RÈGLEMENT (CE) Nº 1033/2006 DE LA COMMISSION

du 4 juillet 2006

définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen

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

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le 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») [1], et notamment son article 3, paragraphe 1,

vu le règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (règlement-cadre) [2], et notamment son article 8, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

(1) Plusieurs études réalisées par la Commission et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) ont mis en évidence des divergences importantes entre les données des plans de vol conservées par les parties concernées par la sécurité des vols (notamment les unités du service de la circulation aérienne, les exploitants et les pilotes). Ces divergences peuvent avoir des incidences sur la sécurité et l'efficacité du système de gestion du trafic aérien en Europe. Par ailleurs, une concordance accrue entre les données de plans de vol favoriserait une exploitation sans solution de continuité, soutiendrait de nouveaux concepts d'exploitation, notamment dans le domaine de la gestion des courants de trafic aérien, et accroîtrait la sécurité. Il conviendrait donc de prendre des mesures en vue de réduire le nombre de divergences entre les données de plans de vol.

(2) En vertu de l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 549/2004, Eurocontrol a été mandaté pour définir des spécifications relatives aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen. Le présent règlement se fonde sur le rapport de mandat du 17 mars 2005.

(3) Le champ d'application territorial du présent règlement devrait être clairement défini par un renvoi au règlement (CE) nº 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 [3].

(4) L'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI») a défini des procédures pour la soumission, l'acceptation et la diffusion des plans de vol, qui devraient être mises en vigueur en vue d'être appliquées de manière uniforme à l'intérieur de l'espace aérien couvert par le ciel unique européen. Ces procédures devraient être complétées par des dispositions obligeant les exploitants, les pilotes, les unités du service de la circulation aérienne et différents émetteurs de plans de vol à faire en sorte que les éléments essentiels des plans de vol qu'ils ont en leur possession restent cohérents jusqu'à la fin de la phase préalable au vol pour les vols dont le point d'origine se situe à l'intérieur de l'espace aérien couvert par le présent règlement. Ces éléments essentiels devraient être clairement déterminés.

(5) Un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol fourni par le truchement du Système intégré de traitement initial des plans de vol (ci-après dénommé «IFPS») a été mis en place sous l'autorité d'Eurocontrol. Les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour assurer que l'IFPS fournisse les informations permettant de faire concorder les éléments essentiels des plans de vol.

(6) Le fait que l'IFPS ne reçoive aucun plan de vol pour des vols entrant dans l'espace aérien couvert par le présent règlement en provenance d'espaces aériens adjacents peut induire des risques analogues à ceux résultant de divergences entre des données de plans de vol détenus par des unités du service de la circulation aérienne, des exploitants et des pilotes pour des vols dont le point de départ se situe à l'intérieur dudit espace aérien. Dans un tel cas, il conviendrait que les unités du service de la circulation aérienne fournissent à l'IFPS les données de vol nécessaires pour prévenir ces risques.

(7) En vue de maintenir ou de renforcer les niveaux de sécurité existant des opérations, les États membres devraient assurer la conduite par les parties concernées d'une évaluation de la sécurité, comprenant l'identification des dangers et l'évaluation et l'atténuation des risques.

(8) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique établi par l'article 5 du règlement (CE) nº 549/2004,

[1] JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.
[2] JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.
[3] JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement définit les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol afin de garantir la cohérence des plans de vol, des plans de vol répétitifs et des messages d'actualisation associés entre les exploitants, les pilotes et les unités du service de la circulation aérienne par le truchement du Système intégré de traitement initial des plans de vol, pendant la période qui précède la première délivrance de l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne pour les vols dont le point de départ se situe à l'intérieur de l'espace aérien couvert par le présent règlement ou pendant la période qui précède l'entrée des autres vols dans ledit espace aérien.

2. Le présent règlement s'applique à tous les vols qu'il est prévu d'effectuer ou qui sont effectués, au titre de la circulation aérienne générale, conformément aux règles de vol aux instruments en vigueur à l'intérieur de l'espace aérien défini à l'article 1er, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 551/2004.

3. Le présent règlement s'applique à chacune des parties suivantes jouant un rôle dans la soumission, la modification, l'approbation et la diffusion des plans de vol:

a) exploitants et agents agissant pour leur compte;

b) pilotes et agents agissant pour leur compte;

c) unités du service de la circulation aérienne fournissant des services pour les vols effectués selon les règles de vol aux instruments relevant de la circulation aérienne générale.

Article 2

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, les définitions figurant dans le règlement (CE) nº 549/2004 s'appliquent.

2. Outre les définitions visées au paragraphe 1, les définitions suivantes s'appliquent:

1) «plan de vol», des informations spécifiques fournies aux unités du service de la circulation aérienne, relatives à un vol ou à une partie d'un vol prévu d'un aéronef;

2) «phase préalable au vol», la période allant de la première soumission d'un plan de vol à la première délivrance d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne;

3) «plan de vol répétitif», un plan de vol concernant une série de vols distincts assurés régulièrement, souvent répétés et présentant les mêmes caractéristiques de base, déposé par un exploitant pour être conservé et utilisé de manière répétitive par les unités du service de la circulation aérienne;

4) «exploitant», une personne, une organisation ou une entreprise qui se livre ou se propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs;

5) «unité du service de la circulation aérienne» (ou «unité ATS — air traffic service»), une unité, civile ou militaire, chargée de fournir des services de circulation aérienne;

6) «Système intégré de traitement initial des plans de vol» (ou «IFPS»), un système faisant partie du réseau européen de gestion du trafic aérien, par le truchement duquel un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol, chargé de réceptionner, de valider et de diffuser les plans de vol, est fourni à l'intérieur de l'espace aérien couvert par le présent règlement;

7) «autorisation du contrôle de la circulation aérienne» (ou «autorisation ATC – air traffic control»), une autorisation donnée à un aéronef de poursuivre sa route dans des conditions déterminées, par un organisme de contrôle de la circulation aérienne;

8) «règles de vol aux instruments», les règles de vol aux instruments définies dans l'annexe 2 [1] de la convention internationale de 1944 de l'Organisation de l'aviation civile internationale;

9) «unité de contrôle de la circulation aérienne» (ou «unité ATC»), selon le cas, un centre de contrôle régional, une unité de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome;

10) «éléments essentiels d'un plan de vol», les éléments suivants d'un plan de vol:

a) identification de l'aéronef,

b) aérodrome de départ,

c) date estimée de départ de l'aire de stationnement,

d) heure estimée de départ de l'aire de stationnement,

e) aérodrome de destination,

f) route, sauf les procédures en région terminale,

g) vitesse(s) de croisière et niveau(x) de vol demandé(s),

h) type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage,

i) règles de vol et type de vol,

j) équipement de bord et capacités correspondantes;

[1] Dixième édition — juillet 2005; www.icao.int

11) «émetteur», une personne ou un organisme soumettant à l'IFPS des plans de vol et tous les messages d'actualisation associés, c'est-à-dire les pilotes, les exploitants et les agents agissant pour leur compte, et les unités ATS;

12) «plan de vol initial», un plan de vol présenté initialement par l'émetteur, y compris les éventuelles modifications émanant des parties concernées (pilote, exploitant, une unité ATS ou le service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol) et acceptées par elles, pendant la phase préalable au vol;

13) «identification d'un aéronef», un groupe de lettres, de chiffres ou une combinaison de lettres et de chiffres qui, soit est identique à l'indicatif d'appel de l'aéronef à utiliser dans les communications air-sol, soit en est l'équivalent en code, et qui est utilisé pour identifier l'aéronef dans les communications sol sol des services de la circulation aérienne;

14) «date estimée de départ de l'aire de stationnement», date à laquelle il est présumé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ;

15) «heure estimée de départ de l'aire de stationnement», heure à laquelle il est présumé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ;

16) «procédures en région terminale», les itinéraires normalisés de départ aux instruments et les itinéraires normalisés d'arrivée aux instruments définies dans les procédures pour les services de navigation aérienne de l'OACI (PANS OPS, doc 8168 — Volume 1 — Quatrième édition – 1993 — intégrant l'amendement n° 13).

Article 3

Exigences en matière d'interopérabilité et de performance

1. Les dispositions de l'OACI énoncées dans l'annexe s'appliquent à la soumission, à l'approbation et à la diffusion de plans de vol pour tout vol soumis au présent règlement et à toute modification d'un élément essentiel d'un plan de vol pendant la phase préalable au vol conformément au présent règlement.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que l'IFPS, lorsqu'il reçoit un plan de vol ou une modification de celui-ci:

a) vérifie sa conformité avec les conventions relatives au format et aux données;

b) vérifie que les données sont complètes et, dans la mesure du possible, qu'elles sont exactes;

c) si besoin est, prenne des mesures pour que le plan de vol puisse être accepté par les services de la circulation aérienne, et

d) notifie à l'émetteur l'acceptation du plan de vol ou de ses modifications.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que l'IFPS communique à toutes les unités ATS concernées le plan de vol approuvé et toute modification, acceptée pendant la phase préalable au vol, portant sur les éléments essentiels du plan de vol et les messages d'actualisation associés.

4. L'émetteur, lorsqu'il ne s'agit pas de l'exploitant ou du pilote, doit assurer que les conditions d'acceptation d'un plan de vol ainsi que toutes les modifications nécessaires de ces conditions, notifiées par l'IFPS, soient communiquées à l'exploitant ou au pilote qui a soumis le plan de vol.

5. L'exploitant doit assurer que les conditions d'acceptation d'un plan de vol et toutes les modifications nécessaires de ces conditions, notifiées par l'IFPS à l'émetteur, soient prises en compte dans l'exécution du vol prévu et communiquées au pilote.

6. L'exploitant doit assurer que, préalablement à l'exécution du vol, le contenu du plan de vol initial rende correctement compte des objectifs opérationnels.

7. Les unités ATC doivent, pendant la phase préalable au vol, communiquer par l'intermédiaire de l'IFPS toute modification nécessaire des éléments essentiels d'un plan de vol concernant l'itinéraire ou le niveau de vol, qui pourrait avoir une incidence sur la sécurité du vol, pour les plans de vol et les messages d'actualisation associés qu'ils ont préalablement reçus de l'IFPS. Aucune autre modification ou annulation d'un plan de vol ne peut être faite par une unité ATC pendant la phase préalable au vol sans coordination avec l'exploitant.

8. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que l'IFPS communique à l'émetteur du plan de vol toute modification nécessaire pendant la phase préalable au vol visée au paragraphe 7, premier alinéa.

9. Lorsque l'IFPS n'a préalablement reçu des unités ATS aucun plan de vol pour un aéronef entrant dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité, ces unités doivent communiquer au minimum, par le truchement de l'IFPS, les informations relatives à l'identification de l'aéronef, au type d'aéronef, au point d'entrée situé dans leur zone de compétence, à l'heure et au niveau du vol à ce point, à l'itinéraire et à l'aérodrome d'arrivée pour ce vol.

Article 4

Exigences en matière de sécurité

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que toute modification apportée aux procédures existantes de plan de vol pendant la phase préalable au vol couverte par le présent règlement ou toute introduction de nouvelles procédures soit précédée d'une évaluation de la sécurité, avec identification des dangers et évaluation et atténuation des risques, effectuée par les parties concernées.

Article 5

Exigences complémentaires

1. Les unités ATS doivent veiller à ce que les membres de leur personnel prenant part à la planification des vols soient dûment informés des dispositions applicables du présent règlement et soient convenablement formés aux fonctions qu'ils exercent.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que le personnel d'exploitation de l'IFPS dans le cadre de la planification des vols soit dûment informé des dispositions applicables du présent règlement et soit convenablement formé aux fonctions qu'il exerce.

3. Les unités ATS:

a) élaborent et actualisent des manuels d'exploitation contenant les instructions et informations nécessaires pour permettre à leur personnel d'exploitation d'appliquer les dispositions du présent règlement;

b) assurent que les manuels visés au point a) soient accessibles et tenus à jour, et que leur mise à jour et leur diffusion fasse l'objet d'une gestion adéquate de la qualité et de la configuration de la documentation;

c) assurent que les méthodes de travail et les procédures d'exploitation soient conformes aux dispositions applicables du présent règlement.

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que le service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol:

a) élabore et actualise des manuels d'exploitation contenant les instructions et informations nécessaires pour permettre à leur personnel d'exploitation d'appliquer les dispositions du présent règlement;

b) s'assure que les manuels visés au point a) soient accessibles et tenus à jour, et que leur mise à jour et leur diffusion fasse l'objet d'une gestion adéquate de la qualité et de la configuration de la documentation;

c) fait en sorte que les méthodes de travail et les procédures d'exploitation soient conformes aux dispositions applicables du présent règlement.

5. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer le respect des dispositions du présent règlement.

Article 6

Entrée en vigueur et application

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

Il est applicable à partir du 1er janvier 2009.

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

Fait à Bruxelles, le 4 juillet 2006.

Par la Commission
Jacques BARROT
Vice-président

ANNEXE

Dispositions de l'OACI visées à l'article 3, paragraphe 1

1. Chapitre 3, point 3.3 (Plans de vol) de l'annexe 2 de l'OACI — Règles de l'air (dixième édition — juillet 2005).
2. Chapitre 4, point 4 (Plan de vol) et chapitre 11, point 11.4.2.2 (Message de plan de vol déposé et messages de mise à jour associés) des PANS-ATM de l'OACI, doc. 4444 (quatorzième édition — 2001).
3. Chapitre 3 (Plans de vol) et chapitre 14, point 14.1.4 (Heure d'arrivée prévue aux limites des régions d'informations de vol) des procédures supplémentaires régionales, doc. 7030/4 — EUR, partie 1, règles de l'air, service de la circulation aérienne et recherche et sauvetage (quatrième édition 1987 — intégrant l'amendement n° 210).