COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 28.9.2022
COM(2022) 486 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

concernant l'exercice du pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission en vertu du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

concernant l'exercice du pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission en vertu du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil

1. INTRODUCTION

Le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 *concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil*[1] définit la base juridique de la création de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), ses compétences et le champ d'application des exigences communes en matière de sécurité aérienne. Il régit les éléments destinés à améliorer les performances du système aérien de l'Union européenne.

L'article 128, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139 confère à la Commission européenne le pouvoir d'adopter des actes délégués qui précisent la manière de se conformer aux exigences essentielles prévues dans ce règlement.

En vertu de l'article 128, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139, la Commission a le pouvoir d'adopter des actes délégués visés aux articles suivants:

- article 19: navigabilité et protection de l'environnement
- article 28: personnel navigant
- article 32: opérations aériennes
- article 39: aérodromes
- article 47: GTA/SNA
- article 54: contrôleurs de la circulation aérienne
- article 58: aéronefs sans équipage à bord
- article 61: aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers à destination, à l'intérieur ou en provenance de l'Union
- article 62, paragraphe 13: certification, supervision et contrôle de l'application
- article 68, paragraphe 3: acceptation de la certification par les pays tiers
- article 84, paragraphe 4: amendes et astreintes

[1] JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

- article 105: attributions de la chambre de recours
- article 106: membres de la chambre de recours.

2. BASE JURIDIQUE DU RAPPORT

Le présent rapport est requis conformément l'article 128, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139.

Cet article dispose que la Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans, c'est-à-dire avant le 11 décembre 2022.

3. EXERCICE DE LA DÉLÉGATION

3.1. Exercice de la délégation de pouvoir par la Commission européenne

La Commission a exercé la délégation de pouvoir dans les domaines suivants:

- 2019
    a) systèmes d'aéronefs sans équipage à bord; et
    b) protection de l'environnement;
- 2020
    a) navigabilité initiale;
    b) certification des pilotes par les pays tiers;
    c) systèmes d'aéronefs sans équipage à bord;
    d) services de gestion d'aire de trafic;
    e) mécanisme européen commun de classification des risques; et
    f) sécurité des pistes et données aéronautiques;
- 2021
    a) navigabilité initiale;
    b) références aux dispositions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le règlement (UE) 2018/1139;
- 2022
    a) navigabilité initiale;
    b) exploitation tous temps.

À la date de rédaction du présent rapport, la Commission a adopté 13 règlements délégués depuis l'entrée en vigueur de l'article 128, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139 le 11 septembre 2018.

3.2. Règlements délégués adoptés

a) Le 12 mars 2019, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2019/945[2]. Ce règlement contient les exigences techniques relatives aux classes de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord («UAS», *unmanned aircraft systems*) et à l'identification à distance d'UAS ainsi qu'aux exploitants, issus de pays tiers, d'UAS. Plus précisément, il définit la nouvelle législation d'harmonisation du marché de l'Union à laquelle les UAS exploités dans la catégorie «ouverte» devront satisfaire et les conditions qui régissent les exploitations d'UAS par un exploitant issu d'un pays tiers. L'apposition du marquage CE et de la classe de l'UAS sur ce dernier atteste sa conformité avec les exigences techniques essentielles. Ce règlement devrait contribuer à répondre aux inquiétudes des citoyens en matière de sûreté, de respect de la vie privée, de protection des données et de protection de l'environnement. Il devrait permettre d'accroître le niveau de sécurité des exploitations d'UAS, d'harmoniser la législation entre les États membres de l'Union et de créer un marché de l'Union favorisant une baisse des coûts des UAS et autorisant les exploitations transfrontières.

b) Le 12 mars 2019, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2019/897[3]. Ce règlement introduit la vérification de la conformité fondée sur le risque à l'annexe I du règlement (UE) nº 748/2012[4] (partie 21) afin d'améliorer l'efficacité, la transparence et la prévisibilité du processus de certification. Il comprend certains critères de sélection permettant de déterminer les démonstrations de conformité que l'AESA devrait vérifier. En outre, ce règlement prévoit la possibilité, pour les organismes de production, d'introduire une demande d'exemption des exigences environnementales auprès de leur autorité compétente pour des moteurs ou des aéronefs spécifiques. Cette possibilité repose sur les exigences relatives à la protection de l'environnement figurant à l'annexe 16 de la convention de Chicago. Ce règlement permet également de corriger certaines incohérences entre le règlement (UE) nº 748/2012 et le règlement (UE) 2018/1139 en ce qui concerne le contenu de la base de certification de type et le processus de notification.

c) Le 28 janvier 2020, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2020/570[5]. Ce règlement concerne la modification et la rectification du règlement (UE) nº 748/2012

---

[2] Règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (JO L 152 du 11.6.2019, p. 1).

[3] Règlement délégué (UE) 2019/897 de la Commission du 12 mars 2019 modifiant le règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission en ce qui concerne l'inclusion de la vérification de la conformité fondée sur le risque à l'annexe I et la mise en œuvre d'exigences en matière de protection de l'environnement (JO L 146 du 5.6.2019, p. 116).

[4] Règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).

[5] Règlement délégué (UE) 2020/570 de la Commission du 28 janvier 2020 modifiant et rectifiant le règlement (UE) nº 748/2012 en ce qui concerne l'alignement des règles relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs

(partie 21) aux fins de l'alignement des règles relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques avec le règlement (UE) nº 1321/2014[6] Plus précisément, étant donné que les dispositions relatives aux certificats de navigabilité, aux agréments de conception de réparation et aux autorisations de vol, énoncées à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission, ne renvoient qu'à l'annexe I (partie M) du règlement (UE) nº 1321/2014, ladite annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission est modifiée afin d'adapter ses dispositions à la nouvelle structure des annexes du règlement (UE) nº 1321/2014.

d) Le 4 mars 2020, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2020/723[7]. Ce règlement concerne l'acceptation des certificats et autres documents attestant la conformité avec les règles de l'aviation civile qui ont été délivrés conformément à la législation d'un pays tiers, tout en assurant un niveau de sécurité équivalent à celui prévu par le règlement (UE) 2018/1139, y compris les conditions et procédures permettant d'obtenir et de maintenir la confiance nécessaire dans les systèmes réglementaires de pays tiers. En vertu du règlement (UE) nº 1178/2011[8], qui énumère les conditions d'acceptation des licences délivrées par les pays tiers, une licence de pilote délivrée par un pays tiers peut actuellement être acceptée (sous certaines conditions) par les États membres, ou le titulaire d'une telle licence de pays tiers peut recevoir le crédit correspondant lorsqu'il présente une demande de licence. Ce crédit est actuellement déterminé sur la base d'une recommandation émanant d'un organisme de formation agréé. Ce règlement introduit la notion d'«organisme de formation déclaré» et met à jour les règles relatives à l'acceptation des licences de pays tiers afin de permettre à ces organismes d'accorder des crédits aux titulaires de licences de pays tiers qui demandent une licence délivrée en vertu du cadre juridique de l'Union.

e) Le 27 avril 2020, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2020/1058[9]. Ce règlement prévoit deux scénarios standard (STS) à l'appendice 1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2019/947, définissant les conditions dans lesquelles les

---

et des produits, pièces et équipements aéronautiques avec le règlement (UE) nº 1321/2014 (JO L 132 du 27.4.2020, p. 1).

[6] Règlement (UE) nº 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

[7] Règlement délégué (UE) 2020/723 de la Commission du 4 mars 2020 établissant des règles détaillées concernant l'acceptation de la certification des pilotes par les pays tiers et modifiant le règlement (UE) nº 1178/2011 (JO L 170 du 2.6.2020, p. 1).

[8] Règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

[9] Règlement délégué (UE) 2020/1058 de la Commission du 27 avril 2020 modifiant le règlement délégué (UE) 2019/945 en ce qui concerne l'introduction de deux nouvelles classes de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (JO L 232 du 20.7.2020, p. 1).

exploitants d'UAS peuvent entamer une exploitation après avoir présenté une déclaration à l'autorité compétente. En outre, il introduit deux nouvelles parties à l'annexe du règlement délégué (UE) 2019/945, lesquelles contiennent les exigences techniques auxquelles les UAS doivent satisfaire pour être exploités dans le cadre des scénarios standard et définissent deux nouvelles classes d'UAS: les classes C5 et C6. Les conditions pour effectuer des exploitations dans le cadre des scénarios standard sont fondées sur l'expérimentation en service de certains États membres et ont été approuvées par l'application de l'évaluation des risques liés aux exploitations spécifiques (SORA).

f) Le 9 juin 2020, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2020/1234[10]. Ce règlement établit les exigences applicables aux autorités compétentes en matière de certification et de surveillance des prestataires de services de gestion des aires de trafic, les exigences applicables à leurs organismes, les exigences en matière d'exploitation sur les aires de trafic ainsi que les exigences en matière de formation du personnel associé à la prestation de services de gestion des aires de trafic. Il vise à compléter les exigences en matière d'exploitation des aérodromes en intégrant les exploitations sur les aires de trafic et à permettre aux prestataires de services de gestion des aires de trafic de proposer leurs services dans différents aérodromes et dans différents États membres sans devoir posséder plusieurs certificats.

g) Le 6 octobre 2020, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2020/2034[11]. Ce règlement instaure le mécanisme européen commun de classification des risques (*European risk classification scheme* – ERCS) pour la détermination du risque qu'un événement présente en matière de sécurité. Il prévoit deux étapes, l'une (étape 1) liée à la détermination des valeurs des deux variables: gravité et probabilité, et l'autre (étape 2) à la notation du risque pour la sécurité dans la matrice ERCS sur la base des deux valeurs déterminées des variables. Au moyen de ce règlement, l'ERCS devrait faciliter une approche intégrée et harmonisée de la gestion des risques dans l'ensemble du système aéronautique européen et permettre ainsi aux autorités compétentes des États membres et à l'Agence de se concentrer sur les efforts visant à améliorer la sécurité de manière harmonisée dans le cadre du plan européen pour la sécurité aérienne visé à l'article 6 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil.

[10] Règlement délégué (UE) 2020/1234 de la Commission du 9 juin 2020 modifiant le règlement (UE) nº 139/2014 en ce qui concerne les conditions et procédures relatives aux déclarations effectuées par les organismes chargés de la prestation de services de gestion des aires de trafic (JO L 282 du 31.8.2020, p. 1).

[11] Règlement délégué (UE) 2020/2034 de la Commission du 6 octobre 2020 complétant le règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le mécanisme européen commun de classification des risques (JO L 416 du 11.12.2020, p. 1).

h) Le 8 octobre 2020, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2020/2148[12]. Ce règlement devrait atténuer les risques affectant la sécurité des pistes, du point de vue d'un aérodrome, en se concentrant principalement sur la prévention des incursions sur piste et sur l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes. Il permet de s'attaquer à des problèmes tels que les collisions au sol, la configuration des pistes, les événements liés à la présence d'objet intrus, ainsi que l'entretien des chaussées des pistes. Ce règlement introduit de nouvelles exigences en matière d'organisation et d'exploitation dans le règlement (UE) nº 139/2014[13], fondées sur les dispositions de l'OACI figurant principalement dans les annexes 14 et 15, ainsi que sur les recommandations de sécurité que certains États membres ont adressées à l'AESA. Il contient également des propositions visant à modifier le cadre applicable à l'exploitation des véhicules sur les aérodromes, notamment en ce qui concerne l'autorisation des conducteurs et la conformité des véhicules qui circulent sur l'aire de manœuvre avec certaines conditions de sécurité, afin de garantir la sécurité des pistes. À cela s'ajoute la proposition concernant une nouvelle exigence relative aux communications, ainsi qu'une proposition concernant le contrôle des piétons sur l'aérodrome. En outre, ce règlement comprend toutes les exigences nécessaires pour favoriser l'application du nouveau format mondial de déclaration de l'état de surface des pistes, y compris les modifications du contenu des formulaires METAR (*Meteorological Aerodrome Report* – rapport d'observation météorologique pour l'aviation) et SNOWTAM et des rapports de pilotes. Le règlement devrait améliorer la sécurité en réduisant le nombre des événements liés à la sécurité des pistes du point de vue d'un aérodrome, et favoriser l'harmonisation grâce à l'introduction de nouvelles exigences communes qui n'existent pas actuellement. Il garantit la mise en conformité de l'actuel cadre réglementaire de l'Union en matière d'aérodromes avec les dispositions applicables de l'OACI relatives aux aérodromes figurant dans les annexes 14 et 15, PANS-ATM et PANS-Aérodromes.

i) Le 21 décembre 2020, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2021/699[14]. Ce règlement traite des risques pour la sécurité liés au phénomène de vieillissement de la structure des avions de grande capacité. Parmi ces risques figurent la fatigue de la définition de type de base, la détérioration due à la fatigue généralisée (WFD), la corrosion, la fatigue des modifications et des réparations, et la poursuite de l'exploitation malgré un nombre dangereux de fissures dues à la fatigue. Ce règlement devrait garantir que les titulaires d'agrément de conception, ou les demandeurs de

---

[12] Règlement délégué (UE) 2020/2148 de la Commission du 8 octobre 2020 modifiant le règlement (UE) nº 139/2014 en ce qui concerne la sécurité des pistes et les données aéronautiques (JO L 428 du 18.12.2020, p. 10).

[13] Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1).

[14] Règlement délégué (UE) 2021/699 de la Commission du 21 décembre 2020 modifiant et rectifiant le règlement (UE) nº 748/2012 en ce qui concerne les instructions pour le maintien de la navigabilité, la production de pièces à utiliser pendant la maintenance et la prise en compte des aspects liés au vieillissement des aéronefs pendant la certification (JO L 145 du 28.4.2021, p. 1).

certificat de type, de certificat de type supplémentaire, d'agrément de la modification de conception ou de la conception de réparation, produisent les données et respectent les procédures, instructions et manuels nécessaires concernant les défaillances des structures vieillissantes dues à la corrosion et à la fatigue et les tiennent à la disposition de toute personne tenue de s'y conformer (exploitants). Il devrait également atténuer les risques liés à l'incertitude planant sur l'importance des instructions pour le maintien de la navigabilité et donc exclure la possibilité d'interpréter les règles, ce qui entraînerait des différences dans l'utilisation de ces instructions et poserait d'éventuels risques pour la sécurité. À cette fin, ce règlement précise que les instructions pour le maintien de la navigabilité font partie du certificat de type et rassemble les exigences relatives à la conservation des données, aux manuels et aux instructions pour le maintien de la navigabilité figurant dans les différentes sous-parties sous une seule exigence (dans la sous-partie A). Ce règlement devrait favoriser l'harmonisation des instructions pour le maintien de la navigabilité entre les titulaires d'agrément de conception en ce qui concerne la définition, l'approbation, la présentation et la disponibilité de ces instructions pour les utilisateurs finaux, et garantir que ces risques pour la sécurité sont atténués pour les flottes d'avions de grande capacité, qu'elles existent déjà ou non.

j) Le 7 avril 2021, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2021/1087[15] et le règlement délégué (UE) 2021/1088[16]. Ces deux règlements visent à harmoniser le cadre réglementaire de l'Union avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant à l'annexe 16 de la convention de Chicago. En février 2019, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a proposé des améliorations et des mises à jour des normes et pratiques recommandées actuellement applicables concernant le bruit, les émissions des moteurs d'aéronefs et les émissions de CO_2 des avions, notamment en fixant de nouveaux taux réglementaires d'émissions de particules non volatiles pour les moteurs d'aéronefs. Le Conseil de l'OACI a adopté la version définitive de ces modifications le 11 mars 2020[17]. Ainsi, ces règlements modifient l'article 9 «Exigences essentielles» du règlement (UE) 2018/1139 ainsi que l'article 9 «Organismes de production» du règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission et son annexe I (partie 21). Ils devraient garantir un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement et offrir des conditions de concurrence équitables à l'ensemble des acteurs du secteur de l'aviation.

15 Règlement délégué (UE) 2021/1087 de la Commission du 7 avril 2021 modifiant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'adaptation des références aux dispositions de la convention de Chicago (JO L 236 du 5.7.2021, p. 1).

[16] Règlement délégué (UE) 2021/1088 de la Commission du 7 avril 2021 modifiant le règlement (UE) nº 748/2012 en ce qui concerne l'adaptation des références aux exigences de protection de l'environnement (JO L 236 du 5.7.2021, p. 3).

[17] Lors de la cinquième réunion de sa 219e séance.

k) Le 10 décembre 2021, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2022/201[18]. Ce règlement établit un cadre en matière de systèmes de gestion de la sécurité applicable aux organismes de conception et de production (partie 21) ainsi qu'aux organismes d'entretien (partie 145), les deux domaines pour lesquels l'annexe 19 de la convention de Chicago n'a pas encore été entièrement transposée dans le cadre réglementaire de l'Union. En outre, l'annexe II «Exigences essentielles relatives à la navigabilité» du règlement (UE) 2018/1139 prévoit explicitement que les organismes de conception, de production et de maintenance mettent en œuvre et entretiennent un système de gestion, comprenant la gestion des risques pour la sécurité, et veillent à l'amélioration constante de ce système grâce à la mise en place d'un système de comptes rendus d'événements. L'établissement de ce cadre en matière de systèmes de gestion permettra de renforcer la sécurité aérienne par a) l'établissement de politiques et d'objectifs de sécurité associés à des ressources suffisantes; b) l'identification systématique des dangers et la mise en place d'un système de gestion des risques; c) la mise en place de systèmes d'assurance de la sécurité, qui permettent le suivi des performances des organismes en matière de sécurité; et d) la promotion de la sécurité et la communication. Ce règlement respecte la notion réglementaire de système de gestion établie pour d'autres domaines, tels que les opérations aériennes ou les aérodromes, ou pour les organismes de gestion du maintien de la navigabilité (partie CAMO). L'harmonisation des dispositions relatives aux systèmes de gestion dans l'ensemble des domaines de l'aviation permettra de garantir que les organismes tenus de respecter plusieurs exigences en la matière dans différents domaines peuvent mettre en œuvre un seul et unique système de gestion et que les autorités compétentes surveillant différents organismes dans différents domaines peuvent programmer et organiser leurs activités de surveillance suivant les mêmes principes réglementaires.

l) Le 14 décembre 2021, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2022/208[19]. Ce règlement vise à moderniser le cadre réglementaire de l'Union en matière d'aviation applicable à l'exploitation tous temps et à la formation des équipages de conduite en vue de garantir un niveau de sécurité maximal tout en permettant l'obtention de gains d'efficacité grâce aux dernières avancées technologiques. Concernant l'exploitation tous temps, ce règlement concilie parfaitement les principes fondés sur les performances et les principes normatifs en fonction du type d'opérations aériennes. Les dispositions qui y sont prévues ne dépendent pas de l'état de la technologie et peuvent être compatibles avec les évolutions à venir. Ce règlement régit l'ensemble des disciplines d'intérêt et met à jour les règles applicables à l'exploitation tous temps dans les domaines des opérations aériennes, du personnel navigant et des aérodromes, et ce, de manière coordonnée. Concernant la formation des équipages de conduite, il renforce les

[18] Règlement délégué (UE) 2022/201 de la Commission du 10 décembre 2021 modifiant le règlement (UE) nº 748/2012 en ce qui concerne les systèmes de gestion et les systèmes de comptes rendus d'événements que doivent mettre en place les organismes de conception et de production, ainsi que les procédures appliquées par l'Agence, et rectifiant ledit règlement (JO L 33 du 15.2.2022, p. 7).
[19] Règlement délégué (UE) 2022/208 de la Commission du 14 décembre 2021 modifiant le règlement (UE) nº 139/2014 en ce qui concerne les exigences relatives à l'exploitation tous temps (JO L 35 du 17.2.2022, p. 1).

exigences en matière de formation et de contrôle obligatoires des équipages auxquelles les exploitants aériens sont actuellement soumis. Il traite des formations et des contrôles initiaux et périodiques, des conditions d'exploitation sur plus d'un type ou d'une variante d'aéronef, de l'acceptation de formations et de contrôles antérieurs par les exploitants non commerciaux, et des exploitations multipilotes d'hélicoptères certifiés monopilotes. Ce règlement devrait permettre de renforcer la sécurité de manière rentable et de garantir la sûreté, d'alléger la charge réglementaire, d'améliorer le rapport coût-efficacité et de favoriser l'harmonisation concernant l'exploitation tous temps (par exemple, avec l'administration fédérale de l'aviation), ainsi que de transposer, dans la mesure du possible, les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

Préalablement à l'adoption de tous les actes délégués précités, la Commission a consulté des experts des États membres et les représentants du Parlement européen.

REMARQUE: *Le règlement délégué de la Commission (UE) 2022/1358 du 2 juin 2022 modifiant le règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission en ce qui concerne la mise en œuvre d'exigences plus proportionnées pour les aéronefs utilisés pour l'aviation sportive et de loisir (Partie 21 Light)* a été adopté le 2 juin 2022 et est actuellement examiné par le Parlement européen et le Conseil, et ce pendant deux mois. Ce règlement prévoit une approche simplifiée de la certification des aéronefs de l'aviation générale et introduit la possibilité de présenter une déclaration de conformité de la conception au lieu d'un certificat. Il prévoit également la possibilité de démontrer les capacités de conception et de production au moyen d'une déclaration, au lieu d'une approbation. Pour certaines activités de production présentant peu de risques, la démonstration des capacités de production n'est pas du tout requise. Ce règlement devrait permettre d'aplanir les obstacles à l'entrée dans le système réglementaire européen, tout en garantissant la sécurité aérienne et en facilitant la conception de nouveaux types d'aéronefs.

4. CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

La Commission a exercé son pouvoir d'adopter chacun de ces règlements délégués dans le but de renforcer la sécurité aérienne dans la quasi-totalité des domaines d'exploitation autorisés par le règlement (UE) 2018/1139.

La Commission invite le Parlement européen et le Conseil à prendre acte du présent rapport.

À l'avenir, la Commission prévoit d'exercer ses pouvoirs délégués pour poursuivre la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/1139.