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

►B 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

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

(JO L 240 du 7.9.2002, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►**M1**	Règlement (CE) nº 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003	L 243	5	27.9.2003

▼B

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

(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 ([1]),

vu l'avis du Comité économique et social ([2]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([3]),

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 contribuera à faciliter la libre circulation des marchandises, des personnes et des organismes dans le marché intérieur.

(2) En conséquence, les produits aéronautiques devraient faire l'objet d'une certification, afin de vérifier s'ils satisfont aux exigences essentielles en matière de navigabilité et de protection de l'environnement. Il convient d'élaborer, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur du présent règlement, des exigences essentielles appropriées pour l'exploitation des aéronefs et la qualification des équipages, le règlement étant applicable aux aéronefs de pays tiers puis à d'autres aspects de la sécurité de l'aviation civile.

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

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

(5) 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, 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.

([1]) JO C 154 E du 29.5.2001, p. 1.
([2]) JO C 221 du 7.8.2001, p. 38.
([3]) Avis du Parlement européen du 5 septembre 2001 (JO C 72 E du 21.3.2002, p. 146), position commune du Conseil du 19 décembre 2001 (JO C 58 E du 5.3.2002, p. 44) et décision du Parlement européen du 9 avril 2002 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 18 juin 2002.

▼B

(6) Les produits, pièces et équipements aéronautiques devraient être certifiés dès lors qu'il est constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles de navigabilité et de protection de l'environnement fixées par la Communauté en conformité avec les normes fixées par la convention de Chicago. La Commission devrait pouvoir élaborer les règles de mise en œuvre nécessaires.

(7) 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, les organismes et les personnes certifiés conformément au présent règlement et aux règles arrêtées pour sa mise en œuvre.

(8) 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, ainsi que la possibilité d'atteindre par d'autres moyens un niveau équivalent de sécurité. Les États 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.

(9) La réalisation des objectifs du présent règlement peut être assurée efficacement par la coopération avec les pays tiers. Les dispositions du présent règlement et les règles de mise en œuvre correspondantes 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 à des organismes, des personnes et des produits, pièces et équipements étrangers par un pays tiers, sous réserve d'un contrôle communautaire approprié.

(10) 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'aux dispositions législatives nationales pertinentes.

(11) La nécessité d'une amélioration des arrangements dans tous les domaines couverts par le présent règlement est largement reconnue, 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, indépendante sur 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.

(12) 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 la préparation 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 d'agrément et des documents d'orientation. Il convient également qu'elle puisse procéder à des constats techniques et délivrer les certificats requis. Elle devrait assister la

[1] JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

▼B

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.

(13) Afin de contrôler efficacement le fonctionnement de l'Agence, la Commission et les États membres devraient être représentés dans 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 membres. Il est souhaitable que l'Agence assiste la Communauté et ses États membres dans le domaine des relations internationales, y compris 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.

(14) 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 le directeur exécutif et que celui-ci dispose d'une grande latitude pour prendre conseil et organiser le fonctionnement interne de l'agence. Toutefois, lorsque l'agence devra 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.

(15) 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 pourraient elles-mêmes faire l'objet de recours auprès de la Cour de justice.

(16) 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. La procédure budgétaire communautaire devrait être applicable dans la mesure où sont concernées 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.

(17) 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 ([1]).

(18) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, 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 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.

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

(19) 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.

(20) La nécessité de tenter d'obtenir la participation des pays européens non membres de l'Union européenne est reconnue, aux fins de conférer 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 transposer 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.

(21) L'objectif général est de transférer efficacement vers l'Agence les fonctions et les tâches assumées jusqu'ici par les États membres ainsi que celles résultant de la coopération entre eux, qui est organisée par l'intermédiaire des autorités conjointes de l'aviation, 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 conviendra d'arrêter les mesures de transition appropriées.

(22) Le présent règlement établit un cadre plus approprié et plus complet pour la certification environnementale des produits aéronautiques ainsi que 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 la directive 80/51/CEE du Conseil du 20 décembre 1979 relative à la limitation des émissions sonores des aéronefs subsoniques ([1]) ainsi que l'annexe II 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]), tout en maintenant les certifications de produits, de personnes et d'organismes déjà réalisées conformément auxdits actes législatifs.

(23) Le présent règlement s'appliquera à tout autre aspect de la sécurité de l'aviation civile sur la base d'une future proposition de la Commission, conformément au traité,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

PRINCIPES

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:

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

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

2. Le présent règlement ne s'applique pas lorsque les produits, pièces et équipements et les personnels et organismes visés au paragraphe 1 sont affectés à des opérations militaires, douanières ou

([1]) JO L 18 du 24.1.1980, p. 26. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 83/206/CEE (JO L 117 du 4.5.1983, p. 15).

([2]) JO L 373 du 31.12.1991, p. 4. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 2871/2000 de la Commission (JO L 333 du 29.12.2000, p. 47).

▼B

policières ou à des opérations analogues. Les États membres s'engagent à veiller à ce que ces opérations soient menées en tenant dûment compte, dans la mesure du possible, des objectifs du présent règlement.

Article 2

Objectifs

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

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

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

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

c) promouvoir la rentabilité dans les processus réglementaire et de certification et éviter le double emploi entre le plan national et le plan 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, et

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.

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

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

b) la reconnaissance, sans exigences supplémentaires, des certificats, licences, homologations et autres documents délivrés pour les produits, les personnels et les organisations conformément au présent règlement et aux règles arrêtées pour son application;

c) la création d'une Agence européenne de la sécurité aérienne 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) «contrôle continu»: 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;

d) «pièces et équipements»: les instruments, dispositifs, mécanismes, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires ou accessoires, y compris les systèmes de communication, qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol et qui sont installés dans ou sur l'aéronef; cela comprend les parties de la cellule, du ou des moteurs ou des hélices;

▼B

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

f) «entité qualifiée»: un organisme qui peut exécuter des tâches de certification sous le contrôle et la responsabilité de l'Agence;

g) «certificat»: tout agrément, licence ou autre document délivré à la suite de la certification.

CHAPITRE II

EXIGENCES DE FOND

Article 4

Principes fondamentaux et applicabilité

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

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

b) immatriculés dans un État membre, ou

c) immatriculés dans un pays tiers et exploités par un opérateur pour lequel un État membre supervise les activités

satisfont au présent règlement, à moins que la supervision réglementaire en matière de sécurité à laquelle ils sont soumis n'ait été déléguée à un pays tiers et qu'ils ne soient pas exploités par un opérateur de la Communauté.

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

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

Article 5

Navigabilité

1. Les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, satisfont aux exigences essentielles en matière de navigabilité fixées dans l'annexe I.

2. La conformité des aéronefs immatriculés dans un État membre ainsi que des produits, pièces et équipements installés sur ceux-ci est démontrée conformément aux dispositions visées ci-après:

a) les produits doivent être munis d'un certificat de type. Le certificat de type et les attestations de 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 servant pour le certificat de type, comme précisé à l'article 15, déterminée pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées au paragraphe 1 et lorsqu'il ne présente pas de particularités ou caractéristiques rendant son exploitation peu sûre. Le certificat de type couvre le produit, y compris toutes les pièces et tous les équipements installés sur celui-ci;

b) les pièces et équipements peuvent être munis d'un certificat spécifique lorsqu'il est démontré qu'ils sont conformes aux spécifications détaillées en matière de navigabilité déterminées pour assurer la conformité avec les exigences essentielles visées au paragraphe 1;

c) chaque aéronef est muni d'un certificat de navigabilité individuel lorsqu'il est démontré que l'aéronef en question est conforme à la conception de type approuvée par le certificat de type et que les documents, les inspections et les 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

▼B

suspendu, abrogé ou révoqué et aussi longtemps que l'aéronef est entretenu conformément aux exigences essentielles requises pour le maintien de la navigabilité, telles qu'exposées au point 1. d de l'annexe I, et aux règles de mise en œuvre visées au paragraphe 4;

d) les organismes responsables de la conception, de la fabrication ou de l'entretien des produits, pièces et équipements prouvent qu'ils ont les aptitudes et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Sauf disposition contraire convenue, ces aptitudes et 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.

En outre:

e) 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 (ci-après dénommé «certificat délivré au personnel»);

f) l'aptitude 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 e) peut être reconnue par voie d'agrément.

3. 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 de base en toute sécurité. Cette autorisation est délivrée assortie de restrictions 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 règles de mise en œuvre visées au paragraphe 4;

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.

4. La Commission arrête, conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3, les règles pour la mise en œuvre du présent article en spécifiant notamment:

a) les conditions dans lesquelles est établie et notifiée à un demandeur la base servant au certificat de type applicable à un produit;

b) les conditions dans lesquelles sont établies et notifiées à un demandeur les spécifications de navigabilité détaillées applicables aux pièces et équipements;

c) les conditions dans lesquelles sont établies et notifiées à un demandeur les spécifications de navigabilité particulières applicables aux aéronefs pouvant bénéficier de certificats de navigabilité limités;

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

e) les conditions régissant la délivrance, le maintien, la modification, la suspension ou la révocation des certificats de type, des certificats de type restreints, de l'agrément des modifications apportées aux certificats de type, des certificats de navigabilité individuels, des certificats de navigabilité limités, des autorisations de vol et des documents de mise en service 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;

▼B

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;

f) les conditions régissant la délivrance, le maintien, la modification, la suspension ou la révocation des agréments relatifs aux organismes exigés conformément au paragraphe 2, points d) et f), 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 la révocation des certificats délivrés au personnel et exigés conformément au paragraphe 2, point e);

h) les responsabilités des titulaires de certificats;

i) les modalités selon lesquelles les aéronefs visés au paragraphe 1 qui ne sont pas couverts par le paragraphe 2 ou 3 font la preuve qu'ils satisfont aux exigences essentielles.

5. Lors de l'élaboration de ces règles de mise en œuvre visées au paragraphe 4, la Commission veille notamment à ce que:

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

b) elles 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) elles permettent de faire face immédiatement aux causes prouvées d'accidents et d'incidents graves.

Article 6

Exigences essentielles de protection de l'environnement

▼M1

1. Les produits, les pièces et les équipements satisfont aux exigences de protection de l'environnement de la convention de Chicago telle que publiée en mars 2002 pour le volume I et en novembre 1999 pour le volume II, à l'exclusion des appendices de l'annexe 16.

▼B

2. Le paragraphe 1 du présent article peut être adapté, conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3, afin de l'aligner sur les modifications ultérieures 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. La Commission arrête les règles de mise en œuvre du paragraphe 1, en s'inspirant en tant que de besoin des appendices visés au paragraphe 1, conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3.

Article 7

Opérations aériennes et octroi de licences pour les équipages de conduite

En ce qui concerne les principes fondamentaux, l'applicabilité et les exigences essentielles dans les domaines couverts par l'article 1er, paragraphe 1, point b), la Commission présente, dans les meilleurs délais, les propositions appropriées au Parlement européen et au Conseil.

▼B

Article 8

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. Dans l'attente de l'adoption des règles de mise en œuvre, telles qu'elles sont prévues à l'article 5, paragraphe 4, et sans préjudice de l'article 57, paragraphe 2, les certificats qui ne peuvent être délivrés conformément au présent règlement peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables.

Article 9

Acceptation des certificats délivrés par les pays tiers

1. Par voie de dérogation aux dispositions du présent règlement et aux règles arrêtées pour sa 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 d'un 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 spécifié 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 communautaire envers un pays tiers,

      elle peut, conformément à la procédure prévue à l'article 54, 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 10

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.

Si le problème de sécurité provient:

a) d'un niveau de sécurité insuffisant résultant de l'application du présent règlement, ou

▼B

b) d'une lacune du présent règlement ou de ses règles de mise en œuvre,

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

2. La Commission détermine, conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3, si un niveau insuffisant de sécurité ou une lacune du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre justifie le maintien des mesures prises en vertu du paragraphe 1 du présent article. En pareil cas, elle entreprend également les actions nécessaires pour modifier la règle en cause. Si les mesures de l'État membre sont jugées injustifiées, l'État membre supprime ou modifie les mesures en question.

3. Un État membre peut accorder des dérogations aux exigences de fond spécifiées 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. De telles dérogations sont notifiées à l'Agence, à la Commission et aux autres États membres dès qu'elles acquièrent un caractère répété ou qu'elles sont accordées pour des périodes d'une durée supérieure à deux mois.

4. Lorsque les mesures décidées par un État membre sont moins restrictives que les dispositions communautaires applicables, la Commission examine si les dérogations sont conformes aux objectifs généraux en matière de sécurité prévus par le présent règlement ou par toute autre règle du droit communautaire. Lorsque les dérogations accordées ne sont pas conformes 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, conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 4. En pareil cas, l'État membre supprime la dérogation.

5. Lorsqu'un niveau de protection équivalent à celui atteint par l'application des règles arrêtées pour la mise en œuvre des articles 5 et 6 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 la Commission son intention d'accorder cet agrément et indique les raisons justifiant la nécessité de la dérogation à la règle concernée ainsi que les conditions fixées pour assurer un niveau équivalent de protection.

6. Dans un délai de trois mois à compter de la date de la notification effectuée par un État membre conformément au paragraphe 5, la Commission engage la procédure prévue à l'article 54, paragraphe 3, afin de déterminer si un agrément proposé conformément au paragraphe 5 remplit les conditions fixées dans ce même paragraphe et peut être accordé. En pareil cas, elle notifie sa décision à tous les États membres, qui ont également la possibilité d'appliquer cette mesure. Les dispositions de l'article 8 s'appliquent à la mesure en question. Les règles de mise en œuvre correspondantes peuvent également être modifiées en vue de refléter une telle mesure, selon les procédures transparentes visées à l'article 43.

Article 11

Information

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 54,

▼B

paragraphe 3, les mesures pour la diffusion, à l'initiative de la Commission, 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.

CHAPITRE III

AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

SECTION I

MISSIONS

Article 12

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, ci-après dénommée «Agence».

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

a) effectue toute tâche et formule des avis sur toutes les 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;

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 13

Mesures adoptées par l'Agence

Le cas échéant, l'Agence peut:

a) émettre des avis adressés à la Commission;

b) émettre des spécifications de certification, y compris des codes de navigabilité 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;

▼B

c) prendre les décisions requises concernant l'application des articles 15, 45 et 46.

Article 14

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. En conformité avec l'article 43 et les règles de mise en œuvre arrêtées par la Commission, l'Agence élabore:

a) des spécifications de certification, y compris des codes de navigabilité et des moyens acceptables de mise en conformité, et

b) des documents d'orientation

à utiliser lors du processus de certification.

Ces documents reflètent l'état de la technique et les meilleures pratiques dans les domaines concernés et seront 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.

Article 15

Certification en matière de navigabilité et d'environnement

1. Le cas échéant et selon les spécifications de la convention de Chicago ou ses annexes, en ce qui concerne les produits, les pièces et les équipements visés à l'article 4, paragraphe 1, l'Agence exécute pour le compte des États membres les fonctions et les tâches qui sont celles de l'État de conception, de fabrication ou d'immatriculation lorsqu'elles se rapportent à l'approbation de la conception. 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 servant au certificat de type. La base servant au certificat 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 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 inspections techniques 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 révoquer tout certificat lorsque les conditions aux termes desquelles il a été délivré ne sont plus remplies

▼B

ou lorsqu'une personne physique ou morale détenant le certificat ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre;

j) garantir le maintien des fonctions de navigabilité des produits, pièces et équipements qu'elle a certifiés, réagir sans retard injustifié face à un problème de sécurité et émettre et diffuser les informations obligatoires utiles.

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 des audits des organismes qu'elle certifie;

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 de maintenance établis en dehors du territoire des États membres;

c) modifie, suspend ou révoque l'agrément 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 16

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 aéronautiques 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 techniques pour contrôler l'application effective du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, eu égard aux objectifs énoncés à l'article 2.

3. L'Agence est consultée et donne son avis à la Commission aux fins de l'application de l'article 10.

4. Les méthodes de travail appliquées par l'Agence pour mener à bien les tâches visées aux paragraphes 1, 2 et 3 s'entendent sous réserve des exigences à adopter conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 2, et tiennent compte des principes énoncés aux articles 43 et 44.

Article 17

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 et veille à ce 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 18

Relations internationales

1. L'Agence assiste la Communauté et ses États membres dans leurs relations avec les pays tiers conformément au droit communautaire.

▼B

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.

3. L'Agence aide les États membres à respecter leurs obligations internationales, et notamment celles découlant de la convention de Chicago.

SECTION II

STRUCTURE INTERNE

Article 19

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.

Article 20

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 33 du présent règlement aux membres des chambres de recours.

2. Sans préjudice de l'article 30, 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 21

Privilèges et immunités

Le protocole sur les privilèges et immunités des Communautés européennes s'applique à l'Agence.

Article 22

Responsabilité

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

▼B

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, conformément aux principes généraux communs aux droits des États membres, répare tout dommage causé par ses services ou par ses agents dans l'exercice de leurs fonctions.

4. La Cour de justice 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.

Article 23

Publication des documents

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

a) le rapport sur la sécurité visé à l'article 11, paragraphe 4;

b) les avis adressés à la Commission conformément à l'article 14, paragraphe 1;

c) le rapport général annuel et le programme de travail visés à l'article 24, 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 24

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 30;

b) adopte, avant le 31 mars de chaque année, le rapport général de l'Agence pour l'année précédente et le transmet au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et aux États membres;

c) adopte, avant le 30 septembre 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;

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

e) établit des procédures pour la prise de décision par le directeur exécutif, comme indiqué aux articles 43 et 44;

f) exerce ses fonctions en relation avec le budget de l'Agence en application des articles 48, 49 et 52;

g) nomme les membres de la chambre de recours en application de l'article 32;

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

i) donne son avis sur le règlement concernant les honoraires et redevances visé à l'article 53, paragraphe 1;

j) arrête son règlement intérieur;

▼B

k) établit le régime linguistique de l'Agence;

l) complète, en tant que de besoin, la liste des documents visés à l'article 23, 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 telles que définies à l'article 17.

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 pas l'avis de l'organe consultatif.

Article 25

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. À cette fin, chaque État membre et la Commission nomment un membre du conseil d'administration ainsi qu'un suppléant qui représentera le membre en son absence. 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 dispositions visées à l'article 55.

Article 26

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.

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 la présente disposition, la durée du mandat du président et de celui du vice-président est de trois ans. Ces mandats sont renouvelables.

Article 27

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 peut 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.

▼B

Article 28

Vote

1. Sans préjudice de l'article 30, 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 24, paragraphe 2, point k), est arrêtée à l'unanimité.

2. Chaque membre dispose d'une voix. Le directeur exécutif de l'Agence ne prend pas part au vote. En l'absence d'un membre, son suppléant peut exercer son 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 29

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 respectives 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 de l'Agence à faire rapport sur l'exécution de ses tâches.

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

a) approuver les mesures de l'Agence telles que spécifiées aux articles 13 et 15, dans les limites fixées par le présent règlement, par ses règles de mise en œuvre et par toute législation applicable;

b) décider des inspections et des enquêtes, comme prévu aux articles 45 et 46;

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 18;

e) prendre 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) préparer chaque année un projet de rapport général et le soumettre au conseil d'administration;

g) exercer à l'égard du personnel les pouvoirs prévus à l'article 20, paragraphe 2;

h) établir des estimations des recettes et des dépenses de l'Agence en application de l'article 48 et exécuter le budget en application de l'article 49;

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 54, paragraphe 2;

j) avec l'approbation du conseil d'administration, arrêter une décision concernant l'établissement de bureaux locaux dans les États membres, conformément à l'article 19, paragraphe 3.

Article 30

Nomination des hauts fonctionnaires

1. Le directeur exécutif de l'Agence 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, ou révoqué par le conseil

▼B

d'administration sur proposition de la Commission. Le conseil d'administration arrête sa décision à la majorité des trois quarts de ses 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, 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. Ce mandat est renouvelable.

Article 31

Attributions des chambres de recours

1. Au sein de l'Agence, il y a une ou plusieurs chambres de recours.

2. La ou les chambres de recours statuent sur les recours portant sur les décisions visées à l'article 35.

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 conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3.

Article 32

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 deux membres sont remplacés, en cas d'absence, par leur suppléant.

3. Le président, les autres membres ainsi que leur suppléant respectif 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 membres supplémentaires inscrits sur la liste.

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 conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3.

Article 33

Les membres des chambres de recours

1. Le mandat des membres des chambres de recours, y compris des présidents et de leurs suppléants, est de cinq ans. Il est renouvelable.

2. Les membres des chambres de recours sont indépendants. Ils prennent leurs décisions sans être liés par aucune instruction.

3. Les membres des chambres de recours ne peuvent exercer aucune autre fonction dans l'Agence. La fonction de membre d'une chambre de recours peut être à temps partiel.

4. Les membres des chambres de recours ne peuvent pas être démis de leurs fonctions ni retirés de la liste 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 34

Exclusion et récusation

1. Les membres des chambres 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 mentionnées au paragraphe 1, ou pour toute autre raison, un membre d'une chambre de recours considère qu'il ne peut prendre part à une procédure de recours, il en informe ladite chambre.

3. Les membres des chambres de recours peuvent être récusés par une partie au recours pour une des raisons mentionnées au paragraphe 1, ou s'ils sont suspectés de partialité. Une 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 35

Décisions susceptibles de recours

1. Les décisions de l'Agence prises sur la base des articles 15, 46 ou 53 sont susceptibles de recours.

2. Un recours introduit en application du paragraphe 1 n'a pas d'effet suspensif. L'Agence peut cependant, si elle considère que les circonstances le permettent, suspendre l'application de la décision contestée.

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 36

Personnes admises à former un recours

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

Article 37

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 38

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.

2. Si la décision n'est pas réformée dans un délai d'un mois à compter de la réception du mémoire exposant les motifs, l'Agence, dans les meilleurs délais, décide si elle suspend l'application de la déci-

▼B

sion conformément à l'article 35, paragraphe 2, deuxième phrase, et défère le recours à la chambre de recours.

Article 39

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, 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 40

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 41

Recours devant la Cour de justice

1. Les décisions des chambres de recours sont susceptibles d'un recours devant la Cour de justice selon les modalités et les conditions définies à l'article 230 du traité.

2. Si l'Agence s'est abstenue de statuer, un recours en carence peut être formé devant la Cour de justice selon les modalités et les conditions définies à l'article 232 du traité.

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

Article 42

Recours direct

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

SECTION III

MÉTHODES DE TRAVAIL

Article 43

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

1. Dès que possible après l'entrée en vigueur du présent règlement, le conseil d'administration établit des procédures transparentes pour la délivrance des avis, des spécifications de certification et des documents d'orientation visés à l'article 13, points a) et b).

Ces procédures:

a) se fondent sur les connaissances spécialisées dont disposent les autorités 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.

▼B

2. Aux fins de l'élaboration par l'Agence, en vertu de l'article 14, des avis, des spécifications de certification et des documents d'orientation qui doivent être appliqués par les États membres, celle-ci établit une procédure pour la consultation des États membres. À cet effet, elle peut créer un groupe de travail dans lequel chaque État membre a la faculté de nommer un expert.

3. Les mesures visées à l'article 13, points a) et b), 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 de la ou des mesures qu'elles doivent prendre.

Article 44

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 13, point c).

Ces procédures:

a) garantissent l'audition de la personne physique ou morale destinataire de la décision et de toute autre personne concernée directement et individuellement;

b) prévoient la notification de la décision à la personne physique ou morale concernée 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 également des procédures spécifiant 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 d'urgence à prendre par l'Agence pour faire face à un problème de sécurité et pour informer les parties intéressées des mesures qu'elles doivent prendre.

Article 45

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 16, paragraphe 1. Les fonctionnaires mandatés à cet effet au titre du présent règlement sont habilités, en coordination avec les autorités nationales et conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné:

a) à examiner les dossiers, les données, les 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 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 des inspections exercent leurs pouvoirs sur présentation d'un mandat écrit spécifiant 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

▼B

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 les personnes concernés se soumettent également aux inspections.

4. Lorsqu'une inspection aux termes du présent article nécessite l'inspection d'une entreprise ou d'une association d'entreprises, les dispositions de l'article 46 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 leur mission.

5. Les rapports élaborés en application du présent article sont disponibles dans la ou les langues officielles de l'État membre où l'inspection a eu lieu.

Article 46

Enquête dans les entreprises

1. Aux fins de l'application de l'article 15, l'Agence peut effectuer elle-même ou charger les autorités aéronautiques nationales ou des entités qualifiées de toutes les enquêtes nécessaires dans les entreprises. Les 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, les données, les procédures et tout autre document pertinent pour l'exécution des tâches de l'Agence;

b) à faire des copies 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 présentant de l'intérêt pour l'enquête.

2. Les personnes mandatées pour effectuer ces enquêtes exercent leurs pouvoirs sur présentation d'un mandat écrit spécifiant 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 47

Transparence et communication

1. Lorsqu'elle traite les demandes d'accès aux documents qu'elle détient, l'Agence est soumise au règlement (CE) nº 1049/2001.

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 43, paragraphe 3, le public et toute autre partie intéressée reçoivent rapidement une information objective, fiable et aisément compréhensible concernant ses travaux.

3. Le conseil d'administration arrête les modalités d'application pratiques des paragraphes 1 et 2.

4. 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.

▼B

SECTION IV

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 48

Budget

1. Les recettes de l'Agence proviennent:

a) d'une contribution de la Communauté et de tout pays tiers européen avec lequel la Communauté a conclu les accords visés à l'article 55;

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

c) des honoraires pour publications, formation et tout autre service assuré par l'Agence.

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

3. Le directeur exécutif établit un état prévisionnel des recettes et des dépenses de l'Agence pour l'exercice budgétaire suivant et le transmet au conseil d'administration accompagné d'un tableau des effectifs.

4. Les recettes et les dépenses doivent être équilibrées.

5. Le conseil d'administration adopte, le 31 mars au plus tard, le projet d'état prévisionnel comprenant le projet d'organigramme accompagné du programme de travail provisoire et les transmet à la Commission ainsi qu'aux États avec lesquels la Communauté a conclu les accords visés à l'article 55.

Sur la base de ce projet de budget, la Commission inscrit les estimations correspondantes dans l'avant-projet de budget général de l'Union européenne, qu'elle soumet au Conseil conformément à l'article 272 du traité. Les plafonds des perspectives financières des Communautés fixées pour les prochaines années doivent être respectés.

Après réception du projet de budget, les États visés au premier alinéa élaborent leur propre avant-projet de budget.

6. Après l'adoption du budget général par l'autorité budgétaire, le conseil d'administration adopte le budget et le programme de travail définitifs de l'Agence en les adaptant au besoin à la subvention communautaire. Il les transmet sans délai à la Commission et à l'autorité budgétaire.

7. Toute modification du budget, y compris l'organigramme, relève de la procédure visée au paragraphe 5.

Article 49

Exécution et contrôle du budget

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

2. Le contrôle de l'engagement et du paiement de toutes les dépenses ainsi que le contrôle de l'existence et du recouvrement de toutes les recettes de l'Agence sont assurés par le contrôleur financier de la Commission.

3. Le 31 mars de chaque année au plus tard, le directeur exécutif soumet à la Commission, au conseil d'administration et à la Cour des comptes les comptes détaillés de toutes les recettes et dépenses de l'exercice précédent.

La Cour des comptes examine ces comptes conformément à l'article 248 du traité. Elle publie chaque année un rapport sur les activités de l'Agence.

4. Le Parlement européen, sur recommandation du Conseil, donne décharge au directeur exécutif de l'Agence sur l'exécution du budget.

▼B

Article 50

Lutte contre la fraude

1. Aux fins de lutte contre la fraude, la corruption et 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 relatif aux enquêtes internes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) ([2]) et arrête immédiatement les dispositions appropriées, lesquelles s'appliquent à tous les agents de l'Agence.

3. Les décisions de financement et les accords et les 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.

Article 51

Évaluation

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

2. L'évaluation consiste à examiner dans quelle mesure l'Agence s'acquitte réellement de sa mission, à évaluer l'impact que le présent règlement, l'Agence et ses modes de travail auront eu sur l'établissement d'un degré élevé de sécurité aérienne de l'aviation civile. L'évaluation tient compte des points de vue de toutes les parties prenantes, tant au niveau européen que national.

3. Le conseil d'administration reçoit les résultats de cette évaluation et émet des recommandations sur une éventuelle modification 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 52

Dispositions financières

Le conseil d'administration arrête, avec l'accord de la Commission et après avis de la Cour des comptes, le règlement financier de l'Agence, qui spécifie notamment la procédure à suivre pour l'établissement et l'exécution du budget de l'Agence, conformément à l'article 142 du règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes.

Article 53

Honoraires et redevances

1. La Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3, et après consultation du conseil d'administration, adopte un règlement concernant les honoraires et les redevances.

2. Le règlement concernant les honoraires et les redevances indique notamment les prestations pour lesquelles des honoraires et des redevances au sens de l'article 48, paragraphe 1, sont dus, le montant des honoraires et des redevances et leurs modalités de paiement.

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

▼B

3. Des honoraires et des 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;

c) le traitement des recours.

Les honoraires et les redevances sont exprimés et perçus en euros.

4. Le montant des honoraires et des redevances est fixé à un niveau assurant une recette en principe suffisante pour couvrir la totalité des coûts des services fournis.

La contribution visée à l'article 48, paragraphe 1, peut couvrir, pendant une période transitoire s'achevant le 31 décembre de la quatrième année à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, les dépenses liées à la phase initiale de lancement de l'Agence. Si nécessaire, cette période peut être prolongée d'un an au plus, conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 54

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 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.

5. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 55

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 spécifieront 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.

▼B

Article 56

Début des activités de l'Agence

1. L'Agence entreprend les missions de certification qui lui incombent en vertu de l'article 15 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 continuent à délivrer les certificats et les agréments par dérogation aux articles 5, 6, 9 et 15 dans les conditions spécifiées par la Commission dans les règles 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 règles de mise en œuvre arrêtées par la Commission tiennent dûment compte des principes définis à l'article 9, paragraphe 2, points b) et c).

3. Par dérogation aux dispositions de l'article 43, dans l'attente de l'adoption des exigences essentielles conformément à l'article 7, l'accomplissement par l'Agence des tâches correspondantes peut être soumis à des procédures de travail convenues avec les autorités conjointes de l'aviation.

Article 57

Abrogation

1. La directive 80/51/CEE et l'annexe II du règlement (CEE) n° 3922/91 sont abrogées avec effet au 28 septembre 2003.

2. Les dispositions de l'article 8 s'appliquent aux produits, pièces, équipements, organismes et personnes qui ont été certifiés conformément aux dispositions visées au paragraphe 1 du présent article.

Article 58

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Les articles 5 et 6 s'appliquent à la date prévue par les règles de mise en œuvre.

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 à l'ensemble des exigences doit être démontrée aux moyens 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 le 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 visées 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 doivent être envisagées en prévoyant une marge suffisante. 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. La fabrication, les procédés 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 de l'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 de résistance résiduelle acceptable. 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 matériel lié à l'environnement opérationnel doit être justifié.

1.b.3. Les effets de l'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.

1.b.4. Toutes les instructions, les informations et les 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, les équipements et les dispositifs nécessaires pour la certification de type ou au titre des règles d'exploitation, doit fonctionner comme prévu dans toutes les conditions

▼B

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, les équipements et les dispositifs doivent être en état de fonctionner 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 visées 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 déroulement du vol et les informations relatives aux conditions d'insécurité doivent être fournies à l'équipage, ou au personnel d'entretien, le cas échéant, d'une manière claire, cohérente et non ambiguë. Les systèmes, les équipements et les 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 risques.

1.c.5. Des précautions doivent être prises en ce qui concerne la conception pour minimiser les risques résultant, pour l'aéronef et ses occupants, de dangers 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 du certificat 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.

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

2.a. Il faut démontrer que les éléments visées 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 les informations nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation, y compris les limitations et les 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.

▼B

2.a.3. Il doit être possible de passer sans heurts d'une phase de vol à une autre sans que cela 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 après les 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 résultant des opérations de vol ou 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 sûrs et à l'emplacement et à l'utilisation correcte des équipements de sécurité. Les équipements de sécurité nécessaires doivent être facilement accessibles.

2.c.3. Les postes d'équipage doivent être conçus de manière à faciliter les opérations de 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 visées ci-après sont remplies:

3.a.1. L'organisme doit disposer des moyens nécessaires pour réaliser les travaux qui lui incombent. Ces moyens sont notamment les suivants (cette énumération n'étant pas exhaustive): 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 gère un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles en matière de navigabilité et s'emploie à l'améliorer en permanence.

3.a.3. L'organisme doit établir, le cas échéant 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 sur les événements et/ou de traitement des incidents, qui doit être traité dans le cadre du système de gestion visé au point 3.a.2 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.

▼B

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 2

Les aéronefs auxquels l'article 4, paragraphe 1, ne s'applique pas comprennent les aéronefs pour lesquels un certificat de type ou un certificat de navigabilité n'ont pas été délivrés sur la base du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre et qui relèvent de l'une des catégories suivantes:

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

   i) leur participation à un événement historique remarquable, ou

   ii) l'avancée importante qu'ils représentent dans le développement de l'aviation, ou

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

   et qui remplissent l'un ou plusieurs des critères suivants:

   i) il est reconnu que leur conception d'origine à plus de 40 ans;

   ii) leur production a cessé il y a 25 ans au moins;

   iii) moins de 50 aéronefs ayant la même conception de base sont encore immatriculés dans les États membres;

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 % des éléments 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 conçus à l'origine exclusivement à des fins militaires;

e) les aéronefs n'ayant pas plus de deux places, dont la vitesse de décrochage ou dont la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse calibrée (VC) et une masse au décollage maximale n'excédant pas:

   i) 300 kg pour un avion terrestre monoplace, ou

   ii) 450 kg pour un avion terrestre biplace, ou

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

   iv) 495 kg pour un avion amphibie ou un hydravion à flotteurs biplace, à condition que lorsqu'ils fonctionnent à la fois comme hydravion à flotteurs et comme avion terrestre, ce poids soit inférieur aux deux masses de décollage maximales, selon les cas;

f) les planeurs dont la masse structurelle est inférieure à 80 kg en version monoplace ou à 100 kg en version biplace, y compris les deltaplanes;

g) les aéronefs sans pilote dont la masse de service est inférieure à 150 kg;

h) tout aéronef dont la masse totale, sans le pilote, est inférieure à 70 kg.