

Aviation civile: aspects liés à la sécurité des aéroports et de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne

2008/0128(COD) - 25/06/2008 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser la législation sur le ciel unique européen afin d'accroître la sécurité des aéroports et d'améliorer la sécurité de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne.

CONTEXTE: la Commission européenne a adopté le second paquet législatif relatif au **Ciel unique européen II**. Les propositions qui le composent visent à améliorer les performances du système aéronautique européen dans des domaines essentiels comme la sécurité, la capacité, l'efficacité des opérations de vol, la rentabilité et l'environnement dans le respect des objectifs impératifs de sécurité (voir également [COD/2008/0127](#)).

Le paquet législatif Ciel unique européen II repose sur quatre piliers: la mise à jour de la législation en vigueur depuis 2004; le plan directeur SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) ou pilier technologique; le pilier « sécurité » et un plan d'action sur la capacité aéroportuaire.

CONTENU : le règlement (CE) n°216/2008 a étendu les fonctions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) à l'exploitation, aux licences des pilotes et, dans les limites fixées par la convention de Chicago, à la sécurité des aéronefs de pays tiers. L'Agence a, dans ses attributions, les inspections de normalisation et la supervision en matière de sécurité, ainsi qu'une responsabilité particulière en matière d'inspections au sol.

La présente proposition vise à étendre les responsabilités de l'AESA en vue de garantir l'application de règles précises, uniformes et contraignantes à la sécurité aéroportuaire, à la gestion du trafic aérien (GTA) et aux services de navigation aérienne (SNA), ainsi qu'une supervision efficace de leur mise en œuvre par les États membres.

Aéroports : pour améliorer la sécurité dans les aéroports et leurs environs, le règlement proposé étendrait les règles communes aux aéroports. Les points essentiels sont les suivants:

- tous les aéroports ouverts au public qui peuvent prendre en charge du trafic IFR ou des aéronefs au-dessus d'un certain poids doivent être assujettis à la législation communautaire ;
- une annexe supplémentaire au règlement de base doit instaurer des exigences essentielles communes spécifiques couvrant les caractéristiques physiques, les infrastructures, les équipements d'aéroport, l'exploitation, la gestion et la limitation des dangers aux abords immédiats des aéroports ;
- les propriétaires d'aéroport, exploitants d'aéroport, organismes ou personnels fournissant des services ou équipements qui peuvent influencer sur la sécurité d'exploitation de l'aéroport seraient responsables de la mise en œuvre de ces exigences essentielles sous la supervision des États membres ;
- les exploitants d'aéroport adopteraient et appliqueraient des systèmes de gestion couvrant les aspects liés à la sécurité ;
- les projets de règles de mise en œuvre et de spécifications de certification, les analyses de sécurité et inspections de normalisation feraient partie des tâches de l'Agence ;

- la Commission serait habilitée à adopter des règles de mise en œuvre définissant les exigences détaillées auxquelles les organismes et personnes susmentionnés devraient satisfaire, ainsi que les procédures de certification applicables ;
- l'Agence serait habilitée à adopter des spécifications de certification destinées à être utilisées au cours de la procédure de certification ;
- les exploitants de plusieurs aérodromes qui ont mis en place une exploitation centrale appropriée pourraient demander un seul certificat couvrant l'exploitation et la gestion de tous les aérodromes sous leur responsabilité ;
- la certification de la conception ou de l'exploitation des aérodromes, en fonction de l'usage prévu, comprendrait la vérification de la conformité des équipements d'aérodrome (mais il se peut que les équipements critiques pour la sécurité soient soumis à des régimes de certification spécifiques).

GTA/SNA : le règlement proposé fournirait la base juridique permettant d'organiser la sécurité de la gestion du trafic aérien, des services de navigation aérienne et de l'interopérabilité air/sol dans le cadre du système de l'AESA. Pour ce faire, la proposition prévoit que:

- tout l'espace aérien auquel s'applique le traité, ainsi que tout autre espace aérien auquel s'applique le règlement (CE) n° 551/2004, soient assujettis à la législation communautaire;
- des exigences essentielles communes spécifiques limitant les risques pour la sécurité liés à l'utilisation de l'espace aérien soient instaurées dans une annexe supplémentaire au règlement de base;
- l'utilisation de tout bloc d'espace aérien fonctionnel soit régie selon un concept d'exploitation visant à limiter les risques de collision entre aéronefs et entre un aéronef et le sol;
- les usagers de l'espace aérien respectent les règles établies pour mettre en œuvre les concepts d'exploitation applicables à l'espace aérien dans lequel ils opèrent et aient recours aux services responsables de l'utilisation de cet espace aérien;
- les organismes et personnels contribuant à la prestation de GTA/SNA soient responsables de la mise en œuvre des exigences essentielles applicables;
- les contrôleurs aériens et les organismes participant à leur formation fassent l'objet d'une certification;
- les systèmes et composants servant à la prestation de GTA/SNA soient conformes aux exigences de sécurité appropriées lorsque leur criticité l'exige;
- la Commission soit habilitée à adopter des règles de mise en œuvre définissant les exigences détaillées auxquelles les organismes, personnels, systèmes et composants susmentionnés devraient satisfaire, ainsi que les procédures de certification applicables le cas échéant ;
- ces règles de mise en œuvre soient proportionnées au niveau de complexité de l'activité réglementée ou de criticité du système et du composant concernés. Elles reposeraient sur les dispositions actuelles en matière de ciel unique européen, en particulier sur les exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol (ESARR) transposées. À cette fin, il serait conçu des mécanismes transitoires pour assurer la continuité des agréments déjà accordés en vertu de la réglementation sur le ciel unique européen.