute autre disposition du droit communautaire, la Commission arrête, conformément à la procédure visée à l'article 65, paragraphe 7, une décision visant à ne pas autoriser la dérogation en question. Le cas échéant, l'État membre concerné retire la dérogation en question.

3 *quater*. La GTA et les SNA assurés dans l'espace aérien du territoire auquel le traité s'applique, ainsi que dans tout autre espace aérien dans lequel les États membres appliquent le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ([1]) conformément à l'article 1er, paragraphe 3, dudit règlement, satisfont aux exigences du présent règlement. Les systèmes et composants, personnels et organismes contribuant à la fourniture de GTA/SNA satisfont aux exigences du présent règlement.

▼B

4. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux aéronefs visés à l'annexe II.

5. Les paragraphes 2 et 3 ne s'appliquent pas aux aéronefs visés à l'annexe II, à l'exception des aéronefs visés à ladite annexe, point a) ii) et points d) et h), lorsqu'ils sont utilisés pour des activités de transport aérien commercial.

6. Le présent règlement s'applique sans préjudice des droits des pays tiers tels qu'ils sont précisés dans les conventions internationales, et notamment la convention de Chicago.

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

▼B

Article 5

Navigabilité

1. Les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points a), b) et c), satisfont aux exigences essentielles en matière de navigabilité fixées à l'annexe I.

2. La conformité des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point b), ainsi que des produits, pièces et équipements installés sur ceux-ci, est démontrée conformément aux dispositions ci-après:

a) les produits doivent être munis d'un certificat de type. Le certificat de type et la certification des modifications de ce certificat de type, y compris les certificats de type supplémentaires, sont délivrés lorsque le demandeur a démontré que le produit est conforme à une base de certification de type, comme précisé à l'article 20, déterminée pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées au paragraphe 1, et lorsqu'il ne présente pas de particularités ou caractéristiques compromettant la sécurité de l'exploitation. Le certificat de type couvre le produit, y compris toutes les pièces et tous les équipements installés sur celui-ci;

▼M2

b) les mesures visées au paragraphe 5 peuvent définir une exigence de certification concernant les pièces et équipements. Les certificats des pièces et équipements sont délivrés lorsque le demandeur a démontré que les pièces et équipements sont conformes aux spécifications détaillées en matière de navigabilité définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1;

c) aucun aéronef n'est exploité à moins d'être muni d'un certificat de navigabilité valable. Le certificat est délivré lorsque le demandeur a démontré que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée par le certificat de type et que les documents, inspections et essais pertinents démontrent que l'état de l'aéronef garantit la sécurité de l'exploitation. Ce certificat de navigabilité reste valable aussi longtemps qu'il n'est pas suspendu, abrogé ou retiré et aussi longtemps que l'aéronef est entretenu conformément aux exigences essentielles relatives au maintien de la navigabilité exposées à l'annexe I, point 1.d, et aux mesures arrêtées en application du paragraphe 5;

▼B

d) les organismes responsables de l'entretien des produits, pièces et équipements démontrent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Sauf disposition contraire convenue, ces capacités et ces moyens sont reconnus par un agrément d'organisme. Les privilèges accordés à l'organisme agréé et la portée de l'agrément sont fixés dans les conditions d'agrément;

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

▼B

en outre:

f) le personnel responsable de la remise en service d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement après entretien peut être tenu de posséder un certificat approprié («certificat délivré au personnel»);

g) la capacité des organismes chargés de former les personnels d'entretien à assumer les responsabilités liées à leurs privilèges pour ce qui est de délivrer les certificats visés au point f) peut être reconnue par voie d'agrément.

3. Les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point a), et les produits, pièces et équipements installés sur ceux-ci satisfont au paragraphe 2, points a), b) et e), du présent article.

4. Par dérogation aux paragraphes 1 et 2:

a) une autorisation de vol peut être délivrée lorsqu'il est démontré que l'aéronef est en mesure d'effectuer un vol basique en toute sécurité. Cette autorisation est délivrée assortie de limitations appropriées, notamment en vue de garantir la sécurité des tiers;

b) un certificat de navigabilité restreint peut être délivré à un aéronef pour lequel aucun certificat de type n'a été délivré conformément au paragraphe 2, point a). Dans ce cas, il faut démontrer que l'aéronef est conforme à des spécifications de navigabilité particulières et que le fait que celles-ci s'écartent des exigences essentielles visées au paragraphe 1 n'en permet pas moins de garantir une sécurité adéquate compte tenu de l'utilisation prévue. Les aéronefs pouvant bénéficier de ces certificats restreints et les restrictions d'utilisation de tels aéronefs sont définis conformément aux mesures visées au paragraphe 5;

c) lorsque le nombre d'aéronefs du même type pouvant bénéficier de certificats de navigabilité restreints le justifie, un certificat de type restreint peut être délivré et une base de certification de type appropriée est établie.

5. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent article en le complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4. Ces mesures précisent en particulier:

a) les conditions pour établir et notifier à un demandeur la base de certification de type applicable à un produit;

b) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications de navigabilité détaillées applicables aux pièces et équipements;

c) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications de navigabilité particulières applicables aux aéronefs pouvant bénéficier de certificats de navigabilité restreints;

d) les conditions de publication et de diffusion des informations obligatoires afin d'assurer le maintien de la navigabilité des produits;

▼B

e) les conditions régissant la délivrance, le maintien, la modification, la suspension ou le retrait des certificats de type, des certificats de type restreints, de l'approbation des modifications apportées aux certificats de type, des certificats de navigabilité individuels, des certificats de navigabilité restreints, des autorisations de vol et des certificats pour les produits, pièces ou équipements, y compris:

i) les conditions relatives à la durée de ces certificats et les conditions relatives à leur renouvellement lorsqu'une durée limitée est fixée;

ii) les restrictions applicables à la délivrance des autorisations de vol. Ces restrictions devraient notamment porter sur les éléments suivants:

— l'objet du vol,

— l'espace aérien utilisé pour le vol,

— la qualification de l'équipage,

— le transport à bord de personnes autres que les membres de l'équipage;

iii) les aéronefs pouvant bénéficier de certificats de navigabilité restreints et les restrictions qui y sont associées;

iv) le programme minimal de formation à la qualification de type des personnels de certification d'entretien pour garantir la conformité avec les dispositions du paragraphe 2, point f);

v) le programme minimal de formation à la qualification de type des pilotes et la qualification des simulateurs associés afin de garantir la conformité avec l'article 7;

vi) la liste minimale d'équipements de référence, s'il y a lieu, et des spécifications supplémentaires de navigabilité pour un type d'opération donné afin de garantir la conformité avec l'article 8;

f) les conditions régissant la délivrance, le maintien, la modification, la suspension ou le retrait des agréments relatifs aux organismes exigés conformément au paragraphe 2, points d), e) et g), et les conditions dans lesquelles ces agréments peuvent ne pas être exigés;

g) les conditions régissant la délivrance, le maintien, la modification, la suspension ou le retrait des certificats délivrés au personnel et exigés conformément au paragraphe 2, point f);

h) les responsabilités des titulaires de certificats;

i) les conditions dans lesquelles la conformité avec les exigences essentielles des aéronefs visés au paragraphe 1 qui ne sont pas couverts par le paragraphe 2 ou 4 est démontrée;

j) les conditions dans lesquelles la conformité avec les exigences essentielles des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point c), est démontrée.

6. Lorsqu'elle adopte les mesures visées au paragraphe 5, la Commission veille notamment à ce que celles-ci:

a) reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans le domaine de la navigabilité;

b) tiennent compte de l'expérience acquise en service au niveau mondial dans le domaine de l'aviation ainsi que des progrès scientifiques et techniques;

c) permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves;

▼B

d) n'imposent pas aux aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point c), des exigences incompatibles avec les obligations qui incombent aux États membres dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 6

Exigences essentielles de protection de l'environnement

▼M4

1. Les produits, les pièces et les équipements satisfont aux exigences de protection de l'environnement figurant à l'amendement 11-B du volume I et à l'amendement 8 du volume II de l'annexe 16 de la convention de Chicago, en vigueur le 1er janvier 2015, à l'exclusion des appendices de l'annexe 16.

▼B

2. Sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 5, les mesures visant à modifier les éléments non essentiels des exigences visées au paragraphe 1, afin de les aligner sur les amendements ultérieurs de la convention de Chicago et de ses annexes qui entrent en vigueur après l'adoption du présent règlement et qui deviennent applicables dans tous les États membres, pour autant que ces adaptations n'élargissent pas le champ d'application du présent règlement.

3. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels des exigences visées au paragraphe 1 en les complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 5, en s'inspirant en tant que de besoin des appendices visés au paragraphe 1.

Article 7

Pilotes

1. Les pilotes participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces pilotes et dans les examens, les contrôles et la surveillance médicale auxquels ils sont soumis satisfont aux exigences essentielles pertinentes définies à l'annexe III.

2. Sauf dans le cadre d'une formation, une personne ne peut exercer les fonctions de pilote que si elle est titulaire d'une licence et d'un certificat médical correspondant à l'opération à effectuer.

Une licence n'est délivrée à une personne que lorsque celle-ci satisfait aux règles établies pour garantir la conformité avec les exigences essentielles relatives aux connaissances théoriques, aux compétences pratiques et linguistiques et à l'expérience fixées à l'annexe III.

Un certificat médical n'est délivré à une personne que lorsque celle-ci satisfait aux règles établies pour garantir la conformité avec les exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale fixées à l'annexe III. Ce certificat médical peut être délivré par un examinateur ou un centre aéromédical.

▼B

Nonobstant le troisième alinéa, dans le cas d'une licence de pilote de loisir, un médecin généraliste ayant une connaissance détaillée suffisante des antécédents médicaux du demandeur peut, si le droit national le permet, agir en tant qu'examinateur aéromédical, conformément aux règles de mise en œuvre détaillées adoptées selon la procédure visée à l'article 65, paragraphe 3; ces règles de mise en œuvre garantissent le maintien du niveau de sécurité.

La licence et le certificat médical précisent les privilèges accordés au pilote et la portée de ladite licence et dudit certificat.

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

3. La capacité des organismes de formation des pilotes et des centres aéromédicaux à assumer les responsabilités associées à leurs privilèges en matière de délivrance de licences et de certificats médicaux est reconnue par un agrément.

Un agrément est accordé à un organisme de formation de pilotes ou à un centre aéromédical lorsque celui-ci satisfait aux règles établies pour garantir la conformité avec les exigences essentielles applicables définies à l'annexe III.

L'agrément précise les privilèges qu'il confère.

▼M2

4. Un certificat est exigé concernant chaque simulateur d'entraînement au vol utilisé pour la formation des pilotes. Le certificat est délivré lorsque le demandeur a démontré que le simulateur satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe III.

▼B

5. Les personnes chargées de dispenser une formation au vol ou une formation en vol simulé ou d'évaluer les compétences des pilotes, et les examinateurs aéromédicaux, sont titulaires d'un certificat approprié. Ce certificat est délivré lorsqu'il est démontré que la personne concernée satisfait aux règles établies pour garantir la conformité avec les exigences essentielles applicables définies à l'annexe III.

Le certificat précise les privilèges qu'il confère.

6. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent article en le complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4. Ces mesures précisent en particulier:

a) les différentes qualifications pour les licences de pilote et les certificats médicaux requis pour l'exercice des différents types d'activité;

b) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des licences, des qualifications liées aux licences, des certificats médicaux, des agréments et des certificats visés aux paragraphes 2, 3, 4 et 5, et les conditions dans lesquelles ces certificats et agréments peuvent ne pas être exigés;

c) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, de qualifications liées aux licences, de certificats médicaux, d'agréments et de certificats visés aux paragraphes 2, 3, 4 et 5;

d) les conditions dans lesquelles les licences nationales de pilote et les licences de mécanicien navigant existantes peuvent être converties en licences de pilote, ainsi que les conditions dans lesquelles les certificats médicaux nationaux peuvent être convertis en certificats médicaux communément reconnus;

▼B

e) sans préjudice des dispositions des accords bilatéraux conclus conformément à l'article 12, les conditions d'acceptation des licences délivrées par les pays tiers;

f) les conditions dans lesquelles les pilotes des aéronefs visés à l'annexe II, point a) ii) et points d) et f), utilisés pour des transports aériens commerciaux remplissent les exigences essentielles pertinentes de l'annexe III.

7. Lorsqu'elle adopte les mesures visées au paragraphe 6, la Commission veille spécialement à ce qu'elles reflètent l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et le progrès scientifique et technique, en matière de formation des pilotes.

Ces mesures comprennent également des dispositions relatives à la délivrance de tous les types de licences de pilote et de qualifications requis par la convention de Chicago ainsi que d'une licence de pilote de loisir couvrant des activités non commerciales pratiquées avec des aéronefs ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 2 000 kg et qui ne remplissent aucun des critères visés à l'article 3, point j).

Article 8

Exploitation

▼M2

1. L'exploitation des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), satisfait aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV et, le cas échéant, à l'annexe V *ter*.

▼B

2. Sauf si les règles de mise en œuvre en disposent autrement, les exploitants qui procèdent à une exploitation commerciale prouvent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Ces capacités et ces moyens sont reconnus par un certificat. Les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités sont indiqués sur le certificat.

3. Sauf si les règles de mise en œuvre en disposent autrement, les exploitants qui utilisent des aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales déclarent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de tels aéronefs.

4. Les membres de l'équipage de cabine travaillant à bord des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), satisfont aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV. Ceux qui participent à une exploitation commerciale sont titulaires d'un certificat tel qu'initialement décrit dans l'annexe III, sous-partie O, point d), de l'OPS 1.1005, reprise par le règlement (CE) nº 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) nº 3922/91 ([1]); à la convenance de l'État membre, ce certificat peut être délivré par des exploitants ou par des organismes de formation agréés.

5. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent article en le complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4. Ces mesures précisent en particulier:

([1]) JO L 377 du 27.12.2006, p. 1.

▼M2

a) les conditions d'exploitation d'un aéronef conformément aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV et, le cas échéant, à l'annexe V *ter*;

▼B

b) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats visés au paragraphe 2 et les conditions dans lesquelles le certificat est remplacé par une déclaration indiquant que l'exploitant a la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de l'aéronef;

c) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats;

d) les conditions et procédures relatives aux déclarations effectuées par les exploitants visés au paragraphe 3, ainsi qu'à la supervision de ces derniers, et les conditions dans lesquelles une déclaration est remplacée par la preuve de la capacité et des moyens d'assumer les responsabilités liées aux privilèges de l'exploitant, reconnue par la délivrance d'un certificat;

e) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait du certificat des membres de l'équipage de cabine visé au paragraphe 4;

f) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité;

▼M2

g) les conditions dans lesquelles l'exploitation des aéronefs visés à l'annexe II, point a) ii), et points d) et h), lorsqu'ils sont utilisés pour le transport aérien commercial, satisfait aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe IV et, le cas échéant, à l'annexe V *ter*.

▼B

6. Les mesures visées au paragraphe 5:

— tiennent compte de l'état de l'art et des meilleures pratiques dans le domaine de l'exploitation,

— définissent différents types d'opérations d'exploitation et permettent que les exigences y afférentes et les preuves de conformité avec ces exigences soient proportionnées à la complexité de chaque type d'exploitation et au risque qu'elles impliquent,

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

— sont initialement élaborées, en ce qui concerne le transport commercial par avion et sans préjudice du tiret précédent, sur la base des règles techniques et des procédures administratives communes précisées à l'annexe III du règlement (CEE) nº 3922/91,

— reposent sur une évaluation des risques et doivent être proportionnelles à l'importance et à l'objet de l'exploitation,

— permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves,

▼B

— n'imposent pas aux aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point c), des exigences incompatibles avec les obligations qui incombent aux États membres dans le cadre de l'OACI,

▼M2

— tiennent compte des aspects liés à la sécurité de la GTA/SNA.

Article 8 bis

Aérodromes

1. Les aérodromes et équipements d'aérodrome ainsi que l'exploitation des aérodromes satisfont aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V *bis* et, le cas échéant, à l'annexe V *ter*.

2. Les aérodromes, les équipements d'aérodrome et l'exploitation des aérodromes sont conformes aux exigences essentielles et sont établis conformément aux dispositions suivantes:

a) un certificat est exigé pour chaque aérodrome. Le certificat et la certification des modifications de ce certificat sont délivrés lorsque le demandeur a démontré que l'aérodrome est conforme à la base de certification d'aérodrome exposée au point b), et que l'aérodrome ne présente pas de particularité ou caractéristique compromettant la sécurité d'exploitation. Le certificat porte sur l'aérodrome, son exploitation et ses équipements liés à la sécurité;

b) la base de certification pour un aérodrome est constituée par les éléments suivants:

   i) les spécifications de certification applicables au type de cet aérodrome;

   ii) les dispositions pour lesquelles un niveau de sécurité équivalent a été accepté; et

   iii) 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 i) inappropriée ou insuffisante pour garantir la conformité aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V *bis*;

c) les mesures visées au paragraphe 5 peuvent définir une exigence de certification concernant les équipements d'aérodrome critiques pour la sécurité. Le certificat pour de tels équipements est délivré lorsque le demandeur a démontré que les équipements sont conformes aux spécifications détaillées définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1;

d) les organismes responsables de l'exploitation des aérodromes démontrent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Ces capacités et moyens sont attestés par la délivrance du certificat visé au point a). Ils peuvent également être attestés par la délivrance d'un certificat distinct si l'État membre dans lequel se trouve l'aérodrome en décide ainsi. Ce certificat précise les privilèges accordés à l'organisme certifié et la portée du certificat, y compris une liste des aérodromes qu'il peut exploiter;

e) par dérogation au point d), les États membres peuvent décider que les prestataires de services de gestion d'aire de trafic sont autorisés à déclarer qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis.

▼**M2**

3. Les États membres s'assurent que des dispositions sont en vigueur pour protéger les aérodromes contre les activités et les modifications de leur environnement qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour les aéronefs utilisant l'aérodrome.

4. Les exploitants d'aérodrome surveillent les activités et les modifications de leur environnement qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité de l'aviation dans les environs de l'aérodrome et prennent des mesures, dans les limites de leurs compétences, pour limiter les risques si nécessaire.

5. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels des exigences visées au présent article, en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4.

Ces mesures précisent en particulier:

a) les conditions pour établir et notifier à un demandeur la base de certification applicable à un aérodrome;

b) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux équipements d'aérodrome;

c) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats des aérodromes et certificats des équipements d'aérodrome, y compris les contraintes d'exploitation liées à la conception particulière de l'aérodrome;

d) les conditions d'exploitation d'un aérodrome conformément aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V *bis* et, le cas échéant, à l'annexe V *ter*;

e) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats visés au paragraphe 2, point d);

f) les responsabilités des titulaires de certificats;

g) les conditions de reconnaissance et de conversion des certificats des aérodromes délivrés par les États membres, y compris les mesures qui sont déjà autorisées par l'État membre concerné sur la base des dérogations à l'annexe 14 de la convention de Chicago qui ont été notifiées, avant l'entrée en vigueur du présent règlement;

h) les conditions pour décider de ne pas accorder les dérogations visées à l'article 4, paragraphe 3 *ter*, y compris les critères pour les aérodromes de fret, les conditions de notification des aérodromes bénéficiant d'une dérogation et les conditions de révision des dérogations accordées;

i) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité;

j) les conditions et procédures relatives aux déclarations effectuées par les prestataires de services visés au paragraphe 2, point e), et à la supervision de ceux-ci.

6. Les mesures visées au paragraphe 5:

a) reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans le domaine des aérodromes et tiennent compte des normes et pratiques recommandées de l'OACI applicables;

b) sont proportionnées à la taille, au trafic, à la catégorie et à la complexité de l'aérodrome ainsi qu'à la nature et au volume de l'exploitation qu'il permet;

▼M2

c) tiennent compte de l'expérience acquise, au niveau mondial, en matière d'exploitation des aérodromes, ainsi que des progrès scientifiques et techniques;

d) permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves;

e) permettent la souplesse nécessaire pour une mise en conformité au cas par cas.

Article 8 ter

GTA/SNA

1. La fourniture de GTA/SNA satisfait aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V *ter* et, si cela est applicable, à l'annexe V *bis*.

2. Les prestataires de GTA/SNA sont tenus d'être titulaires d'un certificat. Le certificat est délivré lorsque le prestataire a démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux privilèges du prestataire. Le certificat précise les privilèges accordés et le champ des services fournis.

3. Par dérogation au paragraphe 2, les États membres peuvent décider que les prestataires de services d'information de vol sont autorisés à déclarer qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis.

4. Les mesures visées au paragraphe 6 peuvent définir une exigence de certification concernant les organismes chargés de la conception, la fabrication et l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA critiques pour la sécurité. Le certificat de ces organismes est délivré lorsqu'ils ont démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Le certificat précise les privilèges accordés.

5. Les mesures visées au paragraphe 6 peuvent définir une exigence de certification, ou bien de validation de la part du prestataire de GTA/SNA, concernant les systèmes et composants de GTA/SNA critiques pour la sécurité. Le certificat de ces systèmes et composants est délivré, ou la validation est accordée, lorsque le demandeur a démontré que les systèmes et composants sont conformes aux spécifications détaillées définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1.

6. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent article sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004.

Ces mesures précisent en particulier:

a) les conditions de fourniture de GTA/SNA conformément aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V *ter* et, le cas échéant, à l'annexe V *bis*;

b) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux systèmes et composants de GTA/SNA;

c) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats visés aux paragraphes 2 et 4;

d) les responsabilités des titulaires de certificats;

▼M2

e) les conditions et procédures relatives aux déclarations effectuées par les prestataires de services visés au paragraphe 3 et à la supervision de ceux-ci;

f) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.

7. Les mesures visées au paragraphe 6:

a) reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans le domaine de la GTA/SNA;

b) sont proportionnées au type et à la complexité des services fournis;

c) tiennent compte de l'expérience acquise, au niveau mondial, en matière de GTA/SNA, ainsi que des progrès scientifiques et techniques;

d) sont élaborées en utilisant autant que possible les dispositions pertinentes du règlement (CE) nº 549/2004, du règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») ([1]), du règlement (CE) nº 551/2004 et du règlement (CE) nº 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité») ([2]) et prévoient des mécanismes transitoires pour assurer la continuité des certificats déjà accordés en vertu de ces règlements; à l'origine, elles incluent les dispositions en matière de sécurité contenues dans ces règlements et, le cas échéant, dans le cas de futures modifications, elles tiennent compte des progrès scientifiques et techniques les plus récents;

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

Article 8 quater

Contrôleurs aériens

1. Les contrôleurs aériens ainsi que les personnes et organismes intervenant dans la formation et dans les examens, les contrôles et la surveillance médicale des contrôleurs aériens satisfont aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V *ter*.

2. Les contrôleurs aériens sont tenus d'être titulaires d'une licence et d'un certificat médical correspondant au service fourni.

3. La licence visée au paragraphe 2 n'est délivrée que lorsque le demandeur de la licence démontre qu'il satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives aux connaissances théoriques, aux compétences pratiques et linguistiques et à l'expérience exposées à l'annexe V *ter*.

4. Le certificat médical visé au paragraphe 2 n'est délivré que lorsque le contrôleur aérien satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale exposées à l'annexe V *ter*. Le certificat médical peut être délivré par un examinateur aéromédical ou par un centre aéromédical.

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.
([2]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.

▼**M2**

5. La licence et le certificat médical précisent les privilèges accordés au contrôleur aérien et la portée de ladite licence et dudit certificat.

6. La capacité des organismes de formation des contrôleurs aériens, des examinateurs aéromédicaux ou des centres aéromédicaux à assumer les responsabilités liées à leurs privilèges en matière de délivrance de licences et de certificats médicaux est reconnue par un certificat.

7. Un certificat est accordé aux organismes de formation, aux examinateurs aéromédicaux et aux centres aéromédicaux des contrôleurs aériens qui ont démontré satisfaire aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V *ter*. Le certificat précise les privilèges qu'il confère.

8. Les personnes chargées de dispenser une formation pratique ou d'évaluer les compétences des contrôleurs aériens sont titulaires d'un certificat. Le certificat est délivré lorsque la personne concernée a démontré qu'elle satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V *ter*. Le certificat précise les privilèges qu'il confère.

9. Les simulateurs d'entraînement au contrôle du trafic aérien satisfont aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V *ter*.

10. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent article, en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4.

Ces mesures précisent en particulier:

a) les différentes qualifications et mentions liées aux licences de contrôleur aérien;

b) les conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences, des qualifications et mentions liées aux licences, des certificats médicaux, des agréments et des certificats, et les conditions dans lesquelles ces certificats et agréments peuvent ne pas être exigés, tout en prévoyant des mécanismes transitoires pour assurer la continuité des agréments et des certificats déjà délivrés;

c) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, de qualifications et mentions liées aux licences, de certificats médicaux, d'agréments et de certificats;

d) les conditions de reconnaissance et de conversion des licences de contrôleur aérien et les conditions de reconnaissance des certificats médicaux nationaux et de leur conversion en certificats médicaux communément reconnus.

11. Les mesures visées au paragraphe 10 reflètent l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et les progrès scientifiques et techniques, dans le domaine de la formation au contrôle de la circulation aérienne. Elles sont élaborées à l'origine sur la base des dispositions de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ([1]).

([1]) JO L 114 du 27.4.2006, p. 22.

▼B

Article 9

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

▼M2

1. Les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point d), ainsi que leurs équipages et leur exploitation, sont conformes aux normes applicables de l'OACI. En l'absence de telles normes, ces aéronefs et leur exploitation sont conformes aux exigences énoncées aux annexes I, III, IV et, le cas échéant, l'annexe V *ter*, pour autant que ces exigences ne soient pas contraires aux droits conférés aux pays tiers par les conventions internationales.

▼B

2. Les exploitants qui procèdent à une exploitation commerciale et qui utilisent des aéronefs visés au paragraphe 1 prouvent qu'ils ont les capacités et les moyens de se conformer aux exigences énoncées au paragraphe 1.

Les certificats délivrés par des pays tiers ou en leur nom peuvent être acceptés aux fins visées au premier alinéa.

Les capacités et les moyens visés au premier alinéa sont reconnus par une autorisation. Les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités sont indiqués sur ladite autorisation.

3. Les exploitants qui procèdent à une exploitation non commerciale d'aéronefs à motorisation complexe en utilisant des aéronefs visés au paragraphe 1 peuvent être invités à déclarer qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de tels aéronefs.

4. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent article en le complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4. Ces mesures précisent en particulier:

a) comment les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point d), ou les membres d'équipage, pour lesquels il n'a pas été délivré de certificat de navigabilité ou de licence conforme aux normes OACI, peuvent être autorisés à effectuer des opérations à destination, à l'intérieur ou au départ de la Communauté;

b) les conditions d'exploitation d'un aéronef conformément aux dispositions du paragraphe 1;

c) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des autorisations d'exploitant visées au paragraphe 2, compte tenu des certificats délivrés par l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant, sans préjudice du règlement (CE) nº 2111/2005 ni de ses règles de mise en œuvre;

d) les privilèges et responsabilités des titulaires d'autorisations;

e) les conditions et procédures relatives aux déclarations effectuées par les exploitants visés au paragraphe 3 et à la supervision de ceux-ci;

f) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité conformément à l'article 22, paragraphe 1.

▼B

5. Lorsqu'elle adopte les mesures visées au paragraphe 4, la Commission veille spécialement 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 les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point b), et les exploitants de ces aéronefs;

c) il soit fait usage, le cas échéant, des mesures définies conformément à l'article 5, paragraphe 5, et à l'article 8, paragraphe 5;

d) la procédure d'obtention des autorisations soit simple, proportionnée, d'un bon rapport coût/efficacité, et efficace dans tous les cas, et permette que les exigences et les preuves de conformité avec ces exigences soient proportionnées à la complexité de l'exploitation et au risque qu'elle implique. Cette procédure tient compte notamment:

   i) des résultats du programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI;

   ii) des informations issues des inspections au sol et des registres du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA), et

   iii) d'autres informations reconnues ayant trait à la sécurité concernant l'exploitant en question;

▼M2

e) les aspects liés à la sécurité de la GTA/SNA soient pris en compte.

▼B

Article 10

Supervision et application

▼M2

1. Les États membres, la Commission et l'Agence coopèrent pour garantir la conformité au présent règlement et à ses règles de mise en œuvre.

▼B

2. Aux fins de la mise en œuvre du paragraphe 1, outre la supervision qu'ils exercent sur les certificats qu'ils ont délivrés, les États membres procèdent à des enquêtes, y compris des inspections au sol, et prennent toute mesure, y compris l'immobilisation au sol d'un aéronef, pour empêcher la poursuite d'une infraction.

3. Aux fins de la mise en œuvre du paragraphe 1, l'Agence procède à des enquêtes conformément à l'article 24, paragraphe 2, et à l'article 55.

4. Afin de permettre aux autorités compétentes de prendre plus facilement les mesures qui s'imposent pour assurer le respect du présent règlement, les États membres, la Commission et l'Agence échangent des informations sur les infractions constatées.

5. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent article en le complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4. Ces mesures précisent en particulier:

a) les conditions de la collecte, de l'échange et de la diffusion des informations;

b) les conditions de la réalisation des inspections au sol, y compris celles qui sont systématiques;

▼B

c) les conditions de l'immobilisation au sol des aéronefs qui ne sont pas conformes aux exigences du présent règlement ou de ses règles de mise en œuvre.

Article 11

Reconnaissance des certificats

1. Les États membres reconnaissent, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire, les certificats délivrés conformément au présent règlement. Lorsque la reconnaissance initiale correspond à une ou à des fins particulières, toute reconnaissance ultérieure couvre uniquement la ou les mêmes fins.

2. La Commission, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre ou de l'Agence, peut engager la procédure visée à l'article 65, paragraphe 7, pour déterminer si un certificat délivré conformément au présent règlement est réellement conforme au présent règlement et à ses règles de mise en œuvre.

En cas de non-conformité ou d'absence de conformité réelle, la Commission demande à l'émetteur du certificat de prendre les mesures correctives et de sauvegarde appropriées, telles que la limitation ou la suspension dudit certificat. En outre, les dispositions du paragraphe 1 cessent de s'appliquer audit certificat à compter de la date de la notification de la décision de la Commission aux États membres.

3. Lorsqu'elle dispose de preuves suffisantes indiquant que des mesures correctives appropriées ont été prises par l'émetteur visé au paragraphe 2 pour résoudre le cas de non-conformité ou d'absence de conformité réelle, et que les mesures de sauvegarde ne sont plus nécessaires, la Commission décide que les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent de nouveau audit certificat. Ces dispositions s'appliquent à compter de la date de la notification de cette décision aux États membres.

▼M2

4. Dans l’attente de la prise d’effet des mesures visées à l’article 5, paragraphe 5, à l’article 7, paragraphe 6, et à l’article 9, paragraphe 4, et de l’expiration de toute période transitoire prévue par lesdites mesures, et sans préjudice de l’article 69, paragraphe 4, les certificats qui ne peuvent pas être délivrés au titre du présent règlement peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables.

5. Dans l’attente de la prise d’effet des mesures visées à l’article 8, paragraphe 5, et de l’expiration de toute période transitoire prévue par ces mesures, et sans préjudice de l’article 69, paragraphe 4, les certificats qui ne peuvent pas être délivrés au titre du présent règlement peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables.

5 *bis*. Dans l’attente de la prise d’effet des mesures visées à l’article 8 *bis*, paragraphe 5, et à l’article 8 *quater*, paragraphe 10, et de l’expiration de toute période transitoire prévue par lesdites mesures, et sans préjudice de l’article 69, paragraphe 4, les certificats qui ne peuvent pas être délivrés au titre du présent règlement peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables.

5 *ter*. Dans l’attente de la prise d’effet des mesures visées à l’article 8 *ter*, paragraphe 6, et de l’expiration de toute période transitoire prévue par lesdites mesures, et sans préjudice de l’article 69, paragraphe 4, les certificats qui ne peuvent pas être délivrés au titre du présent règlement

▼M2

peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables ou, le cas échéant, sur la base des exigences applicables du règlement (CE) nº 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne ([1]).

▼B

6. Les dispositions du présent article sont sans préjudice du règlement (CE) nº 2111/2005 et de ses règles de mise en œuvre.

Article 12

Acceptation de la certification par les pays tiers

1. Par dérogation aux dispositions du présent règlement et à ses règles de mise en œuvre, l'Agence ou les autorités aéronautiques de l'État membre peuvent délivrer des certificats sur la base des certificats délivrés par les autorités aéronautiques d'un pays tiers, comme prévu dans les accords de reconnaissance mutuelle entre la Communauté et ce pays tiers.

2. a) En l'absence d'un accord conclu par la Communauté, un État membre ou l'Agence peuvent délivrer des certificats sur la base de certifications délivrées par les autorités compétentes d'un pays tiers, en application d'un accord conclu par cet État membre avec le pays tiers en question avant l'entrée en vigueur des dispositions correspondantes du présent règlement et notifié à la Commission et aux autres États membres. L'Agence peut également délivrer de tels certificats pour le compte de tout État membre en application d'un accord conclu entre l'un des États membres et le pays tiers en question.

b) Si la Commission considère:

— que les dispositions d'un accord entre un État membre et un pays tiers ne garantiraient pas un niveau de sécurité équivalent à celui précisé par le présent règlement et ses règles de mise en œuvre, et/ou

— qu'un tel accord introduirait une discrimination entre les États membres, sans la justifier par des raisons impérieuses de sécurité, ou est contraire à la politique étrangère de la Communauté envers un pays tiers,

elle peut, conformément à la procédure prévue à l'article 65, paragraphe 2, exiger de l'État membre concerné qu'il modifie l'accord, qu'il en suspende l'application ou qu'il le dénonce, conformément à l'article 307 du traité.

c) Les États membres prennent les mesures nécessaires pour dénoncer de tels accords dans les meilleurs délais après l'entrée en vigueur d'un accord entre la Communauté et le pays tiers en question pour ce qui concerne les domaines couverts par ce dernier.

Article 13

Entités qualifiées

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

▼M2

Les entités qualifiées ne délivrent pas de certificats.

([1]) JO L 335 du 21.12.2005, p. 13.

▼B

Article 14

Mesures dérogatoires

1. Le présent règlement et ses règles de mise en œuvre ne font pas obstacle à la réaction immédiate d'un État membre face à un problème de sécurité en relation avec un produit, une personne ou un organisme auxquels les dispositions du présent règlement sont applicables.

L'État membre notifie immédiatement à l'Agence, à la Commission et aux autres États membres les mesures prises et leur justification.

2. a) L'Agence évalue si le problème de sécurité peut être réglé dans le cadre des pouvoirs qui lui sont conférés conformément à l'article 18, point d). Si tel est le cas, elle prend les décisions appropriées dans un délai d'un mois après avoir reçu une notification en application du paragraphe 1.

b) Si l'Agence parvient à la conclusion que le problème de sécurité ne peut être réglé comme le prévoit le point a), elle émet, dans le délai prévu audit point, une recommandation conformément à l'article 18, point b), indiquant s'il y a lieu de modifier le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre et s'il y a lieu de supprimer ou de maintenir les mesures notifiées.

3. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant, et qui portent sur la question de savoir si un niveau insuffisant de sécurité ou une lacune du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre justifient d'entreprendre de les modifier et si les mesures adoptées en vertu du paragraphe 1 peuvent être maintenues, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 6. Si tel est le cas, les mesures sont mises en œuvre s'il y a lieu par tous les États membres et les dispositions de l'article 11 s'appliquent auxdites mesures. Si les mesures sont jugées injustifiées, elles sont retirées par l'État membre concerné.

4. Un État membre peut accorder des dérogations aux exigences de fond précisées dans le présent règlement et dans ses règles de mise en œuvre, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne soient pas préjudiciables au niveau de sécurité. Ces dérogations sont notifiées à l'Agence, à la Commission et aux autres États membres dès qu'elles acquièrent un caractère répété ou lorsqu'elles sont accordées pour des périodes d'une durée supérieure à deux mois.

5. L'Agence évalue si les dérogations notifiées par un État membre sont moins restrictives que les dispositions communautaires applicables et, dans un délai d'un mois après avoir reçu une notification, elle émet une recommandation, conformément à l'article 18, point b), indiquant si ces dérogations sont conformes aux objectifs généraux en matière de sécurité prévus par le présent règlement ou par toute autre disposition du droit communautaire.

Lorsqu'une dérogation n'est pas conforme aux objectifs généraux en matière de sécurité prévus par le présent règlement ou par toute autre disposition du droit communautaire, la Commission arrête une décision n'autorisant pas la dérogation, selon la procédure visée à l'article 65, paragraphe 7. En pareil cas, l'État membre concerné retire la dérogation.

▼B

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

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

7. Dans un délai de deux mois à compter de la notification effectuée conformément au paragraphe 6, l'Agence émet une recommandation, conformément à l'article 18, point b), indiquant si un agrément proposé conformément au paragraphe 6 remplit les conditions énoncées audit paragraphe.

Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, en vue de décider si l'agrément proposé peut être accordé, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 6, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la recommandation de l'Agence. Si tel est le cas, la Commission notifie sa décision à tous les États membres, qui ont également la possibilité d'appliquer cette mesure. Les dispositions de l'article 15 s'appliquent à la mesure en question.

Article 15

Échange d'informations

1. La Commission, l'Agence et les autorités aéronautiques nationales se communiquent toute information dont elles disposent dans le cadre de l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre. Les entités chargées d'enquêter sur les accidents et incidents dans l'aviation civile, ou de les analyser, sont habilitées à avoir accès à ces informations.

2. Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents de la Commission tel que défini dans le règlement (CE) nº 1049/2001, la Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 65, paragraphe 3, les mesures pour la diffusion, à son initiative, auprès des parties intéressées, des informations visées au paragraphe 1 du présent article. Ces mesures, qui peuvent être de portée générale ou individuelle, sont fondées sur la nécessité:

a) de fournir aux personnes et aux organismes les informations dont ils ont besoin pour améliorer la sécurité de l'aviation civile;

b) de limiter la diffusion des informations à ce qui est strictement nécessaire pour leurs utilisateurs, afin de garantir à ces informations un niveau de confidentialité adéquat.

3. Les autorités aéronautiques nationales prennent, conformément à leur législation nationale, les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'elles reçoivent en vertu du paragraphe 1.

4. Afin d'informer le public du niveau général de sécurité, un rapport sur la sécurité est publié chaque année par l'Agence. À compter de l'entrée en vigueur des mesures visées à l'article 10, paragraphe 5, ce rapport contient une analyse de toutes les informations reçues en vertu de l'article 10. Cette analyse doit être simple, facile à comprendre et indiquer s'il existe des risques accrus. Cette analyse ne divulgue pas les sources d'information utilisées.

▼B

Article 16

Protection des sources d'information

1. Lorsque les informations visées à l'article 15, paragraphe 1, sont fournies volontairement par une personne physique à la Commission ou à l'Agence, la source de ces informations n'est pas révélée. Lorsque les informations ont été communiquées à une autorité nationale, la source de ces informations est protégée conformément à la législation nationale.

2. Sans préjudice des dispositions de droit pénal applicables, les États membres s'abstiennent d'intenter des actions en justice concernant des infractions à la loi commises de manière non préméditée ou involontaire, dont ils auraient connaissance uniquement parce qu'elles leur ont été signalées en application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre.

La présente disposition ne s'applique pas aux cas de faute grave.

3. Sans préjudice des dispositions de droit pénal applicables, et conformément aux procédures prévues par leur législation et leurs pratiques nationales, les États membres veillent à ce que les employés qui fournissent des informations en application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre ne subissent aucun préjudice de la part de leur employeur.

La présente disposition ne s'applique pas aux cas de faute grave.

4. Le présent article s'applique sans préjudice des règles nationales relatives à l'accès à l'information par les autorités judiciaires.

CHAPITRE III

AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

SECTION I

Missions

Article 17

Création et fonctions de l'Agence

1. Aux fins de la mise en œuvre du présent règlement, il est créé une Agence européenne de la sécurité aérienne.

2. Afin de garantir le bon fonctionnement et le bon développement de la sécurité de l'aviation civile, l'Agence:

a) effectue toute tâche et formule des avis sur toutes questions couvertes par l'article 1er, paragraphe 1;

b) assiste la Commission en préparant les mesures à prendre pour la mise en œuvre du présent règlement. S'il s'agit de prescriptions techniques, et notamment de règles liées à la construction, à la conception ou à des aspects opérationnels, la Commission ne peut pas modifier leur contenu sans coordination préalable avec l'Agence. L'Agence apporte également à la Commission le soutien technique, scientifique et administratif nécessaire à l'accomplissement de ses missions;

c) prend les mesures nécessaires dans les limites des pouvoirs qui lui sont conférés par le présent règlement ou un autre acte communautaire;

d) effectue les inspections et les enquêtes nécessaires à l'accomplissement de ses missions;

▼B

e) exécute, dans son domaine de compétence, pour le compte des États membres, les fonctions et les tâches qui incombent à ces derniers au titre des conventions internationales applicables, et notamment la convention de Chicago.

Article 18

Mesures adoptées par l'Agence

Le cas échéant, l'Agence peut:

a) émettre des avis adressés à la Commission;

b) émettre des recommandations à l'intention de la Commission en vue de l'application de l'article 14;

▼M2

c) publier des spécifications de certification et des moyens acceptables de mise en conformité, ainsi que tout document d'orientation concernant l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre;

d) prendre les décisions appropriées concernant l'application des articles 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23, 54 et 55, y compris afin d'octroyer à des titulaires de certificats délivrés par elle-même des dérogations aux exigences de fond précisées dans le présent règlement et dans ses règles de mise en œuvre, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes et imprévues d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne soient pas préjudiciables au niveau de sécurité, qu'elles soient accordées pour une durée n'excédant pas deux mois, qu'elles soient notifiées à la Commission et qu'elles ne soient pas renouvelées;

▼B

e) publier les rapports établis à la suite des inspections de normalisation effectuées en application de l'article 24, paragraphe 1, et de l'article 54.

Article 19

Avis, spécifications de certification et documents d'orientation

1. L'Agence élabore des projets afin d'assister la Commission dans la préparation de propositions concernant les principes fondamentaux, l'applicabilité et les exigences essentielles à présenter au Parlement européen et au Conseil et dans l'adoption des règles de mise en œuvre. Ces projets sont présentés à la Commission par l'Agence sous la forme d'avis.

2. Conformément à l'article 52 et aux règles de mise en œuvre arrêtées par la Commission, l'Agence élabore:

▼M2

a) des spécifications de certification et des moyens acceptables de mise en conformité, et

▼B

b) des documents d'orientation,

à utiliser lors du processus de certification.

Ces documents reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans les domaines concernés et sont mis à jour en tenant compte de l'expérience acquise en service au niveau mondial dans le domaine de l'aviation ainsi que des progrès scientifiques et techniques.

▼B

Article 20

Certification en matière de navigabilité et d'environnement

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

a) pour chaque produit pour lequel un certificat de type ou une modification d'un certificat de type sont requis, déterminer et notifier la base de certification de type. La base de certification de type est constituée par le code de navigabilité applicable, les dispositions pour lesquelles un niveau de sécurité équivalent a été accepté, et les spécifications techniques détaillées nécessaires lorsque les caractéristiques de conception d'un produit donné ou l'expérience en service rendent toute disposition d'un code de navigabilité insuffisante ou inadéquate pour assurer la conformité avec les exigences essentielles;

b) pour chaque produit pour lequel un certificat de navigabilité restreint est requis, déterminer et notifier les spécifications de navigabilité particulières;

c) pour chaque pièce ou équipement pour lequel un certificat est requis, déterminer et notifier les spécifications de navigabilité détaillées;

d) pour chaque produit pour lequel un certificat en matière d'environnement est requis conformément à l'article 6, déterminer et notifier les exigences appropriées en matière d'environnement;

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

f) délivrer les certificats de type appropriés, ou les modifications qui y sont associées;

g) délivrer les certificats pour les pièces et les équipements;

h) délivrer les certificats appropriés en matière d'environnement;

i) modifier, suspendre ou retirer tout certificat lorsque les conditions aux termes desquelles il a été délivré ne sont plus remplies ou lorsque la personne physique ou morale titulaire du certificat ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre;

j) garantir les fonctions de suivi de navigabilité des produits, pièces et équipements qui sont sous sa surveillance, et notamment réagir dans un délai raisonnable en cas de problème de sécurité, et émettre et diffuser les informations obligatoires utiles;

k) établir, pour les aéronefs pour lesquels une autorisation de vol doit être délivrée, des normes et procédures en matière de navigabilité, en vue du respect des dispositions de l'article 5, paragraphe 4, point a);

l) délivrer, aux fins de la certification sous le contrôle de l'Agence, des autorisations de vol aux aéronefs, en accord avec l'État membre dans lequel l'aéronef est ou sera immatriculé.

2. Pour ce qui concerne les organismes, l'Agence:

a) procède elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées à des contrôles et audits des organismes qu'elle certifie;

▼B

b) délivre et renouvelle les agréments:

i) des organismes de conception, ou

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

iii) des organismes de production et d'entretien établis en dehors du territoire des États membres;

c) modifie, suspend ou retire le certificat de l'organisme concerné lorsque les conditions aux termes desquelles il a été délivré ne sont plus remplies ou lorsque l'organisme concerné ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

Article 21

Certification des pilotes

1. En ce qui concerne le personnel et les organismes visés à l'article 7, paragraphe 1, l'Agence:

a) procède elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées à des enquêtes et des audits concernant les organismes qu'elle certifie et, le cas échéant, concernant leur personnel;

b) délivre et renouvelle les certificats des organismes de formation des pilotes et des centres aéromédicaux situés hors du territoire des États membres et, le cas échéant, de leur personnel;

c) modifie, limite, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions aux termes desquelles elle l'a délivré ne sont plus remplies ou lorsque la personne physique ou morale titulaire du certificat ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

2. En ce qui concerne les simulateurs d'entraînement au vol visés à l'article 7, paragraphe 1, l'Agence:

a) procède elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées à des inspections techniques des équipements qu'elle certifie;

b) délivre et renouvelle les certificats:

i) des simulateurs d'entraînement au vol utilisés par les organismes de formation certifiés par l'Agence, ou

ii) des simulateurs d'entraînement au vol situés sur le territoire des États membres, si elle a été sollicitée à cet effet par l'État membre concerné, ou

iii) des simulateurs d'entraînement au vol situés hors du territoire des États membres;

c) modifie, limite, suspend ou retire tout certificat lorsque les conditions aux termes desquelles il a été délivré ne sont plus remplies, ou lorsque la personne physique ou morale qui le détient ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

▼B

Article 22

Certification de l'exploitation

1. En cas de problème affectant la sécurité des opérations aériennes, l'Agence réagit dans un délai raisonnable en déterminant les mesures correctives et en diffusant les informations y afférentes, y compris auprès des États membres.

2. En ce qui concerne la limitation du temps de vol:

a) l'Agence délivre les spécifications de certification applicables visant à garantir la conformité avec les exigences essentielles et, le cas échéant, avec les règles de mise en œuvre correspondantes. Initialement, les règles de mise en œuvre englobent toutes les dispositions substantielles du règlement (CEE) nº 3922/91, annexe III, sous-partie Q, tenant compte des dernières données scientifiques et techniques;

b) un État membre peut approuver des régimes individuels de spécification de temps de vol qui s'écartent des spécifications de certification visées au point a). En pareil cas, l'État membre notifie sans retard à l'Agence, à la Commission et aux autres États membres qu'elle compte approuver un tel régime individuel;

c) lorsqu'un régime individuel lui est notifié, l'Agence l'évalue, dans un délai d'un mois, en se fondant sur des critères médicaux et scientifiques. Ensuite, l'État membre concerné peut approuver le régime notifié, à moins que l'Agence n'ait discuté le régime avec lui et proposé des modifications à y apporter. Si l'État membre accepte ces modifications, il peut donner son approbation en conséquence;

d) en cas de circonstances d'exploitation imprévues et urgentes ou de besoins d'exploitation de durée limitée ou de nature non répétitive, des dérogations aux spécifications de certification peuvent s'appliquer provisoirement dans l'attente de l'avis de l'Agence;

e) si un État membre n'est pas d'accord avec les conclusions de l'Agence concernant un régime individuel, il saisit la Commission de la question afin que celle-ci décide, conformément à la procédure visée à l'article 65, paragraphe 3, si ce régime est conforme aux objectifs de sécurité du présent règlement;

f) le contenu des régimes individuels que l'Agence peut accepter, ou sur lesquels la Commission a adopté une décision positive conformément au point e), est publié.

▼M2

Article 22 bis

GTA/SNA

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

a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie;

b) délivre et renouvelle les certificats des organismes établis hors du territoire soumis aux dispositions du traité qui sont chargés de fournir des services dans l'espace aérien du territoire d'application du traité;

c) délivre et renouvelle les certificats des organismes fournissant des services paneuropéens;

▼M2

d) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ou si le titulaire du certificat ne s'acquitte pas des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

Article 22 ter

Certification des contrôleurs aériens

En ce qui concerne les personnes et les organismes visés à l'article 8 *quater*, paragraphe 1, l'Agence:

a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie et, le cas échéant, leur personnel;

b) délivre et renouvelle les certificats des organismes de formation des contrôleurs aériens établis hors du territoire des États membres et, le cas échéant, de leur personnel;

c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions sous lesquelles elle l'a délivré ne sont plus remplies, ou si la personne physique ou morale titulaire du certificat ne satisfait pas aux obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

▼B

Article 23

Exploitants des pays tiers

1. En ce qui concerne les exploitants d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point d), qui procèdent à une exploitation commerciale, l'Agence:

a) procède elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées à des enquêtes et des audits;

b) délivre et renouvelle les autorisations visées à l'article 9, paragraphe 2, à moins qu'un État membre n'exécute les fonctions et les tâches de l'État de l'exploitant à l'égard de ces exploitants;

c) modifie, limite, suspend ou retire l'autorisation concernée lorsque les conditions aux termes desquelles elle l'a délivrée ne sont plus remplies, ou que l'organisme concerné ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.

2. En ce qui concerne les exploitants d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point d), qui ne procèdent pas à une exploitation commerciale, l'Agence:

a) reçoit les déclarations visées à l'article 9, paragraphe 3, et

b) procède elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées au contrôle des exploitants dont elle a reçu une déclaration.

3. En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point d), l'Agence délivre des autorisations conformément à l'article 9, paragraphe 4, point a).

▼B

Article 24

Contrôle de l'application des règles

1. L'Agence effectue des inspections de normalisation dans les domaines couverts par l'article 1er, paragraphe 1, afin de contrôler l'application, par les autorités nationales compétentes, du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, et fait rapport à la Commission.

2. L'Agence effectue des enquêtes dans les entreprises pour contrôler l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre.

3. L'Agence évalue l'incidence de l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, eu égard aux objectifs énoncés à l'article 2.

4. L'Agence est consultée sur l'application de l'article 14 et adresse des recommandations à ce sujet à la Commission.

5. Les méthodes de travail appliquées par l'Agence pour mener à bien les tâches visées aux paragraphes 1, 3 et 4 sont soumises à des exigences à adopter conformément à la procédure visée à l'article 65, paragraphe 2, en tenant compte des principes énoncés aux articles 52 et 53.

Article 25

Amendes et astreintes

1. Sans préjudice des articles 20 et 55, la Commission peut, à la demande de l'Agence:

a) infliger des amendes aux personnes et aux entreprises auxquelles l'Agence a délivré un certificat lorsqu'elles ont enfreint intentionnellement ou par négligence les dispositions du présent règlement ou ses modalités de mise en œuvre;

b) infliger des astreintes aux personnes et aux entreprises auxquelles l'Agence a délivré un certificat, qui sont calculées à partir de la date fixée dans la décision, de manière à obliger ces personnes et entreprises à se conformer aux dispositions du présent règlement et à ses modalités de mise en œuvre.

2. Les amendes et astreintes prévues au paragraphe 1 sont dissuasives et proportionnées à la gravité de l'affaire et à la capacité financière du titulaire du certificat concerné, en tenant compte, en particulier, de l'ampleur du risque encouru pour la sécurité. Le montant de l'amende n'est pas supérieur à 4 % du revenu ou du chiffre d'affaires annuel du titulaire du certificat. Le montant de l'astreinte n'est pas supérieur à 2,5 % du revenu ou du chiffre d'affaires quotidien du titulaire du certificat.

3. La Commission adopte, conformément à la procédure prévue à l'article 65, paragraphe 3, les modalités détaillées de mise en œuvre du présent article. Ce faisant, elle précise notamment:

a) les critères détaillés de fixation du montant de l'amende ou de l'astreinte, et

b) les procédures d'enquête, les mesures connexes et le régime de notification, ainsi que les règles de 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 la fixation du montant des amendes et astreintes et leur perception.

▼B

4. La Cour de justice des Communautés européennes statue avec compétence de pleine juridiction sur les recours formés contre les décisions par lesquelles la Commission a fixé une amende ou une astreinte. Elle peut supprimer, réduire ou majorer l'amende ou l'astreinte infligée.

5. Les décisions prises en application du paragraphe 1 ne relèvent pas du droit pénal.

Article 26

Recherche

1. 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, sans préjudice du droit communautaire.

2. L'Agence coordonne ses activités de recherche et de développement avec celles de la Commission et des États membres de manière que les politiques et les actions soient cohérentes entre elles.

3. Les résultats de la recherche financée par l'Agence sont publiés, sauf si l'Agence les déclare confidentiels.

Article 27

Relations internationales

1. L'Agence assiste la Communauté et les États membres dans leurs relations avec les pays tiers conformément au droit communautaire applicable. Elle contribue en particulier à l'harmonisation des règles pertinentes et à la reconnaissance mutuelle des agréments attestant l'application satisfaisante des règles.

2. L'Agence peut coopérer avec les autorités aéronautiques nationales des pays tiers ainsi qu'avec les organisations internationales compétentes pour les questions couvertes par le présent règlement, dans le cadre d'arrangements de travail conclus avec elles, conformément aux dispositions pertinentes du traité. Ces arrangements sont préalablement approuvés par la Commission.

3. L'Agence assiste les États membres dans le respect de leurs obligations internationales, et notamment celles découlant de la convention de Chicago.

SECTION II

Structure interne

Article 28

Statut juridique, siège, bureaux locaux

1. L'Agence est un organisme de la Communauté. 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.

3. L'Agence peut établir ses propres bureaux locaux dans les États membres, sous réserve de l'accord de ces derniers.

4. L'Agence est représentée par son directeur exécutif.

▼B

Article 29

Personnel

1. Le statut des fonctionnaires des Communautés européennes, le régime applicable aux autres agents des Communautés européennes et les règles adoptées conjointement par les institutions des Communautés européennes aux fins de l'application de ce statut et de ce régime s'appliquent au personnel de l'Agence, sans préjudice de l'application de l'article 39 du présent règlement aux membres des chambres de recours.

2. Sans préjudice de l'article 42, les compétences conférées à l'autorité investie du pouvoir de nomination par le statut, ainsi que par le régime applicable aux autres agents, sont exercées par l'Agence en ce qui concerne son propre personnel.

3. Le personnel de l'Agence consiste en un nombre strictement limité de fonctionnaires affectés ou détachés par la Commission ou les États membres pour assumer des fonctions de gestion. Le reste du personnel se compose d'agents recrutés au besoin par l'Agence pour assurer ses tâches.

Article 30

Privilèges et immunités

Le protocole sur les privilèges et immunités des Communautés européennes joint au traité instituant la Communauté européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique s'applique à l'Agence.

Article 31

Responsabilité

1. La responsabilité contractuelle de l'Agence est régie par la législation applicable au contrat en question.

2. La Cour de justice des Communautés européennes est compétente pour se prononcer en vertu de toute clause d'arbitrage 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 des Communautés européennes est compétente pour les litiges concernant la réparation des dommages visés au paragraphe 3.

5. La responsabilité personnelle de ses agents envers l'Agence est régie par les dispositions du statut ou du régime qui leur sont applicables.

▼B

Article 32

Publication des documents

1. Sans préjudice des décisions prises sur la base de l'article 290 du traité, les documents ci-après sont présentés dans toutes les langues officielles de la Communauté:

a) le rapport sur la sécurité visé à l'article 15, paragraphe 4;

b) les avis adressés à la Commission conformément à l'article 19, paragraphe 1;

c) le rapport général annuel et le programme de travail visés à l'article 33, paragraphe 2, points b) et c), respectivement.

2. Les travaux de traduction requis pour le fonctionnement de l'Agence sont effectués par le Centre de traduction des organes de l'Union européenne.

Article 33

Attributions du conseil d'administration

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

2. Le conseil d'administration:

a) nomme le directeur exécutif et, sur proposition de celui-ci, également les directeurs, conformément à l'article 39;

b) adopte le rapport annuel général sur les activités de l'Agence et le transmet au plus tard le 15 juin au Parlement européen, au Conseil, à la Commission, à la Cour des comptes et aux États membres; agissant pour le compte de l'Agence, il transmet chaque année au Parlement européen et au Conseil (ci-après dénommés «autorité budgétaire») toute information ayant trait aux résultats des procédures d'évaluation, et notamment des informations sur les effets ou conséquences des modifications apportées aux missions confiées à l'Agence;

c) adopte, avant le ►M2 30 novembre ◄ de chaque année, et après réception de l'avis de la Commission, le programme de travail de l'Agence pour l'année à venir et le transmet au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et aux États membres; ce programme de travail est adopté sans préjudice de la procédure budgétaire annuelle et du programme législatif de la Communauté dans les domaines pertinents de la sécurité aérienne; l'avis de la Commission est joint au programme de travail;

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

e) établit des procédures pour la prise de décision par le directeur exécutif, comme indiqué aux articles 52 et 53;

f) exerce ses fonctions en relation avec le budget de l'Agence en application des articles 59, 60 et 63;

g) nomme les membres de la chambre de recours en application de l'article 41;

h) exerce l'autorité disciplinaire sur le directeur exécutif et, en accord avec celui-ci, également sur les directeurs;

i) donne son avis sur les mesures relatives aux honoraires et aux redevances visées à l'article 64, paragraphe 1;

▼B

j) arrête son règlement intérieur;

k) établit le régime linguistique de l'Agence;

l) complète, en tant que de besoin, la liste des documents visés à l'article 32, paragraphe 1;

m) définit la structure organisationnelle de l'Agence et arrête la politique de l'Agence en matière de personnel.

3. Le conseil d'administration peut conseiller le directeur exécutif sur toute question strictement liée au développement stratégique de la sécurité de l'aviation, notamment les activités de recherche définies à l'article 26.

4. Le conseil d'administration établit un organe consultatif des parties intéressées, 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 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 fonctions, y compris l'élaboration de ses décisions et le suivi de leur mise en œuvre.

Article 34

Composition du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration est composé d'un représentant de chaque État membre et d'un représentant de la Commission. Les membres sont choisis sur la base de leur expérience reconnue et de leur engagement dans le domaine de l'aviation civile, de leurs capacités de gestion et de leurs compétences techniques, qui doivent servir pour promouvoir les objectifs du présent règlement. La commission compétente du Parlement européen est pleinement informée en la matière.

Chaque État membre désigne un membre du conseil d'administration, ainsi qu'un suppléant qui représentera le membre en son absence. La Commission désigne également son représentant et le suppléant de celui-ci. La durée du mandat est de cinq ans. Ce mandat est renouvelable.

2. Le cas échéant, la participation de représentants de pays tiers européens concernés ainsi que les conditions de cette participation sont fixées par les arrangements visés à l'article 66.

3. L'organe consultatif visé à l'article 33, 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. La durée de leur mandat est de trente mois et il est renouvelable une fois.

Article 35

Présidence du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration élit un président et un vice-président parmi ses membres. Le vice-président remplace d'office le président lorsque celui-ci n'est pas en mesure d'assumer ses fonctions.

▼B

2. Le mandat du président et celui du vice-président expirent au même moment que leur qualité de membres du conseil d'administration. Sous réserve de ce qui précède, la durée du mandat du président et de celui du vice-président est de trois ans. Ces mandats sont renouvelables une fois.

Article 36

Réunions

1. Les réunions du conseil d'administration sont convoquées par son président.

2. Le directeur exécutif de l'Agence participe aux délibérations.

3. Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an en session ordinaire. Il se réunit, en outre, à l'initiative de son président ou à la demande d'un tiers au moins de ses membres.

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. Les membres du conseil d'administration peuvent, sous réserve des dispositions de son règlement intérieur, être assistés par des conseillers ou par des experts.

6. Le secrétariat du conseil d'administration est assuré par l'Agence.

Article 37

Vote

1. Sans préjudice de l'article 39, paragraphe 1, le conseil d'administration arrête ses décisions à la majorité des deux tiers de ses membres. À la demande d'un membre du conseil d'administration, la décision visée à l'article 33, paragraphe 2, point k), est arrêtée à l'unanimité.

2. Chaque membre désigné conformément à l'article 34, 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 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.

Article 38

Fonctions et pouvoirs du directeur exécutif

1. L'Agence est gérée par son directeur exécutif, qui est totalement indépendant dans l'exercice de ses fonctions. Sans préjudice des compétences de la Commission et du conseil d'administration, le directeur exécutif ne sollicite ni n'accepte aucune instruction d'aucun gouvernement ni d'aucun autre organisme.

2. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent inviter le directeur exécutif à faire rapport sur l'exécution de ses tâches.

▼B

3. Le directeur exécutif est investi des fonctions et des pouvoirs suivants:

a) approuver les mesures de l'Agence précisées à l'article 18, dans les limites fixées par le présent règlement, par ses règles de mise en œuvre et par toute législation applicable;

b) décider de procéder aux inspections et enquêtes prévues aux articles 54 et 55;

c) attribuer les tâches de certification aux autorités aéronautiques nationales ou à des entités qualifiées, conformément aux lignes directrices définies par le conseil d'administration;

d) assurer toute fonction internationale et toute coopération technique avec les pays tiers en application de l'article 27;

e) prendre toutes les dispositions nécessaires, notamment l'adoption d'instructions administratives internes et la publication de notices, pour assurer le fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement;

f) élaborer chaque année un projet de rapport général et le soumettre au conseil d'administration;

g) exercer à l'égard du personnel de l'Agence les pouvoirs prévus à l'article 29, paragraphe 2;

h) établir des estimations des recettes et des dépenses de l'Agence en application de l'article 59 et exécuter le budget en application de l'article 60;

i) déléguer ses pouvoirs à d'autres membres du personnel de l'Agence, dans le respect des règles à adopter conformément à la procédure fixée à l'article 65, paragraphe 2;

j) avec l'approbation du conseil d'administration, arrêter des décisions concernant l'établissement de bureaux locaux dans les États membres, conformément à l'article 28, paragraphe 3;

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

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

Article 39

Nomination des hauts fonctionnaires

1. Le directeur exécutif est nommé 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. Le directeur exécutif est nommé ou révoqué par le conseil d'administration sur proposition de la Commission. Le conseil d'administration arrête sa décision à la majorité des trois quarts de ses membres. Avant d'être nommé, le candidat retenu par le conseil d'administration peut être invité à faire une déclaration devant la ou les commissions compétentes du Parlement européen et à répondre aux questions posées par leurs membres.

2. 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.

3. Les directeurs de l'Agence sont nommés sur la base de leurs compétences professionnelles utiles dans le domaine de l'aviation civile. Les directeurs sont nommés ou révoqués par le conseil d'administration sur proposition du directeur exécutif.

4. Le mandat du directeur exécutif et des directeurs est de cinq ans. Le mandat des directeurs est renouvelable et celui du directeur exécutif n'est renouvelable qu'une fois.

▼B

Article 40

Attributions des chambres de recours

1. Une ou plusieurs chambres de recours sont instituées au sein de l'Agence.

2. La ou les chambres de recours sont chargées de statuer sur les recours portant sur les décisions visées à l'article 44.

3. La ou les chambres de recours se réunissent autant que de besoin. Le nombre de chambres de recours et la répartition du travail entre elles sont déterminés par la Commission statuant conformément à la procédure visée à l'article 65, paragraphe 3.

Article 41

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 leur suppléant sont désignés par le conseil d'administration sur une liste de candidats qualifiés adoptée par la Commission.

4. Lorsque la chambre de recours considère que la nature du recours l'exige, elle peut faire appel, pour cette affaire, à deux autres membres inscrits sur la liste visée au paragraphe 3.

5. Les qualifications requises pour les membres de chaque chambre de recours, les attributions de chaque membre dans la phase préparatoire des décisions et les conditions de vote sont déterminées par la Commission statuant conformément à la procédure visée à l'article 65, paragraphe 3.

Article 42

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. Il est renouvelable.

2. Les membres d'une chambre de recours sont indépendants. Ils prennent leurs décisions sans être liés par aucune instruction.

3. Les membres d'une chambre de recours ne peuvent exercer 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.

▼B

Article 43

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. Les membres d'une chambre de recours peuvent être récusés par une partie au recours pour une des raisons visées au paragraphe 1 ou s'ils sont suspectés 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. Les chambres de recours décident des mesures à prendre dans les cas visés aux paragraphes 2 et 3 sans la participation du membre concerné. Aux fins de cette décision, celui-ci est remplacé à la chambre de recours par son suppléant.

Article 44

Décisions susceptibles de recours

▼M2

1. Les décisions de l'Agence prises en application des articles 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23, 55 ou 64 sont susceptibles de recours.

▼B

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 45

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.

▼B

Article 46

Délai et forme du recours

Le recours est formé par écrit, avec indication de ses motifs, auprès de l'Agence, 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 47

Réformation préjudicielle

1. Si le directeur exécutif considère le recours comme recevable et fondé, il réforme la décision. 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 réformée dans un délai d'un mois à compter de la réception du mémoire exposant les motifs du recours, l'Agence décide, dans les meilleurs délais, si elle suspend l'application de la décision conformément à l'article 44, paragraphe 2, deuxième phrase, et défère le recours à la chambre de recours.

Article 48

Examen du recours

1. Si le recours est recevable, la chambre de recours examine s'il est 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 sur les communications qu'elle leur a adressées ou sur celles qui émanent des autres parties. Les parties à la procédure de recours ont la faculté de présenter oralement des remarques.

Article 49

Décisions sur le recours

La chambre de recours peut soit exercer tout pouvoir relevant de la compétence de l'Agence, soit renvoyer l'affaire à l'organe compétent de l'Agence. Celui-ci est lié par la décision de la chambre de recours.

Article 50

Recours devant la Cour de justice

1. La Cour de justice des Communautés européennes peut être saisie non seulement de recours en annulation des actes de l'Agence qui produisent des effets juridiques contraignants à l'égard des tiers, mais aussi de recours en carence ou d'actions en réparation pour dommages causés par l'Agence dans le cadre de ses activités.

▼M2

2. Un recours en annulation des décisions de l'Agence prises en application des articles 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23, 55 ou 64 ne peut être formé devant la Cour de justice des Communautés européennes qu'après épuisement des voies de recours internes de l'Agence.

▼B

3. L'Agence est tenue de prendre toutes les mesures que comporte l'exécution de l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes.

Article 51

Recours direct

Les États membres et les institutions de la Communauté peuvent introduire directement un recours auprès de la Cour de justice des Communautés européennes contre les décisions de l'Agence.

SECTION III

Méthodes de travail

Article 52

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

1. ►M2 Dès que possible après l'entrée en vigueur du présent règlement, le conseil d'administration établit des procédures transparentes pour la délivrance des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation visés à l'article 18, points a) et c). ◄

Ces procédures:

a) se fondent sur les connaissances spécialisées dont disposent les autorités réglementaires aéronautiques des États membres;

b) font appel, au besoin, à des experts qualifiés des parties intéressées;

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.

▼M2

2. Aux fins de l'élaboration par l'Agence, en application de l'article 19, des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation qui doivent être appliqués par les États membres, celle-ci instaure une procédure pour la consultation des États membres. À cet effet, elle peut créer un groupe de travail dans lequel chaque État membre a la faculté de nommer un expert.

▼B

3. Les mesures visées à l'article 18, points a) et c), et les procédures établies en application du paragraphe 1 du présent article sont publiées dans une publication officielle de l'Agence.

4. Des procédures particulières sont établies en ce qui concerne les mesures immédiates à prendre par l'Agence afin de faire face à un problème de sécurité et d'informer les parties intéressées des mesures qu'elles doivent prendre.

Article 53

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 18, point d).

▼B

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;

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 elle dispose 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, en tenant dûment compte de la procédure de recours.

3. Des procédures particulières sont établies concernant les mesures immédiates à prendre par l'Agence afin de faire face à un problème de sécurité et d'informer les parties intéressées des mesures qu'elles doivent prendre.

Article 54

Inspections dans les États membres

1. Sans préjudice des pouvoirs d'exécution conférés à la Commission par le traité, l'Agence assiste la Commission pour le contrôle de l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, en menant des inspections de normalisation auprès des autorités compétentes des États membres, comme prévu à l'article 24, paragraphe 1. Les fonctionnaires mandatés à cet effet au titre du présent règlement et ceux détachés par les autorités nationales qui participent à ces inspections, sont habilités conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné:

a) à examiner les dossiers, données, procédures et tout autre document pertinent concernant la mise en place de niveaux de sécurité aérienne conformes au présent règlement;

b) à faire des copies ou prélever des extraits de tout ou partie de ces dossiers, données, procédures et autres documents;

c) à demander une explication orale sur place;

d) à pénétrer dans tout local, terrain ou moyen de transport concernés.

2. Les fonctionnaires de l'Agence mandatés pour effectuer les inspections visées au paragraphe 1 exercent leurs pouvoirs sur présentation d'un mandat écrit précisant l'objet et les buts de leur mission, ainsi que la date à laquelle elle débute. En temps utile avant l'inspection, l'Agence informe l'État membre concerné de l'inspection prévue et de l'identité des fonctionnaires mandatés.

3. L'État membre concerné se soumet aux inspections et veille à ce que les organismes ou personnes concernés s'y soumettent également.

4. Lorsqu'une inspection effectuée en application du présent article nécessite l'inspection d'une entreprise ou d'une association d'entreprises, les dispositions de l'article 55 s'appliquent. Lorsqu'une entreprise s'y oppose, l'État membre concerné apporte aux fonctionnaires mandatés par l'Agence l'assistance nécessaire pour leur permettre de mener à bien l'inspection.

▼B

5. Les rapports élaborés en application du présent article sont disponibles dans la ou les langue(s) officielle(s) de l'État membre où l'inspection a eu lieu.

Article 55

Enquête dans les entreprises

1. ►M2 L'Agence peut effectuer elle-même toutes les enquêtes nécessaires dans les entreprises, en application des articles 7, 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23, et de l'article 24, paragraphe 2, ou en charger les autorités aéronautiques nationales ou des entités qualifiées. ◄ Ces enquêtes sont effectuées dans le respect des dispositions légales en vigueur dans l'État membre dans lequel elles doivent être menées. Les personnes mandatées à cet effet en vertu du présent règlement sont habilitées:

a) à examiner les dossiers, données, procédures et tout autre document pertinent pour l'exécution des tâches de l'Agence;

b) à faire des copies ou prélever des extraits de tout ou partie de ces dossiers, données, procédures et autres documents;

c) à demander une explication orale sur place;

d) à pénétrer dans tout local, terrain ou moyen de transport des entreprises;

e) à procéder à des inspections des aéronefs en coopération avec les États membres.

2. Les personnes mandatées pour effectuer les enquêtes visées au paragraphe 1 exercent leurs pouvoirs sur présentation d'un mandat écrit précisant l'objet et les buts de leur mission.

3. En temps utile avant l'enquête, l'Agence informe l'État membre sur le territoire duquel celle-ci doit être menée, de l'enquête prévue et de l'identité des personnes mandatées. Les fonctionnaires de l'État membre concerné assistent, à la demande de l'Agence, les personnes mandatées dans l'exécution de leur mission.

Article 56

Programme de travail annuel

Le programme de travail annuel vise à favoriser l'amélioration constante de la sécurité de l'aviation européenne et respecte les objectifs, les mandats et les missions de l'Agence définis dans le présent règlement. Il précise clairement les mandats et missions de l'Agence qui ont été ajoutés, modifiés ou supprimés par rapport à l'année précédente.

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

Article 57

Rapport général annuel

Le rapport général annuel rend compte de la façon dont l'Agence a exécuté son programme de travail annuel. Il précise clairement les mandats et missions de l'Agence qui ont été ajoutés, modifiés ou supprimés par rapport à l'année précédente.

▼B

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

Article 58

Transparence et communication

1. Le règlement (CE) nº 1049/2001 s'applique aux documents détenus par l'Agence.

2. L'Agence peut, de sa propre initiative, assurer une communication dans les domaines relevant de sa mission. Elle veille notamment à ce que, outre la publication visée à l'article 52, paragraphe 3, le public et toute autre partie intéressée reçoivent rapidement une information objective, fiable et aisément compréhensible concernant ses travaux.

3. Toute personne physique ou morale est en droit de s'adresser par écrit à l'Agence dans l'une des langues visées à l'article 314 du traité. Cette personne est en droit de recevoir une réponse dans la même langue.

4. Les informations collectées par l'Agence conformément au présent règlement sont soumises au règlement (CE) nº 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 ([1]).

SECTION IV

Dispositions financières

Article 59

Budget

1. Les recettes de l'Agence proviennent:

a) d'une contribution de la Communauté;

b) d'une contribution de tout pays tiers européen avec lequel la Communauté a conclu les accords visés à l'article 66;

c) des redevances payées par les demandeurs et les titulaires de certificats et d'agréments délivrés par l'Agence;

d) des honoraires pour les publications, la formation et tout autre service assuré par l'Agence, et

e) de toute contribution financière volontaire des États membres, des pays tiers ou d'autres entités, à condition que cette contribution ne compromette pas l'indépendance et l'impartialité de l'Agence.

2. Les dépenses de l'Agence comprennent les dépenses de personnel, administratives, d'infrastructure et opérationnelles.

3. Les recettes et les dépenses sont équilibrées.

4. Les budgets afférents aux activités de réglementation et les honoraires fixés et perçus pour les activités de certification sont traités séparément dans le budget de l'Agence.

([1]) JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

▼B

5. Chaque année, le conseil d'administration établit, sur la base d'un projet d'état prévisionnel des recettes et des dépenses, un état prévisionnel des recettes et des dépenses de l'Agence pour l'exercice financier suivant.

6. L'état prévisionnel visé au paragraphe 4, qui comprend un projet d'organigramme ainsi que le programme de travail provisoire, est transmis avant le 31 mars au plus tard par le conseil d'administration à la Commission ainsi qu'aux États avec lesquels la Communauté a conclu les accords visés à l'article 66.

7. L'état prévisionnel est transmis par la Commission à l'autorité budgétaire avec l'avant-projet de budget général de l'Union européenne.

8. Sur la base de l'état prévisionnel, la Commission inscrit dans l'avant-projet de budget général de l'Union européenne les estimations qu'elle juge nécessaires pour l'organigramme et le montant de la subvention à imputer sur le budget général, qu'elle soumet à l'autorité budgétaire conformément à l'article 272 du traité.

9. L'autorité budgétaire autorise les crédits au titre de la subvention destinée à l'Agence. L'autorité budgétaire adopte l'organigramme de l'Agence.

10. Le budget est arrêté par le conseil d'administration. Ce budget devient définitif après l'adoption définitive du budget général de l'Union européenne. Il est, le cas échéant, ajusté en conséquence.

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

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

Article 60

Exécution et contrôle du budget

1. Le directeur exécutif exécute le budget de l'Agence.

2. Au plus tard le 1er mars suivant l'exercice clos, le comptable de l'Agence transmet les comptes provisoires au comptable de la Commission, accompagnés d'un rapport sur la gestion budgétaire et financière durant cet exercice. Le comptable de la Commission procède à la consolidation des comptes provisoires des institutions et des organismes décentralisés conformément à l'article 128 du règlement (CE, Euratom) no 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes [1].

[1] JO L 248 du 16.9.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) no 1525/2007 (JO L 343 du 27.12.2007, p. 9).

▼B

3. Au plus tard le 31 mars suivant l'exercice clos, le comptable de la Commission transmet à la Cour des comptes les comptes provisoires de l'Agence accompagnés d'un rapport sur la gestion budgétaire et financière pour l'exercice considéré. Le rapport sur la gestion budgétaire et financière de l'exercice considéré est également transmis au Parlement européen et au Conseil.

4. En vertu de l'article 129 du règlement (CE, Euratom) nº 1605/2002, dès réception des observations formulées par la Cour des comptes sur les comptes provisoires de l'Agence, le directeur exécutif établit les comptes définitifs de l'Agence sous sa propre responsabilité et les soumet pour avis au conseil d'administration.

5. Le conseil d'administration rend un avis sur les comptes définitifs de l'Agence.

6. Au plus tard le 1er juillet suivant l'exercice clos, le directeur exécutif transmet les comptes définitifs accompagnés de l'avis du conseil d'administration au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et à la Cour des comptes.

7. Les comptes définitifs sont publiés.

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 cette réponse également au conseil d'administration.

9. Le directeur exécutif soumet au Parlement européen, à la demande de celui-ci, comme prévu à l'article 146, paragraphe 3, du règlement (CE, Euratom) nº 1605/2002, toute information nécessaire au bon déroulement de la procédure de décharge pour l'exercice en question.

10. Avant le 30 avril 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 61

Lutte contre la fraude

1. Aux fins de la lutte contre la fraude, la corruption et les autres actes illégaux, les dispositions du règlement (CE) nº 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) [1] 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) [2] et arrête sans retard les dispositions appropriées, lesquelles s'appliquent à tout son personnel.

3. Les décisions de financement et les accords et instruments d'application qui en découlent prévoient expressément que la Cour des comptes et l'OLAF peuvent, au besoin, effectuer un contrôle sur place auprès des bénéficiaires des crédits de l'Agence ainsi qu'auprès des agents responsables de l'attribution de ces crédits.

[1] JO L 136 du 31.5.1999, p. 1.
[2] JO L 136 du 31.5.1999, p. 15.

▼B

Article 62

Évaluation

1. Dans les trois ans suivant la date à laquelle l'Agence commence à exercer ses fonctions, et ensuite tous les cinq ans, le conseil d'administration fait faire une évaluation extérieure indépendante de la mise en œuvre du présent règlement.

2. L'évaluation consiste à examiner avec quelle efficacité l'Agence s'acquitte de sa mission. Elle porte également sur l'incidence que le présent règlement, l'Agence et ses méthodes de travail ont sur l'établissement d'un degré élevé de sécurité de l'aviation civile. L'évaluation tient compte des points de vue de toutes les parties prenantes, tant au niveau européen qu'au niveau national.

3. Le conseil d'administration reçoit les résultats de cette évaluation et émet des recommandations sur des éventuelles modifications du règlement, sur l'Agence et sur ses méthodes de travail, recommandations qu'il transmet à la Commission, qui peut les communiquer à son tour, en même temps que son propre avis et des propositions appropriées, au Parlement européen et au Conseil. Un plan d'action, assorti d'un calendrier, est joint, si nécessaire. Les résultats de l'évaluation aussi bien que les recommandations sont publiés.

Article 63

Dispositions financières

La réglementation financière applicable à l'Agence est arrêtée par le conseil d'administration, après consultation de la Commission. Elle ne peut s'écarter du règlement (CE, Euratom) nº 2343/2002 de la Commission du 19 novembre 2002 portant règlement financier-cadre des organismes visés à l'article 185 du règlement (CE, Euratom) nº 1605/2002 du Conseil portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes ([1]) que si les exigences spécifiques du fonctionnement de l'Agence le nécessitent et avec l'accord préalable de la Commission.

Article 64

Honoraires et redevances

1. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant et qui concernent les honoraires et redevances sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4.

2. La Commission consulte le conseil d'administration sur le projet des mesures visées au paragraphe 1.

3. Les mesures visées au paragraphe 1 indiquent notamment les prestations pour lesquelles des honoraires et redevances au sens de l'article 59, paragraphe 1, points c) et d), sont dus, le montant des honoraires et redevances et leurs modalités de paiement.

4. Des honoraires et redevances sont perçus pour:

a) la délivrance et le renouvellement de certificats ainsi que les fonctions de contrôle continu y afférentes;

b) la fourniture de services, en reflétant dans ce cas le coût réel de chaque prestation;

([1]) JO L 357 du 31.12.2002, p. 72.

▼B

c) le traitement des recours.

Les honoraires et redevances sont exprimés et perçus en euros.

5. Le montant des honoraires et redevances est fixé à un niveau assurant une recette en principe suffisante pour couvrir la totalité des coûts des services fournis. Ces honoraires et redevances, y compris ceux perçus en 2007, constituent des recettes affectées à l'Agence.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 65

Comité

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

5. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et paragraphe 5, point b), ainsi que l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Les délais visés à l'article 5 *bis*, paragraphe 3, point c), et paragraphe 4, points b) et e), de la décision 1999/468/CE sont fixés à vingt jours.

6. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1, 2 et 4, paragraphe 5, point b), et paragraphe 6, ainsi que l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

7. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 6 de la décision 1999/468/CE s'applique.

Avant d'arrêter sa décision, la Commission consulte le comité visé au paragraphe 1 du présent article.

La période prévue à l'article 6, point b), de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

Lorsqu'une décision arrêtée par la Commission est déférée au Conseil par un État membre, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai de trois mois.

▼M2

Article 65 bis

Modifications

Conformément aux dispositions du traité, la Commission propose de modifier les règlements (CE) nº 549/2004, (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004 et (CE) nº 552/2004 afin de prendre en compte les exigences du présent règlement.

▼B

Article 66

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 la Communauté européenne des accords en vertu desquels ils ont adopté et appliquent le droit communautaire dans le domaine couvert par le présent règlement et par ses règles de mise en œuvre.

Dans le cadre des dispositions pertinentes de ces accords, des arrangements seront élaborés qui préciseront notamment la nature, l'étendue et les modalités de la participation de ces pays aux travaux de l'Agence, y compris des dispositions relatives aux contributions financières et au personnel.

Article 67

Début des activités de l'Agence

1. L'Agence entreprend les missions de certification qui lui incombent en vertu de l'article 20 à partir du 28 septembre 2003. Jusqu'à cette date, les États membres continuent à mettre en œuvre les dispositions législatives et réglementaires applicables.

2. Durant une période de transition supplémentaire de quarante-deux mois à partir de la date visée au paragraphe 1, les États membres peuvent continuer à délivrer les certificats et agréments par dérogation aux articles 5, 6, 12 et 20 dans les conditions précisées par la Commission dans les mesures arrêtées pour leur mise en œuvre. Lorsque, dans ces conditions, les États membres délivrent des certificats sur la base de certificats délivrés par un pays tiers, les mesures arrêtées par la Commission tiennent dûment compte des principes définis à l'article 12, paragraphe 2, points b) et c).

Article 68

Sanctions

Les États membres déterminent les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement ou de ses règles de mise en œuvre. Ces sanctions sont effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 69

Abrogations

1. Le règlement (CE) nº 1592/2002 est abrogé, sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa.

Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VI.

2. La directive 91/670/CEE est abrogée à compter de l'entrée en vigueur des mesures visées à l'article 7, paragraphe 6.

3. L'annexe III du règlement (CEE) nº 3922/91 est supprimée à compter de l'entrée en vigueur des mesures correspondantes, visées à l'article 8, paragraphe 5.

▼B

4. Les dispositions de l'article 11 s'appliquent aux produits, pièces, équipements, organismes et personnes dont la certification a été effectuée, ou reconnue, conformément aux dispositions des actes visés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.

5. La directive 2004/36/CE est abrogée à compter de l'entrée en vigueur des mesures visées à l'article 10, paragraphe 5, du présent règlement, et sans préjudice des règles de mise en œuvre visées à l'article 8, paragraphe 2, de ladite directive.

Article 70

Entrée en vigueur

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

Les articles 5, 6, 7, 8, 9 et 10 s'appliquent à partir de la date prévue par leurs règles de mise en œuvre respectives, mais au plus tard le 8 avril 2012.

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

▼B

ANNEXE I

Exigences essentielles en matière de navigabilité visées à l'article 5

1. *Intégrité du produit: l'intégrité du produit doit être assurée dans toutes les conditions de vol prévisibles pour la durée d'exploitation de l'aéronef. La conformité avec l'ensemble des exigences doit être démontrée au moyen d'évaluations ou d'analyses, étayées, le cas échéant, par des essais.*

1.a. Structures et matériaux: l'intégrité de la structure doit être assurée pour toute l'enveloppe opérationnelle de l'aéronef, y compris de son système de propulsion, et suffisamment au-delà, et maintenue pendant la durée d'exploitation de l'aéronef.

1.a.1. Toutes les pièces de l'aéronef dont la défaillance pourrait réduire l'intégrité structurelle doivent répondre aux conditions ci-après sans déformation ou défaillance préjudiciable. Sont inclus tous les éléments de masse significative et leurs dispositifs de fixation.

1.a.1.a. Toutes les combinaisons de charge susceptibles de survenir dans les limites des poids, de la gamme de centrage, de l'enveloppe opérationnelle et de la durée d'exploitation de l'aéronef, et même au-delà de ces limites, doivent être envisagées. Cela inclut les charges dues à des rafales, à des manœuvres, à la pressurisation, aux surfaces mobiles, aux systèmes de contrôle et de propulsion tant en vol qu'au sol.

1.a.1.b. Il doit être tenu compte des charges et des défaillances probables dues à des atterrissages ou amerrissages d'urgence.

1.a.1.c. Les effets dynamiques doivent être couverts dans la réponse des structures à ces charges.

1.a.2. L'aéronef doit être exempt de toute instabilité aéroélastique et de vibrations excessives.

1.a.3. Les procédés de fabrication et les matériaux utilisés pour la construction d'un aéronef doivent se traduire par des propriétés structurelles connues et reproductibles. Tout changement des performances du matériel lié à l'environnement opérationnel doit être justifié.

1.a.4. Les effets d'un effort cyclique, de la dégradation de l'environnement, des dommages accidentels ou provenant d'une source discrète ne doivent pas ramener l'intégrité structurelle en dessous d'un niveau acceptable de résistance résiduelle. Toutes les instructions nécessaires pour assurer le maintien de la navigabilité à cet égard doivent être diffusées.

1.b. Propulsion: l'intégrité du système de propulsion (à savoir le moteur et, le cas échéant, les hélices) doit être démontrée dans toute l'enveloppe opérationnelle, et suffisamment au-delà, du système de propulsion et être maintenue pendant la durée d'utilisation du système de propulsion.

1.b.1. Le système de propulsion doit produire, dans les limites déclarées, la poussée ou la puissance demandée dans toutes les conditions de vol requises, compte tenu des effets et des conditions de l'environnement.

1.b.2. Le processus de fabrication et les matériaux utilisés pour la construction du système de propulsion doivent se traduire par un comportement structurel connu et reproductible. Tout changement des performances du matériau lié à l'environnement opérationnel doit être justifié.

1.b.3. Les effets d'un effort cyclique, de la dégradation de l'environnement et du fonctionnement et les défaillances partielles susceptibles de se produire ultérieurement ne doivent pas ramener l'intégrité du système de propulsion en dessous de niveaux acceptables. Toutes les instructions nécessaires pour assurer le maintien de la navigabilité à cet égard doivent être diffusées.

▼B

1.b.4. Toutes les instructions, informations et exigences nécessaires pour assurer une interface correcte et sûre entre le système de propulsion et l'aéronef doivent être diffusées.

1.c. Systèmes et équipements:

1.c.1. L'aéronef ne doit pas présenter de caractéristiques ou de détails de conception dont l'expérience a montré qu'ils étaient dangereux.

1.c.2. L'aéronef, y compris les systèmes, équipements et dispositifs nécessaires pour la certification de type ou au titre des règles d'exploitation, doit fonctionner comme prévu dans toutes les conditions d'utilisation prévisibles dans toute l'enveloppe opérationnelle de l'aéronef et suffisamment au-delà, en tenant dûment compte de l'environnement opérationnel du système, de l'équipement ou du dispositif. D'autres systèmes, équipements et dispositifs qui ne sont pas exigés pour la certification de type ou au titre des règles d'exploitation, qu'ils fonctionnent de manière satisfaisante ou non, ne doivent pas diminuer la sécurité et ne doivent pas compromettre le bon fonctionnement de tout autre système, équipement ou dispositif. Les systèmes, équipements et dispositifs doivent pouvoir être utilisés sans compétence ou force exceptionnelles.

1.c.3. Les systèmes de bord, les équipements et les dispositifs associés, pris séparément et en liaison les uns avec les autres, doivent être conçus de telle manière qu'une seule défaillance n'entraîne pas une situation de défaillance catastrophique dont il n'est pas démontré qu'elle est extrêmement improbable, et une relation inverse doit exister entre la probabilité d'une situation de défaillance et la gravité de ses effets sur l'aéronef et ses occupants. S'agissant du critère de la défaillance unique ci-dessus, il est admis qu'il faut tenir dûment compte de la taille et de la configuration globale de l'aéronef et qu'il peut en découler que certaines pièces et certains systèmes des hélicoptères et des avions de petite taille ne satisfont pas à ce critère.

1.c.4. Les informations nécessaires pour le bon contrôle de la conduite du vol et les informations relatives aux conditions pouvant compromettre la sécurité doivent être fournies à l'équipage, ou au personnel d'entretien, le cas échéant, d'une manière claire, cohérente et non ambiguë. Les systèmes, équipements et dispositifs de contrôle, y compris les indications et les annonces, doivent être conçus et placés de manière à minimiser les erreurs qui pourraient contribuer à l'apparition de dangers.

1.c.5. Des précautions de conception doivent être prises pour minimiser les dangers résultant, pour l'aéronef et ses occupants, de menaces raisonnablement probables, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'aéronef, y compris la protection contre le risque d'une défaillance grave ou d'une rupture d'un dispositif de l'aéronef.

1.d. Maintien de la navigabilité:

1.d.1. Des instructions relatives au maintien de la navigabilité doivent être établies pour garantir que la norme de navigabilité de la certification de type de l'aéronef soit maintenue pendant toute la durée d'exploitation de l'aéronef.

1.d.2. Il faut prévoir les moyens permettant d'inspecter, de régler, de lubrifier, de retirer ou de remplacer toute pièce et équipement si cela s'avère nécessaire, pour garantir le maintien de la navigabilité.

1.d.3. Les instructions relatives au maintien de la navigabilité doivent se présenter sous la forme d'un ou de plusieurs manuels, selon qu'il conviendra, en fonction du volume d'informations à fournir. Les manuels doivent contenir les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien, les procédures de diagnostic et d'inspection et être d'une utilisation facile.

1.d.4. Les instructions relatives au maintien de la navigabilité doivent contenir des limitations de navigabilité précisant chaque date de remplacement obligatoire, les intervalles d'inspection obligatoires, et les procédures d'inspection obligatoires y afférentes.

▼B

2. *Aspects du fonctionnement d'un produit liés à la navigabilité*

2.a. Il faut démontrer que les éléments ci-après ont été pris en considération pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant pour les personnes à bord de l'aéronef ou au sol pendant le fonctionnement du produit.

2.a.1. Les types d'exploitation pour lesquels l'aéronef est agréé doivent être déterminés et les restrictions et informations nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation, y compris les limitations et performances environnementales, doivent être établies.

2.a.2. L'aéronef doit pouvoir être contrôlé et manœuvré en toute sécurité dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles, y compris après la défaillance d'un ou, le cas échéant, de plusieurs systèmes de propulsion. Il faut tenir dûment compte de la force du pilote, de l'environnement du poste de pilotage, de la charge de travail du pilote et d'autres facteurs humains, ainsi que de la phase de vol et de sa durée.

2.a.3. Il doit être possible de passer sans heurts d'une phase de vol à une autre sans que cela n'implique en matière de pilotage une compétence, une vigilance, une force ou une charge de travail exceptionnelles dans les conditions de fonctionnement susceptibles de se présenter.

2.a.4. L'aéronef doit présenter une stabilité telle que les exigences imposées au pilote ne soient pas excessives compte tenu de la phase de vol et de sa durée.

2.a.5. Il faut établir des procédures pour le fonctionnement normal, les défaillances et les situations d'urgence.

2.a.6. Il faut prévoir des alarmes ou des signaux dissuasifs pour empêcher le dépassement de l'enveloppe de vol normale, en fonction du type.

2.a.7. Les caractéristiques de l'aéronef et de ses systèmes doivent permettre de rétablir la situation en toute sécurité à partir des conditions extrêmes de l'enveloppe de vol qui peuvent être rencontrées.

2.b. Les limites d'exploitation et les autres informations nécessaires pour assurer la sécurité du fonctionnement doivent être portées à la connaissance des membres de l'équipage.

2.c. Le fonctionnement des produits doit être protégé contre les risques résultant de conditions externes et internes défavorables, y compris les conditions environnementales.

2.c.1. En particulier, aucune situation d'insécurité ne doit résulter de l'exposition à des phénomènes tels que (cette énumération n'étant pas exhaustive): mauvaises conditions météorologiques, foudre, impact d'oiseau, champ de rayonnement de haute fréquence, ozone, etc., qui pourraient éventuellement survenir lors du fonctionnement du produit.

2.c.2. Les compartiments de cabine doivent garantir aux passagers des conditions de transport adéquates et une protection appropriée contre tout danger prévisible arrivant lors des opérations en vol ou résultant des situations d'urgence, y compris le feu, la fumée, les gaz toxiques et les risques de décompression rapide. Des dispositions doivent être prises pour donner aux occupants des chances raisonnables d'éviter des blessures graves et d'évacuer rapidement l'aéronef et pour les protéger contre l'effet des forces de décélération en cas d'atterrissage ou d'amerrissage d'urgence. Une signalisation et des annonces claires et sans ambiguïté doivent être prévues, le cas échéant, pour informer les occupants quant aux comportements de maintien de la sécurité et à l'emplacement et à l'utilisation correcte des équipements de sécurité. Les équipements de sécurité nécessaires doivent être facilement accessibles.

▼B

2.c.3. Les postes d'équipage doivent être conçus de manière à faciliter les opérations en vol, et notamment à permettre une prise de conscience des différentes situations, ainsi que la gestion de toute situation prévisible et situation d'urgence. L'environnement des postes d'équipage ne doit pas compromettre la capacité de l'équipage de s'acquitter de sa mission et leur conception doit permettre d'éviter toute interférence dans la manœuvre des commandes ainsi que toute manœuvre incorrecte de celles-ci.

3. *Organismes, y compris une personne physique engagée dans une activité de conception, de construction ou de maintenance:*

3.a. Un agrément d'organisme doit être délivré lorsque les conditions ci-après sont remplies:

3.a.1. l'organisme doit disposer des moyens nécessaires pour réaliser les travaux de la portée de l'agrément. Sans être exhaustifs, ces moyens comprennent notamment: installations, personnel, équipements, outils et matériel, documentation relative aux tâches, aux responsabilités et aux procédures, accès aux données utiles et archivage;

3.a.2. l'organisme doit mettre en œuvre et gérer un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles en matière de navigabilité, et s'employer à l'améliorer en permanence;

3.a.3. l'organisme doit établir, en tant que de besoin, avec d'autres organismes, les accords qui sont nécessaires pour assurer le maintien de la conformité avec ces exigences essentielles en matière de navigabilité;

3.a.4. l'organisme doit établir un système de rapports des événements et/ou de traitement des incidents, qui doit être traité dans le cadre du système de gestion visé au point 3.a.2 ci-dessus et des accords prévus au point 3.a.3, afin de contribuer à atteindre l'objectif d'une amélioration permanente de la sécurité des produits.

3.b. Les conditions énumérées aux points 3.a.3 et 3.a.4 ne s'appliquent pas dans le cas des organismes chargés de la formation à la maintenance.

▼B

ANNEXE II

Aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 4

L'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, ne s'applique pas aux aéronefs qui entrent dans une ou plusieurs des catégories ci-après:

a) les aéronefs à caractère historique qui satisfont aux critères ci-après:

   i) les aéronefs non complexes dont:

      — la conception d'origine a été réalisée avant le 1er janvier 1955, et

      — la production a cessé avant le 1er janvier 1975,

      ou

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

      — leur participation à un événement historique remarquable, ou

      — l'avancée importante qu'ils représentent dans l'évolution de l'aviation, ou

      — le rôle important qu'ils ont joué dans les forces armées d'un État membre;

b) les aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques, s'ils sont susceptibles d'être construits en nombre très limité;

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

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

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

   i) 300 kg pour un avion/un hélicoptère terrestre monoplace, ou

   ii) 450 kg pour un avion/un hélicoptère terrestre biplace, ou

   iii) 330 kg pour un avion/un hélicoptère amphibie ou un hydravion/un hélicoptère à flotteurs monoplace, ou

   iv) 495 kg pour un avion/un hélicoptère amphibie ou un hydravion/un hélicoptère à flotteurs biplace, à condition que, lorsqu'ils fonctionnent à la fois comme hydravion/hélicoptère à flotteurs et comme avion/hélicoptère terrestre, cette masse soit inférieure aux deux masses maximales au décollage, selon le cas,

   v) 472,5 kg pour un avion terrestre biplace équipé d'un système de récupération totale par parachute installé sur la cellule,

   vi) 315 kg pour un avion terrestre monoplace équipé d'un système de récupération totale par parachute installé sur la cellule,

   et, en ce qui concerne les avions, dont la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse corrigée (VC);

f) les autogires monoplaces et biplaces ayant une masse maximale au décollage n'excédant pas 560 kg;

g) les planeurs dont la masse structurelle n'excède pas 80 kg en version monoplace ou 100 kg en version biplace, y compris les deltaplanes;

h) les répliques d'aéronefs satisfaisant aux critères des points a) ou d) ci-dessus, dont la conception structurelle est analogue à celle des aéronefs originaux;

i) les aéronefs sans pilote dont la masse en ordre d'exploitation n'excède pas 150 kg;

j) tout autre aéronef dont la masse structurelle maximale, carburant compris, n'excède pas 70 kg.

▼B

ANNEXE III

Exigences essentielles relatives aux licences des pilotes visées à l'article 7

1. *Formation*

1.a. Généralités

1.a.1. Une personne qui entreprend une formation en vue de piloter un aéronef doit posséder un niveau d'éducation et des aptitudes physiques et mentales suffisants pour acquérir, mémoriser et démontrer qu'elle possède les connaissances théoriques et les compétences pratiques nécessaires.

1.b. Connaissances théoriques

1.b.1. Un pilote doit acquérir et conserver un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef et proportionnel aux risques liés au type d'activité concerné. Ces connaissances doivent couvrir au moins les aspects suivants:

i) droit aérien;

ii) connaissance générale des aéronefs;

iii) sujets techniques relatifs à la catégorie de l'aéronef;

iv) préparation au vol et performances;

v) performances et limites humaines;

vi) météorologie;

vii) navigation;

viii) procédures opérationnelles, dont la gestion des ressources;

ix) principes de vol;

x) communications, et

xi) compétences à caractère non technique, dont la détection et la gestion des menaces et des erreurs.

1.c. Démonstration et maintien des connaissances théoriques

1.c.1. L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques doivent être démontrées par l'évaluation continue pendant la formation et, le cas échéant, par des examens.

1.c.2. Un niveau approprié de connaissances théoriques doit être maintenu. Le respect de cette exigence est démontré par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, tests ou contrôles doit être proportionnée au niveau de risque lié à l'activité.

1.d. Compétences pratiques

1.d.1. Un pilote doit acquérir et conserver les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions à bord d'un aéronef. Ces compétences doivent être proportionnées avec les risques liés au type d'activité exercée et couvrir, si cela est approprié eu égard aux fonctions exercées à bord de l'aéronef, les éléments suivants:

i) activités avant le vol et en vol, notamment les performances de l'aéronef, les calculs de masse et de centrage, l'inspection et l'entretien courant des aéronefs, la gestion du carburant, l'appréciation des conditions météorologiques, la planification du trajet, les restrictions de l'espace aérien et la disponibilité des pistes;

ii) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome;

iii) précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions;

iv) pilotage de l'aéronef au moyen de repères visuels extérieurs;

▼B

v) manœuvres en vol, y compris en situation critique, et manœuvres de rétablissement associées, dans la mesure des possibilités techniques;

vi) décollages et atterrissages normaux et par vent de travers;

vii) vol avec référence aux seuls instruments, en rapport avec le type d'activité;

viii) procédures opérationnelles, y compris le travail en équipage et la gestion des ressources, en rapport avec le type d'opération, qu'elle soit monopilote ou en équipage multiple;

ix) navigation et mise en œuvre des règles de l'air et des procédures associées, avec utilisation, selon le cas, de repères visuels ou d'aides à la navigation;

x) exploitation en situation anormale et d'urgence, y compris la simulation de mauvais fonctionnements des équipements de l'aéronef;

xi) respect des procédures des services de la circulation aérienne et des procédures de communications;

xii) aspects spécifiques propres aux différents types ou classes d'aéronefs;

xiii) formation pratique additionnelle pouvant être requise pour réduire les risques liés à des activités spécifiques, et

xiv) compétences à caractère non technique, y compris celles relatives à la détection et la gestion des menaces et des erreurs, à l'aide de méthodes d'évaluation appropriées, en liaison avec l'évaluation des compétences techniques.

1.e. Démonstration et maintien des compétences pratiques

1.e.1. Un pilote doit démontrer qu'il est capable d'exécuter les procédures et manœuvres avec un degré de compétence correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef:

i) en respectant les limites d'emploi de l'aéronef;

ii) en exécutant toutes les manœuvres avec souplesse et précision;

iii) en faisant preuve d'un jugement sûr et de qualités d'aviateur;

iv) en appliquant les connaissances aéronautiques;

v) en conservant à tout moment le contrôle de l'aéronef de manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit assurée, et

vi) en appliquant les compétences à caractère non technique, y compris celles relatives à la détection et à la gestion des menaces et des erreurs, à l'aide de méthodes d'évaluation appropriées, en liaison avec l'évaluation des compétences techniques.

1.e.2. Un niveau approprié de compétences relatif aux aptitudes pratiques doit être maintenu. Le respect de cette exigence est démontré par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, tests ou contrôles est proportionnée au niveau de risque lié à l'activité.

1.f. Compétences linguistiques

Un pilote doit avoir démontré qu'il possède un niveau de compétence linguistique adapté à l'exercice de ses fonctions à bord de l'aéronef. Cette démonstration de compétence comprend notamment les capacités:

i) de comprendre les documents d'information météorologique;

ii) d'utiliser des cartes aéronautiques de vol en route, de départ et d'approche et les documents associés d'information aéronautique, et

▼B

iii) de communiquer avec les autres membres de l'équipage et les services de la circulation aérienne pendant toutes les phases du vol, y compris la préparation du vol.

1.g. Simulateurs d'entraînement au vol

Lorsqu'un simulateur d'entraînement au vol est utilisé pour la formation ou pour démontrer que les compétences pratiques ont été acquises ou sont maintenues, cet appareil doit être certifié pour un niveau donné de performances dans les domaines se rapportant à l'exécution de la tâche concernée. En particulier, la reproduction de la configuration, des qualités de vol, des performances de l'aéronef et du comportement des systèmes doit représenter l'aéronef de façon adéquate.

1.h. Cours de formation

1.h.1. La formation doit être réalisée dans le cadre d'un cours de formation.

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

i) un programme doit être établi pour chaque type de cours, et

ii) le cours de formation doit être réparti entre enseignement théorique et instruction pratique au pilotage, y compris une formation sur entraîneur synthétique de vol, le cas échéant.

1.i. Instructeurs

1.i.1. Instruction théorique

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

i) posséder les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée, et

ii) être en mesure d'utiliser les techniques d'instruction appropriées.

1.i.2. Instruction au pilotage en vol et en vol simulé

L'instruction au pilotage en vol et en vol simulé doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés qui répondent aux exigences suivantes:

i) ils satisfont aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience requises pour l'instruction dispensée;

ii) ils sont capables d'utiliser les techniques d'instruction appropriées;

iii) ils ont pratiqué les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol faisant l'objet de la formation au pilotage;

iv) ils ont démontré leur capacité à enseigner dans les domaines où l'instruction au pilotage sera dispensée, y compris l'instruction concernant les procédures avant le vol, après le vol et au sol, et

v) ils suivent régulièrement des cours de mise à jour pour assurer l'actualisation du niveau d'instruction.

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

▼B

1.j. Examinateurs

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

i) satisfaire aux exigences concernant les instructeurs de vol ou les instructeurs sur simulateur de vol;

ii) être capables d'évaluer les performances des pilotes et d'effectuer des tests et des contrôles en vol.

2. *Expérience requise*

2.a.1. Toute personne intervenant comme membre d'un équipage de conduite, instructeur ou examinateur doit acquérir et entretenir une expérience suffisante pour les fonctions exercées, sauf si les règles de mise en œuvre prévoient que ses compétences doivent être démontrées conformément au point 1.e.

3. *Organismes de formation*

3.a. Exigences concernant les organismes de formation

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

i) il dispose de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à son activité. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;

ii) il met en œuvre et maintient à jour un système de gestion relatif à la sécurité et au niveau de la formation, et veille à l'amélioration constante de ce système, et

iii) il conclut, si besoin est, des accords avec d'autres organismes appropriés pour assurer le respect permanent des exigences ci-dessus.

4. *Aptitude médicale*

4.a. Critères médicaux

4.a.1. Tout pilote doit démontrer périodiquement son aptitude médicale à remplir de manière satisfaisante ses fonctions, compte tenu du type d'activité qu'il exerce. Cette aptitude doit être établie par une évaluation appropriée fondée sur les meilleures pratiques aéromédicales, compte tenu du type d'activité et de l'éventuelle dégradation physique et mentale due à l'âge.

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

i) d'exécuter les tâches nécessaires à la conduite d'un aéronef, ou

ii) de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées, ou

iii) de percevoir correctement son environnement.

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

4.b. Examinateurs aéromédicaux

4.b.1. Un examinateur aéromédical doit:

i) être admis à l'exercice légal de la médecine;

ii) avoir reçu une formation en médecine aéronautique et suivre régulièrement des cours de recyclage en médecine aéronautique pour assurer le maintien du niveau de l'évaluation;

iii) avoir acquis une connaissance et une expérience pratiques des conditions dans lesquelles les pilotes exercent leurs fonctions.

▼B

4.c. Centres aéromédicaux

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

i) il possède tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à ses privilèges. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;

ii) il met en œuvre et maintient à jour un système de gestion relatif à la sécurité et à la qualité des évaluations médicales, et veille à l'amélioration constante de ce système;

iii) il conclut, si besoin est, des accords avec d'autres organismes compétents pour assurer en permanence le respect des exigences ci-dessus.

▼B

ANNEXE IV

Exigences essentielles en matière d'exploitation visées à l'article 8

1. *Généralités*

1.a. Un vol ne doit pas avoir lieu si les membres d'équipage et, selon le cas, tous les autres membres du personnel d'exploitation prenant part à sa préparation et à son exécution ne connaissent pas les lois, règlements et procédures régissant l'exécution de leurs tâches et applicables aux zones à traverser, aux aérodromes qu'il est prévu d'utiliser et aux installations de navigation aérienne connexes.

1.b. Un vol doit être exécuté conformément aux procédures d'exploitation prévues dans le manuel de vol ou, le cas échéant, dans le manuel d'exploitation, pour la préparation et l'exécution du vol. Pour faciliter le respect de ces procédures, un système de liste de vérification doit être prévu pour être utilisé, le cas échéant, par les membres d'équipage à toutes les étapes de l'exploitation de l'aéronef dans des conditions et situations normales, anormales et d'urgence. Des procédures doivent être établies pour toute situation d'urgence raisonnablement prévisible.

1.c. Avant tout vol, les rôles et les tâches de chacun des membres de l'équipage doivent être définis. Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef et de la sécurité de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret transportés.

1.d. Les produits ou substances pouvant constituer un risque significatif pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement, comme les marchandises dangereuses, les armes et les munitions, ne doivent pas être transportés par aéronef, sauf si des procédures et instructions spécifiques de sécurité sont appliquées pour réduire les risques qui y sont liés.

1.e. Tous les documents, données, comptes rendus et informations nécessaires pour établir le respect des conditions énoncées au point 5.c doivent être conservés pour chaque vol et tenus à disposition pendant une période minimale compatible avec le type d'exploitation.

2. *Préparation du vol*

2.a. Un vol ne peut débuter qu'après vérification, par tout moyen raisonnable disponible, que toutes les conditions ci-après sont remplies:

2.a.1. Les installations directement nécessaires au vol et à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, notamment les installations de communication et les aides à la navigation, sont disponibles pour l'exécution du vol, compte tenu de la documentation des services d'information aéronautiques disponible.

2.a.2. L'équipage doit connaître l'emplacement et le mode d'emploi des équipements de secours et ces informations doivent être communiquées aux passagers. L'équipage et les passagers doivent être suffisamment renseignés sur les procédures d'urgence et l'utilisation des équipements de sécurité de la cabine au moyen des informations spécifiées.

2.a.3. Le commandant de bord doit vérifier:

i) que l'aéronef satisfait aux conditions de navigabilité indiquées au point 6;

ii) le cas échéant, que l'aéronef est dûment immatriculé et que les certificats répondant à cette exigence sont à bord de l'aéronef;

iii) que les instruments et les équipements visés au point 5 et requis pour l'exécution du vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si cela est permis par la liste minimale d'équipement (LME) applicable ou un document équivalent;

▼B

iv) que la masse de l'aéronef et son centre de gravité sont tels que le vol peut être exécuté dans les limites prescrites par la documentation en matière de navigabilité;

v) que tous les bagages de cabine, bagages à main et fret sont correctement chargés et arrimés, et

vi) que les limitations opérationnelles de l'aéronef indiquées au point 4 ne seront dépassées à aucun moment du vol.

2.a.4. Les informations concernant les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ, de destination et, le cas échéant, de dégagement, ainsi que les conditions en route, doivent être à la disposition des équipages de conduite. Une attention particulière doit être accordée aux conditions atmosphériques potentiellement dangereuses.

2.a.5. En cas de vol où le risque de givrage est avéré ou possible, l'aéronef doit être certifié, équipé et/ou traité pour être exploité en toute sécurité dans de telles conditions.

2.a.6. Pour les vols effectués selon les règles de navigation à vue, les conditions météorologiques sur le trajet qui sera emprunté doivent être de nature à permettre le respect de ces règles. Pour les vols effectués selon les règles de navigation aux instruments, un aérodrome de destination et, s'il y a lieu, un ou des aérodromes de dégagement où l'aéronef peut atterrir doivent être sélectionnés, compte tenu, en particulier, des prévisions météorologiques, des disponibilités en services de navigation aérienne, des disponibilités en matière d'installations au sol et des procédures de navigation aux instruments approuvées par l'État dans lequel se situe l'aérodrome de destination ou l'aérodrome de dégagement.

2.a.7. La quantité de carburant et de lubrifiant embarquée doit être suffisante pour garantir que le vol prévu pourra être accompli en toute sécurité, compte tenu des conditions météorologiques, de tout élément modifiant les performances de l'aéronef et de tout retard attendus pendant vol. En outre, une réserve de carburant doit être prévue pour parer à toute éventualité. Des procédures de gestion en vol du carburant doivent être mises en place s'il y a lieu.

3. *Exploitation*

3.a. Pour ce qui concerne l'exploitation, toutes les conditions ci-après doivent être respectées:

3.a.1. Pendant le décollage et l'atterrissage et lorsque le pilote commandant de bord le juge nécessaire dans un souci de sécurité, chaque membre d'équipage doit être assis à son poste et utiliser les systèmes de retenue existants, lorsque c'est nécessaire compte tenu du type d'aéronef.

3.a.2. Lorsque c'est nécessaire compte tenu du type d'aéronef, tous les membres de l'équipage devant être en service dans le poste de pilotage doivent être à leur poste et y rester, avec leur ceinture de sécurité attachée, sauf en route en cas de besoins physiologiques ou opérationnels.

3.a.3. Lorsque c'est nécessaire compte tenu du type d'aéronef et du type d'exploitation, avant le décollage et l'atterrissage, pendant la circulation au sol et lorsqu'il le juge nécessaire dans un souci de sécurité, le pilote commandant de bord doit veiller à ce que chaque passager soit correctement assis et attaché.

3.a.4. Un vol doit être effectué de telle manière qu'une séparation appropriée avec les autres aéronefs soit maintenue et que le franchissement de tout obstacle soit assuré comme il convient pendant toutes les phases du vol. Cette séparation doit être au moins égale à celle exigée par les règles de l'air applicables.

▼B

3.a.5. Un vol ne doit être poursuivi que si l'on sait que les conditions demeureront au moins équivalentes à celles indiquées au point 2. En outre, pour tout vol effectué selon les règles de la navigation aux instruments, la manœuvre d'approche d'un aérodrome ne doit pas être poursuivie au-dessous de certaines altitudes spécifiées ou au-delà d'une certaine position, si les critères de visibilité prescrits ne sont pas satisfaits.

3.a.6. En cas d'urgence, le pilote commandant de bord doit veiller à ce que tous les passagers soient informés de toute mesure d'urgence éventuellement requise.

3.a.7. Le pilote commandant de bord doit prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire au minimum les conséquences sur le vol de tout comportement perturbateur de la part d'un passager.

3.a.8. Un aéronef ne doit circuler sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, ou son rotor ne doit être mis en route, que si la personne qui est aux commandes possède les compétences requises.

3.a.9. S'il y a lieu, les procédures applicables de gestion du carburant en vol doivent être mises en œuvre.

4. *Performances et limitations opérationnelles des aéronefs*

4.a. Un aéronef doit être piloté conformément à sa documentation de navigabilité et à toutes les procédures et limitations opérationnelles applicables indiquées dans son manuel de vol approuvé ou toute documentation équivalente, selon le cas. Le manuel de vol ou la documentation équivalente doivent être à la disposition de l'équipage et tenus à jour pour chaque aéronef.

4.b. L'aéronef doit être exploité conformément à la documentation applicable en matière d'environnement.

4.c. Un vol ne peut débuter ou être poursuivi que si les performances prévues de l'aéronef, compte tenu de tous les facteurs qui ont une incidence significative sur son niveau de performances, permettent d'exécuter toutes les phases du vol dans les limites de distance/zone et de franchissement d'obstacles applicables pour la masse d'exploitation prévue. Les facteurs de performance qui ont une incidence significative sur le décollage, le vol en route et l'approche/l'atterrissage sont, en particulier:

i) les procédures d'exploitation;

ii) l'altitude-pression de l'aérodrome;

iii) la température;

iv) le vent;

v) la taille, la pente et l'état de la zone de décollage/atterrissage, et

vi) l'état de la cellule, du groupe moteur ou des systèmes, compte tenu d'éventuelles détériorations.

4.c.1. Ces facteurs doivent être pris en compte directement en tant que paramètres opérationnels, ou indirectement, par l'application de tolérances ou de marges qui peuvent être prévues dans la programmation des données de performances, en fonction du type d'exploitation.

5. *Instruments, données et équipement*

5.a. Un aéronef doit être pourvu de tous les équipements de navigation, de communication et autres nécessaires pour le vol prévu, compte tenu de la réglementation relative à la circulation aérienne et des règles de l'air applicables pendant toute phase du vol.

▼B

5.b. Le cas échéant, un aéronef doit être pourvu de tous les équipements de sécurité, médicaux, d'évacuation et de survie nécessaires, compte tenu des risques liés aux zones où le vol se déroule, aux routes empruntées, à l'altitude du vol et à sa durée.

5.c. Toutes les données nécessaires à l'exécution du vol par l'équipage doivent être mises à jour et se trouver à bord de l'aéronef, conformément à la réglementation relative à la circulation aérienne et aux règles de l'air applicables, et compte tenu de l'altitude du vol et des zones dans lesquelles il se déroule.

6. *Maintien de la navigabilité*

6.a. Un aéronef ne peut être utilisé que lorsque les conditions suivantes sont remplies:

i) l'aéronef est en état de vol;

ii) les équipements opérationnels et d'urgence nécessaires à l'exécution du vol prévu sont en état de fonctionner;

iii) le document de navigabilité de l'aéronef est valide, et

iv) l'aéronef est entretenu conformément à son programme de maintenance.

6.b. Avant chaque vol ou série cohérente de vols consécutifs, l'aéronef doit faire l'objet d'une visite prévol, afin de déterminer s'il est en état d'effectuer le vol prévu.

6.c. Le programme de maintenance doit prévoir notamment les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, en particulier lorsque les instructions relatives au maintien de la navigabilité les rendent obligatoires.

6.d. Un aéronef ne peut être utilisé que s'il est remis en service après entretien par des personnes ou des organismes qualifiés. Le document de remise en service signé doit décrire en particulier les principales tâches de maintenance effectuées.

6.e. Tous les documents établissant l'état de navigabilité de l'aéronef doivent être conservés jusqu'à ce que les informations qu'ils contiennent soient remplacées par de nouvelles informations équivalentes quant à leur objet et à leur degré de précision, et au moins vingt-quatre mois dans le cas des rapports de maintenance détaillés. Lorsque l'aéronef est loué, tous les rapports établissant son état de navigabilité doivent être conservés au moins pendant toute la durée de la location.

6.f. Toute modification et toute réparation doit satisfaire aux exigences essentielles de navigabilité. Les données justificatives démontrant la conformité avec les exigences de navigabilité doivent être conservées.

7. *Membres d'équipage*

7.a. Le nombre de membres d'équipage et la composition de l'équipage doivent être déterminés en prenant en compte:

i) les restrictions de certification de l'aéronef et, le cas échéant, la démonstration d'évacuation d'urgence qui lui est applicable;

ii) la configuration de l'aéronef, et

iii) le type et la durée de l'exploitation.

7.b. Les membres de l'équipage de cabine:

i) doivent suivre régulièrement des formations afin d'atteindre et de maintenir le niveau de compétences requis pour exécuter les tâches de sécurité qui leur sont assignées, et ces compétences doivent être régulièrement contrôlées, et

▼B

ii) leur aptitude médicale doit être régulièrement contrôlée, afin de s'assurer qu'ils sont en mesure d'exécuter de manière sûre les tâches en matière de sécurité qui leur sont assignées. Le respect de cette exigence est démontré dans le cadre d'un examen approprié fondé sur les meilleures pratiques aéromédicales.

7.c. Le pilote commandant de bord doit être habilité à donner tous les ordres nécessaires et à prendre toutes les mesures qui s'imposent afin de garantir la sécurité de l'exploitation et la sécurité de l'aéronef et des personnes et/ou des biens transportés.

7.d. En cas de situation d'urgence mettant en danger l'exploitation ou la sécurité de l'aéronef et/ou des personnes se trouvant à bord, le pilote commandant de bord prend toute mesure qu'il juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité. Lorsque ces mesures impliquent une violation des réglementations ou procédures locales, le pilote commandant de bord a la responsabilité d'en aviser les autorités locales compétentes dans les plus brefs délais.

7.e. Aucune simulation de situation d'urgence anormale ne peut avoir lieu lorsque des passagers ou du fret sont transportés.

7.f. Aucun membre d'équipage ne doit laisser sa capacité d'exécution des tâches/de prise de décision se dégrader au point de mettre en danger la sécurité du vol à cause des effets de la fatigue, compte tenu notamment d'une accumulation de fatigue, du manque de sommeil, du nombre de secteurs de vol parcourus, du travail de nuit ou des changements de fuseau horaire. Les périodes de repos doivent être suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante.

7.g. Les membres d'équipage ne doivent pas exécuter les tâches qui leur sont assignées à bord d'un aéronef lorsqu'ils sont sous l'influence de psychotropes ou de l'alcool, ou inaptes du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes similaires.

8. *Exigences supplémentaires relatives à l'exploitation à des fins commerciales et à l'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe*

8.a. L'exploitation à des fins commerciales et l'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe ne peuvent être entreprises que si les conditions suivantes sont remplies:

8.a.1. l'exploitant possède, directement ou indirectement par le biais de contrats, les moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet de l'exploitation. Ces moyens sont notamment les suivants: aéronefs, installations, structure d'encadrement, personnel, équipements, documentation relative aux tâches, aux responsabilités et aux procédures, accès aux données et archives utiles, cette liste n'étant pas exhaustive;

8.a.2. l'exploitant ne doit employer que du personnel dûment qualifié et formé; il doit mettre en œuvre des programmes de formation et de contrôle pour les membres d'équipage et autres personnels concernés et les maintenir à jour;

8.a.3. l'exploitant doit établir une LME ou un document équivalent, en prenant en compte ce qui suit:

i) le document doit prévoir l'exploitation de l'aéronef dans des conditions spécifiées, lorsque certains instruments, équipements ou fonctions ne fonctionnent pas au début du vol;

ii) un document doit être établi pour chaque aéronef, compte tenu des conditions d'exploitation et de maintenance propres à l'exploitant, et

iii) la LME doit être fondée sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER), si elle existe, et elle ne doit pas être moins restrictive que la LMER;

▼B

8.a.4. l'exploitant doit mettre en œuvre et maintenir à jour un système de gestion visant à garantir la conformité avec ces exigences essentielles en matière d'exploitation, et veiller à l'amélioration constante de ce système; et

8.a.5. l'exploitant doit établir et maintenir à jour un programme de sécurité et de prévention des accidents, comprenant un programme de comptes rendus d'incidents, qui doit être pris en compte par le système de gestion en vue d'améliorer constamment la sécurité de l'exploitation.

8.b. L'exploitation à des fins commerciales et l'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe doivent être effectuées conformément à un manuel d'exploitation de l'exploitant. Ce manuel doit contenir toutes les instructions, informations et procédures relatives à tout aéronef exploité, et dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses tâches. Il doit indiquer les limitations applicables au temps de vol et aux périodes de service en vol et les exigences relatives aux périodes de repos des membres d'équipage. Le manuel d'exploitation et ses versions révisées doivent être conformes au manuel de vol approuvé et être modifiés si besoin est.

8.c. L'exploitant doit mettre en place s'il y a lieu des procédures visant à réduire au minimum les conséquences sur la sécurité de l'exploitation de tout comportement perturbateur de la part d'un passager.

8.d. L'exploitant doit élaborer et maintenir à jour des programmes de sûreté adaptés aux aéronefs et au type d'exploitation, notamment:

i) la sûreté du poste de pilotage;

ii) la liste de vérification pour la procédure de fouille de l'aéronef;

iii) des programmes de formation;

iv) la protection des systèmes électroniques et informatiques pour prévenir toute atteinte à l'intégrité et toute altération délibérées de ces systèmes, et

v) des rapports relatifs aux interventions illicites.

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

8.e. L'exploitant doit désigner un pilote comme commandant de bord parmi les membres de l'équipage de conduite.

8.f. Un système de tableau de service doit être utilisé pour aider à prévenir la fatigue. Ce système de tableau de service doit prévoir les temps de vol, les périodes de service de vol, les périodes de service et des périodes de repos adaptées, pour un vol ou pour une série de vols. Les limitations prévues par le système de tableau de service doivent tenir compte de tous les facteurs contribuant à la fatigue tels que, en particulier, le nombre de secteurs parcourus en vol, le décalage horaire, le manque de sommeil, les perturbations des rythmes circadiens, le travail de nuit, les trajets entre le domicile et le lieu de travail, l'accumulation de temps de service pendant une période donnée, le partage des tâches assignées entre les membres d'équipage, ainsi que le renforcement des équipages.

▼B

8.g. Les tâches décrites aux points 6.a, 6.d et 6.e doivent être exécutées sous le contrôle d'un organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité qui doit satisfaire aux exigences de l'annexe I, point 3.a, ainsi qu'aux conditions suivantes:

i) l'organisme doit être qualifié pour la maintenance des produits, pièces et équipements dont la responsabilité lui incombe, ou avoir conclu un contrat de maintenance avec un organisme qualifié pour ces produits, pièces et équipements, et

ii) l'organisme doit élaborer un manuel destiné à aider et à orienter le personnel concerné et décrivant toutes les procédures relatives au maintien de la navigabilité appliquées par l'organisme et, s'il y a lieu, les accords administratifs entre l'organisme et l'organisme de maintenance agréé.

▼B

ANNEXE V

▼M2

Critères applicables aux entités qualifiées visées à l'article 13 (ci-après «entités qualifiées» ou «entités»)

▼B

1. L'entité, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne doivent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la commercialisation ou l'entretien des produits, pièces, équipements, constituants ou systèmes, ni dans leur exploitation, leur mise en service ou leur utilisation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre les organismes concernés et l'entité qualifiée.

2. L'entité et le personnel responsables de la certification doivent s'acquitter de leurs tâches avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus haute compétence technique possibles et ne doivent faire l'objet d'aucune pression ni incitation, notamment de nature financière, susceptibles d'affecter leur jugement ou les résultats de leurs enquêtes, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par les résultats des tâches de certification.

3. L'entité doit disposer du personnel et des moyens nécessaires pour accomplir correctement les tâches techniques et administratives liées à la procédure de certification; elle doit également avoir accès aux équipements nécessaires pour des contrôles exceptionnels.

4. Le personnel responsable de l'enquête doit:

   — jouir d'une formation technique et professionnelle solide,

   — bien connaître les exigences relatives aux tâches de certification qu'il effectue et posséder une expérience adéquate de ces activités,

   — posséder les aptitudes requises pour rédiger les déclarations, documents et rapports établissant que les enquêtes ont été effectuées.

5. L'impartialité du personnel chargé des enquêtes doit être garantie. Sa rémunération ne doit pas être fonction du nombre d'enquêtes effectuées ni de leurs résultats.

6. L'entité doit contracter une assurance en responsabilité, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par un État membre en vertu de sa législation nationale.

7. Le personnel de l'entité doit observer le secret professionnel à l'égard de toute information recueillie dans le cadre de l'exécution de ses tâches en vertu du présent règlement.

▼M2

ANNEXE V bis

EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX AERODROMES

A — **Caractéristiques physiques, infrastructures et équipements**

1. *Aire de manœuvre*

a) Les aérodromes comprennent une aire identifiée pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs, qui remplit les conditions suivantes:

i) l'aire d'atterrissage et de décollage présente des dimensions et des caractéristiques adaptées aux aéronefs auxquels elle est destinée;

ii) l'aire d'atterrissage et de décollage dispose, le cas échéant, d'une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus. Lesdites aires non destinées à une utilisation répétée doivent seulement être aptes à supporter les aéronefs;

iii) l'aire d'atterrissage et de décollage est conçue pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;

iv) la pente et les changements de pente de l'aire d'atterrissage et de décollage n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;

v) les caractéristiques de la surface de l'aire d'atterrissage et de décollage sont adaptées à son utilisation par les aéronefs prévus; et

vi) l'aire d'atterrissage et de décollage est libre de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.

b) Lorsqu'il y a plusieurs aires identifiées pour l'atterrissage et le décollage, celles-ci sont agencées de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.

c) L'aire identifiée pour l'atterrissage et le décollage est entourée par des aires délimitées. Ces aires sont destinées à protéger les aéronefs qui les survolent pendant les opérations de décollage ou d'atterrissage ou à atténuer les conséquences d'un atterrissage court, d'une sortie latérale de piste ou d'un dépassement de piste imprévus; ces aires remplissent les conditions suivantes:

i) ces aires présentent des dimensions adaptées à l'exploitation prévue des aéronefs;

ii) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;

iii) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs. Cela ne doit pas empêcher d'y installer des équipements frangibles si l'exploitation des aéronefs l'exige; et

iv) chacune de ces aires dispose d'une force portante suffisante pour remplir sa fonction.

d) Les aires d'un aérodrome destinées à la circulation au sol ou au stationnement des aéronefs, ainsi que leurs abords immédiats, sont conçus pour permettre l'exploitation, en toute sécurité, des aéronefs qui utiliseront l'une ou l'autre de ces aires, et ce quelles que soient les conditions prévues; elles remplissent les conditions suivantes:

i) ces aires disposent d'une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus, sauf s'il s'agit d'aires uniquement destinées à une utilisation occasionnelle, lesquelles doivent seulement être aptes à supporter les aéronefs;

ii) ces aires sont conçues pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;

▼M2

iii) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;

iv) les caractéristiques de la surface de ces aires sont adaptées à leur utilisation par les aéronefs prévus; et

v) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour les aéronefs. Cela ne doit pas empêcher de placer, à des endroits ou dans des zones déterminés avec précision, les équipements nécessaires à l'aire en question.

e) Toute autre infrastructure destinée à être utilisée par les aéronefs est conçue de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour les aéronefs qui l'utilisent.

f) Les édifices, bâtiments, équipements ou zones de stockage sont situés et conçus de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.

g) Les moyens nécessaires sont fournis pour éviter que des personnes non autorisées, des véhicules non autorisés ou des animaux d'une taille susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ne pénètrent sur l'aire de manœuvre, sans préjudice des dispositions nationales et internationales relatives à la protection des animaux.

2. *Dégagements*

a) Afin de protéger les aéronefs approchant d'un aérodrome pour y atterrir ou quittant un aérodrome, il convient de définir des itinéraires ou zones d'arrivée et de départ. Ces itinéraires ou zones assurent aux aéronefs les dégagements exigés par rapport aux obstacles situés aux abords de l'aérodrome en tenant dûment compte des caractéristiques physiques locales.

b) Ces dégagements sont appropriés à la phase de vol et au type d'exploitation effectué. Ils tiennent également compte des équipements utilisés pour déterminer la position des aéronefs.

3. *Aides visuelles et non visuelles et équipements d'aérodrome*

a) Les aides sont adaptées à leur usage, reconnaissables et fournissent des informations univoques aux utilisateurs dans toutes les conditions d'exploitation prévues.

b) Les équipements d'aérodrome fonctionnent comme prévu dans les conditions d'exploitation prévues. Que ce soit dans des conditions d'exploitation normales ou en cas de panne, les équipements d'aérodrome n'engendrent pas de risque pour la sécurité aérienne.

c) Les aides et leur système d'alimentation électrique sont conçus de sorte que les pannes n'entraînent pas la transmission d'informations inappropriées, trompeuses ou insuffisantes aux utilisateurs, ni l'interruption d'un service essentiel.

d) Les moyens de protection nécessaires sont fournis pour éviter à ces aides tout dommage ou perturbation.

e) Les sources de rayonnement ou la présence d'objets mobiles ou fixes ne créent pas d'interférence avec le fonctionnement des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques et ne nuisent pas à leur performance.

f) Le personnel concerné dispose d'informations sur l'exploitation et l'utilisation des équipements d'aérodrome ainsi que d'indications claires sur les conditions qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité aérienne.

4. *Données relatives aux aérodromes*

a) Des données relatives à l'aérodrome et aux services disponibles sont établies et actualisées.

b) Les données sont précises, lisibles, complètes et univoques. Un niveau d'intégrité approprié est maintenu.

c) Les données sont mises à la disposition des utilisateurs et des prestataires de SNA pertinents, en temps utile, par une méthode de communication suffisamment sûre et rapide.

▼M2

B — **Exploitation et gestion**

1. *L'exploitant d'aérodrome est responsable de l'exploitation de l'aérodrome. Les responsabilités de l'exploitant d'aérodrome sont les suivantes:*

a) l'exploitant d'aérodrome dispose, directement ou en sous-traitance, de tous les moyens nécessaires pour assurer, en toute sécurité, l'exploitation des aéronefs sur l'aérodrome. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipements et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;

b) l'exploitant d'aérodrome vérifie que les exigences de la partie A sont satisfaites à tout moment ou, si ce n'est pas le cas, prend les mesures appropriées pour limiter les risques encourus. Des procédures sont instaurées et appliquées pour que tous les utilisateurs aient connaissance de ces mesures en temps utile;

c) l'exploitant d'aérodrome institue et met en œuvre un programme approprié de gestion des risques faunistiques;

d) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que la circulation des véhicules et personnes sur l'aire de manœuvre et d'autres aires d'exploitation soit coordonnée avec les mouvements des aéronefs de façon à éviter les collisions et les dommages causés aux aéronefs;

e) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que des procédures visant à limiter les risques liés à l'exploitation de l'aérodrome par temps hivernal, dans de mauvaises conditions météorologiques, avec une visibilité réduite ou la nuit, le cas échéant, soient instaurées et appliquées;

f) l'exploitant d'aérodrome prend des dispositions, avec d'autres organismes compétents, pour garantir la conformité constante aux présentes exigences essentielles relatives aux aérodromes. Parmi ces organismes figurent, entre autres, les exploitants d'aéronefs, les prestataires de services de navigation aérienne, les services d'assistance en escale et d'autres organismes dont les activités ou produits peuvent avoir une incidence sur la sécurité des aéronefs;

g) l'exploitant d'aérodrome, par lui-même ou au moyen de contrats avec des tiers, veille à ce que des procédures existent pour fournir aux aéronefs du carburant non pollué et de la catégorie correspondante;

h) des guides d'entretien des équipements d'aérodrome sont disponibles, utilisés dans la pratique et contiennent les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien, les procédures de diagnostic et d'inspection;

i) l'exploitant d'aérodrome institue et met en œuvre un plan d'urgence d'aérodrome couvrant les situations d'urgence qui peuvent se produire sur l'aérodrome et ses environs. Ce plan est coordonné, comme il convient, avec le plan d'urgence de la collectivité locale;

j) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que l'aérodrome fournisse des services adéquats de secours et de lutte contre l'incendie. Ces services réagissent à un incident ou un accident avec la rapidité requise et disposent au moins d'un équipement, d'agents d'extinction et du personnel suffisant;

k) l'exploitant d'aérodrome n'emploie que du personnel formé et qualifié pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome, et applique et maintient des programmes de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence de tout le personnel concerné;

l) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que toute personne autorisée à accéder sans escorte à l'aire de manœuvre ou d'autres aires d'exploitation soit dûment formée et qualifiée pour le faire;

▼M2

m) le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie est dûment formé et qualifié pour évoluer dans l'environnement de l'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome applique et maintient des programmes de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence de ce personnel; et

n) tout le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui peut être appelé à intervenir en cas d'urgence aérienne prouve périodiquement son aptitude médicale à remplir ses fonctions de façon satisfaisante, compte tenu du type d'activité exercée. Dans ce contexte, on entend par aptitude médicale — qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale — le fait de ne souffrir d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible d'empêcher ce personnel:

i) d'exécuter les tâches nécessaires à l'intervention en cas d'urgence aérienne;

ii) de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées; ou

iii) de percevoir correctement son environnement.

2. *Systèmes de gestion*

a) L'exploitant d'aérodrome met en œuvre et maintient un système de gestion pour assurer la conformité aux présentes exigences essentielles relatives aux aérodromes, et pour améliorer la sécurité de manière continue et anticipée. Le système de gestion couvre les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures.

b) Le système de gestion comporte un programme de prévention des accidents et incidents comprenant un système de compte rendu et d'analyse des événements. Cette analyse fait intervenir, le cas échéant, les parties énumérées au point 1 f), ci-dessus.

c) L'exploitant d'aérodrome élabore un manuel concernant l'aérodrome et exerce ses activités conformément à ce manuel. Ces manuels contiennent toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation de l'aérodrome, au système de gestion et au personnel d'exploitation pour remplir ses fonctions.

C — **Abords des aérodromes**

1. L'espace aérien autour des aires de manœuvre de l'aérodrome est préservé de tout obstacle afin de permettre l'exploitation des aéronefs prévue sur les aérodromes, sans entraîner de risque inacceptable du fait de la formation d'obstacles aux abords. Par conséquent, les surfaces de dégagement sont déterminées, mises en œuvre et surveillées en permanence pour repérer toute pénétration de ces surfaces.

a) Toute pénétration à l'intérieur de ces surfaces exigera une évaluation afin de déterminer si l'objet entraîne un risque inacceptable. Tout objet posant un risque inacceptable est écarté ou compensé par des mesures d'atténuation visant la protection des aéronefs qui utilisent l'aérodrome.

b) Tout obstacle subsistant fait l'objet d'une publication et, en fonction des besoins, est marqué et, le cas échéant, rendu visible au moyen de signaux lumineux.

2. Les risques liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol telles que celles énumérées ci-après, entre autres, doivent être contrôlés. Les risques ayant l'une des causes suivantes doivent être évalués et limités si nécessaire:

a) toute évolution ou changement de l'utilisation du sol dans la zone de l'aérodrome;

b) la possibilité de turbulences causées par les obstacles;

c) l'utilisation de signaux lumineux dangereux et trompeurs;

d) l'éblouissement provoqué par de grandes surfaces très réfléchissantes;

▼**M2**

e) la création de zones susceptibles de favoriser le développement de la faune aux abords de l'aire de manœuvre de l'aérodrome;

f) les sources de rayonnement invisible ou la présence d'objets mobiles ou fixes pouvant influer sur le fonctionnement ou nuire aux performances des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques.

3. Un plan d'urgence est institué au niveau de la collectivité locale pour les situations d'urgence aérienne se produisant à proximité de l'aérodrome.

D — **Divers**

Sauf en cas d'urgence à bord d'un aéronef, de détournement vers un autre aérodrome, ou dans d'autres conditions précisées dans chaque cas, un aérodrome — ou l'une quelconque de ses parties — n'est pas utilisé par des aéronefs pour lesquels la conception et les procédures d'exploitation de l'aérodrome ne sont en principe pas prévues.

▼M2

ANNEXE V ter

EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX GTA/SNA ET AUX CONTRÔLEURS AÉRIENS

1. **Utilisation de l'espace aérien**

a) Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 1er, point 2 a), durant toutes les phases de vol et sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, sont exploités conformément aux règles d'exploitation générales communes et à toute procédure applicable prévue pour l'utilisation de l'espace aérien en question.

b) Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 1er, point 2 a), sont équipés des composants nécessaires et exploités en conséquence. Les composants utilisés dans le système de GTA/SNA sont également conformes aux exigences du point 3.

2. **Services**

a) Information et données aéronautiques destinées aux usagers de l'espace aérien aux fins de la navigation aérienne

i) Les données utilisées comme sources d'information aéronautique sont de qualité suffisante, elles sont complètes, à jour et fournies en temps utile.

ii) L'information aéronautique est exacte, complète, à jour, univoque et présente un niveau d'intégrité approprié sous une forme adaptée aux utilisateurs.

iii) La diffusion de cette information aéronautique aux usagers de l'espace aérien a lieu en temps utile par des moyens de communication suffisamment fiables et rapides, protégés contre les interférences et les altérations.

b) Informations météorologiques

i) Les données utilisées comme source d'informations météorologiques aéronautiques sont de qualité suffisante, complètes et à jour.

ii) Dans la mesure du possible, les informations météorologiques aéronautiques sont précises, complètes, à jour, d'un niveau d'intégrité approprié et univoques pour répondre aux besoins des usagers de l'espace aérien.

iii) La diffusion de ces informations météorologiques aéronautiques aux usagers de l'espace aérien a lieu en temps utile par des moyens de communication suffisamment fiables et rapides, protégés contre les interférences et les altérations.

c) Services de la circulation aérienne

i) Les données utilisées comme source pour la fourniture de services de la circulation aérienne sont correctes, complètes et à jour.

ii) Les services de la circulation aérienne sont suffisamment précis, complets, à jour et univoques pour répondre aux besoins de sécurité des usagers.

iii) Les outils automatiques fournissant des informations ou des conseils aux utilisateurs sont conçus, fabriqués et entretenus de façon à être adaptés à leur usage prévu.

iv) Les services de contrôle de la circulation aérienne et les processus associés prévoient une séparation adéquate entre les aéronefs et, le cas échéant, aident à la protection contre des obstacles et d'autres risques aériens, et assurent une coordination rapide et en temps utile avec tous les usagers concernés et avec les volumes d'espace aérien adjacents.

v) La communication entre les services de la circulation aérienne et les aéronefs, ainsi qu'entre les unités du service de la circulation aérienne concernées, a lieu en temps utile, de manière claire, correcte et univoque, elle est protégée contre les interférences, communément comprise et, le cas échéant, reconnue par tous les acteurs concernés.

▼M2

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

d) Services de communication

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

e) Services de navigation

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

f) Services de surveillance

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

g) Gestion des courants de trafic aérien

La gestion tactique des courants de trafic aérien au niveau communautaire utilise et fournit des informations suffisamment précises et à jour sur le volume et la nature du trafic aérien prévu influant sur la fourniture de services, et permet de coordonner et négocier le reroutage ou la reprogrammation de courants de trafic aérien afin de réduire les risques que comportent les situations de surcharge en l'air ou sur les aérodromes.

h) Gestion de l'espace aérien

La désignation de certains volumes d'espace aérien pour un usage déterminé est contrôlée, coordonnée et promulguée en temps utile afin de réduire le risque de perte de séparation entre aéronefs quelles que soient les circonstances.

i) Conception de l'espace aérien

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

3. **Systèmes et composants**

a) Généralités

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

b) Intégrité, performances et fiabilité des systèmes et composants

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

c) Conception des systèmes et composants

i) Les systèmes et composants sont conçus de façon à satisfaire aux exigences applicables en matière de sécurité.

▼M2

ii) Les systèmes et composants, pris collectivement, séparément ou en liaison les uns avec les autres, sont conçus de telle manière qu'une relation inverse existe entre la probabilité qu'une panne puisse entraîner la panne totale du système et la gravité de ses incidences sur la sécurité des services.

iii) Les systèmes et composants, pris individuellement ou en combinaison les uns avec les autres, sont conçus en fonction des limites liées aux capacités et performances humaines.

iv) Les systèmes et composants sont conçus d'une manière qui les protège des interactions nuisibles non intentionnelles avec des éléments extérieurs.

v) Les informations nécessaires à la fabrication, l'installation, l'exploitation et l'entretien des systèmes et composants, ainsi que les informations relatives aux conditions pouvant compromettre la sécurité, sont fournies au personnel d'une manière claire, cohérente et univoque.

d) Niveau de service constant

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

4. **Qualifications des contrôleurs aériens**

a) Généralités

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

b) Connaissances théoriques

i) Un contrôleur aérien acquiert et conserve un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées et proportionnel aux risques liés au type de service.

ii) L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques sont démontrées par une évaluation continue pendant la formation ou par des examens appropriés.

iii) Un niveau approprié de connaissances théoriques est maintenu. Le respect de cette exigence est démontré par des évaluations ou des examens réguliers. La fréquence des examens est proportionnée au niveau de risque lié au type de service.

c) Compétences pratiques

i) Un contrôleur aérien acquiert et conserve les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Ces compétences sont en rapport avec les risques liés au type de service et couvrent au moins, si cela est nécessaire aux fonctions exercées, les éléments suivants:

i. procédures opérationnelles;

ii. aspects propres aux tâches;

iii. situations anormales et situations d'urgence; et

iv. facteurs humains.

ii) Un contrôleur aérien démontre son aptitude à exécuter les procédures et tâches qui lui incombent avec un niveau de compétence correspondant aux fonctions exercées.

iii) Un niveau satisfaisant de compétences pratiques est maintenu. Le respect de cette exigence est vérifié par des évaluations régulières. La fréquence de ces évaluations est proportionnée au niveau de risque et de complexité lié au type de service et aux tâches exécutées.

▼**M2**

d) Aptitudes linguistiques

i) Un contrôleur aérien démontre son aptitude à parler et comprendre suffisamment l'anglais pour pouvoir communiquer efficacement en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face sur des sujets concrets et professionnels, y compris en situation d'urgence.

ii) Lorsque c'est nécessaire aux fins de la fourniture de services de la circulation aérienne dans un volume d'espace aérien défini, un contrôleur aérien est également apte à parler et comprendre la ou les langues nationales dans la mesure décrite ci-dessus.

e) Simulateurs d'entraînement au contrôle du trafic aérien

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

f) Cours de formation

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

ii) Un cours est défini et approuvé pour chaque type de formation.

g) Instructeurs

i) L'instruction théorique est dispensée par des instructeurs dûment qualifiés. Ils ont:

i. les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée, et

ii. démontré leur aptitude à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées.

ii) L'instruction pratique est dispensée par des instructeurs dûment qualifiés qui ont les qualifications suivantes:

i. satisfaire aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience requises pour l'instruction dispensée;

ii. avoir démontré leur aptitude à enseigner et à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées;

iii. avoir utilisé les méthodes pédagogiques relatives aux procédures faisant l'objet de l'instruction; et

iv. suivre régulièrement des cours de mise à niveau pour maintenir le niveau de leurs compétences pédagogiques.

iii) Les instructeurs responsables des compétences pratiques sont également, ou ont été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur aérien.

h) Évaluateurs

i) Les personnes chargées de l'évaluation de l'aptitude des contrôleurs aériens:

i. ont démontré leur aptitude à évaluer les performances des contrôleurs aériens et à leur faire passer des tests et des contrôles; et

ii. suivent régulièrement des cours de mise à niveau pour maintenir les critères d'évaluation à jour.

ii) Les évaluateurs responsables des compétences pratiques sont également, ou ont été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur aérien dans les domaines où l'évaluation doit être réalisée.

▼M2

i) Aptitude médicale des contrôleurs aériens

i) Critères médicaux

i. Tout contrôleur aérien démontre périodiquement son aptitude médicale à remplir ses fonctions de façon satisfaisante. Cette aptitude est établie par une évaluation appropriée tenant compte de l'éventuelle dégradation physique et mentale due à l'âge.

ii. La démonstration de l'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale, implique de démontrer que les personnes fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne ne souffrent d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible de les empêcher:

— d'exécuter correctement les tâches nécessaires à la fourniture d'un service de contrôle de la circulation aérienne,

— de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées, ou

— de percevoir correctement son environnement.

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

5. **Prestataires de services et organismes de formation**

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

i) le prestataire de services dispose, directement ou indirectement en vertu de contrats, des moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet du service. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: systèmes, installations (y compris alimentation électrique), structure d'encadrement, personnel, équipements (et leur entretien), documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et enregistrements;

ii) le prestataire de services élabore et tient à jour des manuels de gestion et d'exploitation relatifs à la fourniture de ses services, et exerce ses activités conformément à ces manuels. Ces manuels doivent contenir toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation, au système de gestion et au personnel d'exploitation pour remplir ses fonctions;

iii) le prestataire de services met en œuvre et maintient un système de gestion fondé sur les risques pour garantir la conformité aux exigences essentielles de la présente annexe, et s'emploie à améliorer continuellement ce système avec prévoyance;

iv) le prestataire de services n'emploie que du personnel dûment qualifié et formé, et applique et maintient des programmes de formation et d'évaluation pour ce personnel;

v) le prestataire de services met en place des interfaces formelles avec tous les autres acteurs de la fourniture de services afin de garantir le respect des présentes exigences essentielles;

vi) le prestataire de services institue et met en œuvre un plan d'urgence couvrant les situations d'urgence et les situations anormales qui peuvent se produire en rapport avec ses services;

vii) le prestataire de services institue et maintient un programme de sécurité et de prévention des accidents et des incidents, comprenant un programme de compte rendu et d'analyse d'événements, qui est utilisé par le système de gestion afin de contribuer à améliorer continuellement la sécurité, et

▼**M2**

viii) le prestataire de services prend des dispositions afin de vérifier que les exigences de sécurité sont respectées à tout moment pour tous les systèmes et composants qu'il exploite.

b) La prestation d'un service de contrôle de la circulation aérienne n'a lieu que si les conditions suivantes sont remplies:

i) pour prévenir la fatigue du personnel fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne, un système de tableau de service est utilisé. Ce système de tableau de service doit prévoir les périodes de service, les temps de service et des périodes de repos adaptées. Les limitations prévues par le système de tableau de service tiennent compte de tous les facteurs contribuant à la fatigue tels que, en particulier, le manque de sommeil, les perturbations des rythmes circadiens, le travail de nuit, l'accumulation de temps de service pendant une période donnée et le partage des tâches assignées entre les membres du personnel;

ii) pour prévenir le stress du personnel fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne, des programmes d'éducation et de prévention sont utilisés;

iii) le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne dispose de procédures pour vérifier que le jugement cognitif du personnel fournissant des services de contrôle de la circulation aérienne n'est pas altéré et que son aptitude médicale n'est pas insuffisante;

iv) lors de la planification et de l'exploitation, le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne prend en compte les contraintes techniques et d'exploitation ainsi que les principes liés aux facteurs humains.

c) La prestation de services de communication, de navigation et/ou de surveillance n'a lieu que si les conditions suivantes sont remplies:

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

d) Organismes de formation

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

i) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à son activité. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipements, méthodes, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;

ii) mettre en œuvre un système permanent de gestion relatif à la sécurité et au niveau de formation, et s'employer à améliorer continuellement ce système, et

iii) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, le cas échéant, pour garantir la conformité constante aux présentes exigences essentielles.

▼B

ANNEXE VI

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CE) nº 1592/2002	Le présent règlement
Article 1er	Article 1er
Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1
Article 2, paragraphe 2, points a) à e)	Article 2, paragraphe 2, points a) à e)
—	Article 2, paragraphe 2, point f)
Article 2, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 3
Article 3, points a) à g)	Article 3, points a) à g)
—	Article 3, points h) à l)
Article 4, paragraphe 1, points a) à c)	Article 4, paragraphe 1, points a) à c)
—	Article 4, paragraphe 1, point d)
	Article 4, paragraphes 2 et 3
Article 4, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 4
—	Article 4, paragraphe 5
Article 4, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 6
Article 5, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, partie introductive	Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, partie introductive
Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, points a) à c)	Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, points a) à c)
Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, point d)	Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, points d) et e)
Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, points e) et f)	Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, points f) et g)
—	Article 5, paragraphe 3
Article 5, paragraphe 3	Article 5, paragraphe 4
Article 5, paragraphe 4, premier alinéa, partie introductive	Article 5, paragraphe 5, premier alinéa, partie introductive
Article 5, paragraphe 4, premier alinéa, points a) à d)	Article 5, paragraphe 5, premier alinéa, points a) à d)
Article 5, paragraphe 4, premier alinéa, point e), i) à iii)	Article 5, paragraphe 5, premier alinéa, point e), i) à iii)
—	Article 5, paragraphe 5, premier alinéa, point e), iv) à vi)
Article 5, paragraphe 4, premier alinéa, points f) à i)	Article 5, paragraphe 5, premier alinéa, points f) à i)
—	Article 5, paragraphe 5, premier alinéa, point j)
Article 5, paragraphe 5, premier alinéa, partie introductive	Article 5, paragraphe 6, premier alinéa, partie introductive
Article 5, paragraphe 5, premier alinéa, points a), b) et c)	Article 5, paragraphe 6, premier alinéa, points a), b) et c)

▼B

Règlement (CE) nº 1592/2002	Le présent règlement
—	Article 5, paragraphe 6, premier alinéa, point d)
Article 6	Article 6
—	Article 7
—	Article 8
—	Article 9
—	Article 10
Article 8, paragraphe 1	Article 11, paragraphe 1
—	Article 11, paragraphes 2 à 4
Article 8, paragraphe 2	Article 11, paragraphe 5
—	Article 11, paragraphe 6
Article 9	Article 12
—	Article 13
Article 10, paragraphe 1	Article 14, paragraphe 1
—	Article 14, paragraphe 2
Article 10, paragraphe 2	Article 14, paragraphe 3
Article 10, paragraphe 3	Article 14, paragraphe 4
Article 10, paragraphe 4	Article 14, paragraphe 5
Article 10, paragraphe 5	Article 14, paragraphe 6
Article 10, paragraphe 6	Article 14, paragraphe 7
Article 11	Article 15
—	Article 16
Article 12	Article 17
Article 13, partie introductive	Article 18, partie introductive
Article 13, point a)	Article 18, point a)
—	Article 18, point b)
Article 13, point b)	Article 18, point c)
Article 13, point c)	Article 18, point d)
—	Article 18, point e)
Article 14	Article 19
Article 15, paragraphe 1, partie introductive	Article 20, paragraphe 1, partie introductive
Article 15, paragraphe 1, points a) à j)	Article 20, paragraphe 1, points a) à j)
—	Article 20, paragraphe 1, points k) et l)
Article 15, paragraphe 2	Article 20, paragraphe 2
—	Article 21
—	Article 22
—	Article 23

▼B

Règlement (CE) nº 1592/2002	Le présent règlement
Article 16, paragraphes 1 et 2	Article 24, paragraphes 1 et 2
—	Article 24, paragraphe 3
Article 16, paragraphe 3	Article 24, paragraphe 4
Article 16, paragraphe 4	Article 24, paragraphe 5
	Article 25
Article 17	Article 26
Article 18	Article 27
Article 19	Article 28
Article 20	Article 29
Article 21	Article 30
Article 22	Article 31
Article 23	Article 32
Article 24, paragraphes 1 à 4	Article 33, paragraphes 1 à 4
—	Article 33, paragraphe 5
Article 25, paragraphes 1 et 2	Article 34, paragraphes 1 et 2
—	Article 34, paragraphe 3
Article 26	Article 35
Article 27	Article 36
Article 28	Article 37
Article 29, paragraphes 1 et 2	Article 38, paragraphes 1 et 2
Article 29, paragraphe 3, points a) à j)	Article 38, paragraphe 3, points a) à j)
—	Article 38, paragraphe 3, points k) et l)
Article 30	Article 39
Article 31	Article 40
Article 32	Article 41
Article 33	Article 42
Article 34	Article 43
Article 35	Article 44
Article 36	Article 45
Article 37	Article 46
Article 38	Article 47
Article 39	Article 48
Article 40	Article 49
Article 41	Article 50
Article 42	Article 51
Article 43	Article 52
Article 44	Article 53

▼B

Règlement (CE) nº 1592/2002	Le présent règlement
Article 45	Article 54
Article 46, paragraphe 1, partie introductive	Article 55, paragraphe 1, partie introductive
Article 46, paragraphe 1, points a) à d)	Article 55, paragraphe 1, points a) à d)
—	Article 55, paragraphe 1, point e)
Article 46, paragraphes 2 et 3	Article 55, paragraphes 2 et 3
—	Article 56
—	Article 57
Article 47, paragraphes 1 et 2	Article 58, paragraphes 1 et 2
Article 47, paragraphe 3	
Article 47, paragraphe 4	Article 58, paragraphe 3
Article 47, paragraphe 5	
—	Article 58, paragraphe 4
Article 48, paragraphe 1, partie introductive	Article 59, paragraphe 1, partie introductive
Article 48, paragraphe 1, point a)	Article 59, paragraphe 1, points a) et b)
Article 48, paragraphe 1, points b) et c)	Article 59, paragraphe 1, points c) et d)
—	Article 59, paragraphe 1, point e)
Article 48, paragraphes 2 et 3	Article 59, paragraphes 2 et 3
	Article 59, paragraphe 4
Article 48, paragraphes 4 à 10	Article 59, paragraphes 5 à 11
Article 49	Article 60
Article 50	Article 61
Article 51	Article 62
Article 52	Article 63
Article 53	Article 64
Article 54	Article 65
Article 55	Article 66
Article 56	Article 67
—	Article 68
Article 57	Article 69
Article 59	Article 70