

# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2008/0128(COD) Procédure terminée
Aviation civile: aspects liés à la sécurité des aéroports et de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne	
Abrogation Directive 2006/23/EC Modification Règlement (EC) No 216/2008	<a href="#">2004/0146(COD)</a> <a href="#">2005/0228(COD)</a>
Sujet 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret 3.20.01.01 Sécurité aérienne	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		15/07/2008
		PPE-DE <a href="#">MARINESCU Marian-Jean</a>	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>EMPL</b> Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Agriculture et pêche</a>	<a href="#">2959</a>	07/09/2009
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2935</a>	30/03/2009
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2913</a>	08/12/2008
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
25/06/2008	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2008)0390</a>	Résumé
08/07/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
08/12/2008	Débat au Conseil	<a href="#">2913</a>	Résumé
08/12/2008	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
19/12/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A6-0515/2008</a>	
24/03/2009	Débat en plénière		
25/03/2009	Résultat du vote au parlement		
25/03/2009	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T6-0170/2009</a>	Résumé

07/09/2009	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
21/10/2009	Signature de l'acte final		
21/10/2009	Fin de la procédure au Parlement		
24/11/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2008/0128(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Directive 2006/23/EC <a href="#">2004/0146(COD)</a> Modification Règlement (EC) No 216/2008 <a href="#">2005/0228(COD)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/64856

### Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(2008)0390</a>	25/06/2008	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2008)2086</a>	25/06/2008	EC	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2008)2087</a>	25/06/2008	EC	
Projet de rapport de la commission	<a href="#">PE414.218</a>	15/10/2008	EP	
Amendements déposés en commission	<a href="#">PE414.943</a>	01/12/2008	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A6-0515/2008</a>	19/12/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T6-0170/2009</a>	25/03/2009	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2009)3060	04/06/2009	EC	
Projet d'acte final	<a href="#">03641/2009/LEX</a>	21/10/2009	CSL	

### Informations complémentaires

Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>

### Acte final

[Règlement 2009/1108](#)  
[JO L 309 24.11.2009, p. 0051](#) Résumé

**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 aéroports qui ont mis en place une exploitation centrale appropriée pourraient demander un seul certificat couvrant l'exploitation et la gestion de tous les aéroports sous leur responsabilité ;
- la certification de la conception ou de l'exploitation des aéroports, en fonction de l'usage prévu, comprendrait la vérification de la conformité des équipements d'aéroport (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.

En adoptant le rapport de M. Marian-Jean MARINESCU (ALDE, RO), la commission des transports et du tourisme a amendé, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE.

Les principaux amendements sont les suivants :

Champ d'application : les aéroports qui sont essentiellement utilisés pour l'aviation sportive et de loisir ne devraient pas être couverts par le règlement à l'examen.

Définitions: les députés ont introduit la définition d' « autorité de surveillance nationale ».

Avis, spécifications de certification et documents d'orientation: le rapport propose d'intégrer les dispositions des législations et réglementations en vigueur au niveau européen et national, après avoir procédé, le cas échéant, aux adaptations et modifications appropriées. En outre, le calendrier relatif à la délivrance de ces documents doit être conforme aux dispositions du texte, et doit être élaboré de manière à laisser un délai suffisant pour l'adaptation au nouveau cadre réglementaire.

Les amendements visent à clarifier les compétences confiées aux différents organismes intervenant dans le processus de certification.

Organismes accrédités : l'amendement proposé vise à garantir la proportionnalité existant déjà au niveau du règlement de base en confiant aux organismes accrédités les tâches de certification dans tous les domaines nécessaires.

AESA : l'Agence, tout comme les autorités nationales, devrait être habilitée à accorder des dérogations provisoires en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne soient pas préjudiciables au niveau de sécurité, qu'elles soient accordées pour une durée n'excédant pas deux mois et qu'elles ne soient pas renouvelées. L'AESA devrait uniquement être chargée de la certification des organismes étrangers qui fournissent des services au sein de l'UE.

Eviter les doubles structures et les contrôles redondants : les députés suggèrent de prévoir une possibilité de coopération avec l'OACI pour éviter toute mesure redondante des États membres dans le contrôle de la bonne application de l'annexe 14 à la convention de Chicago.

Groupe consultatif des parties intéressées : la Commission devrait établir un groupe consultatif des parties intéressées à la sûreté de l'aviation regroupant les organisations représentatives européennes opérant dans la sûreté de l'aviation ou directement concernées par celle-ci. Ce groupe aurait uniquement pour mission de conseiller la Commission dans certains domaines précis (Aéroports, GTA/SNA, contrôle de la circulation aérienne).

Ressources de l'Agence : l'Agence devrait disposer de ressources suffisantes lui permettant d'assumer ses nouvelles responsabilités, et le calendrier relatif à l'affectation de ces ressources devrait se fonder sur les besoins qui ont été définis et sur le calendrier relatif à l'adoption et à l'application des règles de mise en œuvre correspondantes.

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

---

Le Conseil a dégagé, en délibération publique, une orientation générale partielle concernant une proposition de règlement modifiant le [règlement](#) (CE) 216/2008 afin d'accroître la sécurité des aéroports et d'améliorer la sécurité de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne.

L'orientation générale porte sur les dispositions relatives à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne. Le travail sur cette proposition législative, notamment sur la partie relative aux aéroports, continuera sous la présidence tchèque.

Le Parlement européen adoptera prochainement son avis en première lecture.

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

---

Le Parlement européen a adopté par 662 voix pour, 20 voix contre et 11 abstentions une résolution législative modifiant, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE.

Les amendements adoptés en Plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil:

Champ d'application : le règlement s'appliquera à la conception, l'entretien et l'exploitation des aéroports, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant et, sans préjudice de la législation communautaire et nationale en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, à la protection des abords des aéroports. Il s'appliquera aussi à la conception, la production et l'entretien de composants pour la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne. Dans la mesure du possible, les États membres devront veiller à ce que les installations militaires ouvertes au public et les services fournis au public par du personnel militaire, offrent un niveau de sécurité au moins aussi efficace que celui requis par les exigences essentielles définies par la réglementation.

Définitions : la définition d' « aéroport » est précisée : toute zone définie (y compris les bâtiments, installations et équipements) s'étendant à terre ou sur l'eau ou encore sur une structure fixe, une structure off-shore fixe ou une structure flottante, destinée à être utilisée en tout ou partie pour l'arrivée et le départ des avions et pour leur circulation de surface.

Aéroports : le compromis stipule que les aéroports, y compris leurs équipements, situés sur le territoire soumis aux dispositions du traité, qui sont ouverts au public et qui offrent des services commerciaux de transport aérien et pour lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments et a) qui possèdent des pistes goudronnées de 800 m au moins ou ; b) qui fournissent exclusivement des services d'hélicoptères doivent satisfaire aux exigences du règlement. Le personnel et les organismes participant à l'exploitation de ces aéroports doivent également satisfaire aux exigences du règlement.

Par dérogation, les États membres pourront décider d'exempter des dispositions du règlement les aérodromes qui: a) ne reçoivent pas plus de 10.000 passagers par an et b) ne gèrent pas plus de 850 mouvements liés à des opérations de manutention chaque année. Si une telle dérogation accordée par un État membre n'est pas conforme aux objectifs généraux en matière de sécurité prévus par le règlement, la Commission arrêtera une décision visant à ne pas autoriser la dérogation en question.

Certification : la certification des infrastructures de l'aérodrome et des opérations qui y sont réalisées devrait être effectuée au moyen d'un certificat unique, bien que les États membres aient la possibilité d'octroyer des certificats distincts pour les infrastructures de l'aérodrome et les opérations qui y sont réalisées. Dans ce cas, ces certificats devraient être délivrés par la même autorité. Les exploitants de plusieurs aérodromes qui ont mis en place des fonctions centrales appropriées, peuvent demander un seul certificat couvrant l'exploitation et la gestion de tous les aérodromes relevant de leur responsabilité.

Aucun aéronef ne peut être exploité à moins d'être muni d'un certificat de navigabilité valable.

Systèmes et composants de GTA/SNA : les règles de mise en œuvre relatives à la certification de la conception, de la fabrication et de l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA ainsi qu'aux organismes qui en sont chargés ne devraient être mises en place que lorsqu'elles ont trait aux questions essentielles en matière de sécurité identifiées à la suite d'une analyse d'impact détaillée.

La Commission compte entamer en temps utile la réalisation d'un examen concernant la faisabilité et la nécessité de la création d'organes agréés pour la certification des systèmes de GTA/SNA, ainsi qu'une évaluation de l'ensemble des options possibles et de leurs incidences. La Commission peut, le cas échéant, présenter une proposition visant à réexaminer le règlement sur la base d'une analyse d'impact complète.

Eviter les redondances : les règles de mise en œuvre que l'Agence doit élaborer dans le domaine de la GTA/SNA devraient être établies dans le contexte d'une révision globale des exigences en matière de sécurité figurant dans la législation relative au ciel unique européen (règlement (CE) n° 549/2004, règlement (CE) n° 550/2004, règlement (CE) n° 551/2004 et règlement (CE) n° 552/2004). Afin d'éviter toute redondance des exigences de sécurité applicables aux services GTA/SNA, d'une part, et d'éviter tout vide juridique résultant d'une absence d'exigences de sécurité applicables, d'autre part, la date d'entrée en vigueur des modifications apportées à la législation relative au ciel unique européen devrait être alignée sur celles prévues pour l'entrée en vigueur des nouvelles mesures de sécurité élaborées en vertu du règlement (CE) n° 216/2008.

Sans préjudice des compétences des États membres, la Commission pourra, le cas échéant, adresser des recommandations au Conseil en vue de la mise en place d'un cadre de coordination entre la Communauté et l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne les audits de sécurité, ce afin d'éviter toute redondance et de garantir une utilisation efficace des ressources.

Ressources de l'Agence: l'Agence devrait disposer de ressources suffisantes lui permettant d'assumer ses nouvelles responsabilités, et le calendrier relatif à l'affectation de ces ressources devrait se fonder sur les besoins qui ont été définis et sur le calendrier relatif à l'adoption et à l'applicabilité des règles de mise en œuvre correspondantes.

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

---

OBJECTIF : accroître la sécurité des aérodromes et d'améliorer la sécurité de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE.

CONTENU : le Conseil a adopté deux règlements visant à accroître les performances et la sécurité du système aéronautique européen - [le premier d'entre eux renforce la législation sur le ciel unique européen](#) et le deuxième étend les missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Les deux règlements ont été adoptés à la suite d'un accord intervenu en première lecture avec le Parlement européen.

Le présent règlement modifie le règlement (CE) n° 216/2008 afin d'accroître la sécurité des aérodromes et d'améliorer la sécurité de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne. Il étend les compétences de l'AESA afin qu'elles couvrent la sécurité des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne. Les nouvelles missions de l'AESA comprendront notamment la réglementation et les inspections de normalisation. En outre, pour ce qui est de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, il sera nécessaire d'assurer la bonne coordination des règles de sécurité communes avec les nouveaux règlements relatifs au ciel unique européen et les règles de mise en œuvre correspondantes.

Champ d'application : le règlement s'appliquera :

- à la conception, la production, l'entretien et l'exploitation de produits, de pièces et d'équipements aéronautiques, ainsi qu'aux personnels et organismes participant à la conception, la production et l'entretien de ces produits, pièces et équipements;
- aux personnels et organismes participant à l'exploitation d'aéronefs;
- à la conception, l'entretien et l'exploitation des aérodromes, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant et, sans préjudice de la législation communautaire et nationale en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, à la protection des abords des aérodromes;
- à la conception, la production et l'entretien d'équipements d'aérodrome, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
- à la conception, la production et l'entretien de systèmes et de composants pour la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne (GTA/SNA), ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
- à la GTA/SNA, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant.

Dans la mesure du possible, les États membres devront veiller à ce que les installations militaires ouvertes au public et les services fournis au public par du personnel militaire, offrent un niveau de sécurité au moins aussi efficace que celui requis par les exigences essentielles définies par la réglementation.

Aérodromes : la définition d'« aérodrome » est précisée : « toute zone définie (y compris les bâtiments, installations et équipements) s'étendant à terre ou sur l'eau ou encore sur une structure fixe, une structure off-shore fixe ou une structure flottante, destinée à être utilisée

en tout ou partie pour l'arrivée et le départ des aéronefs et pour leur circulation de surface».

Le règlement stipule que les aéroports, y compris leurs équipements, situés sur le territoire soumis aux dispositions du traité, qui sont ouverts au public et qui offrent des services commerciaux de transport aérien et pour lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments et a) qui possèdent des pistes goudronnées de 800 m au moins ou ; b) qui fournissent exclusivement des services d'hélicoptères, doivent satisfaire aux exigences du règlement. Le personnel et les organismes participant à l'exploitation de ces aéroports doivent également satisfaire aux exigences du règlement.

Par dérogation, les États membres pourront décider d'exempter des dispositions du règlement les aéroports qui: a) ne reçoivent pas plus de 10.000 passagers par an et b) ne gèrent pas plus de 850 mouvements liés à des opérations de manutention chaque année. Si une telle dérogation accordée par un État membre n'est pas conforme aux objectifs généraux en matière de sécurité prévus par le règlement, la Commission arrêtera une décision visant à ne pas autoriser la dérogation en question.

Certification : la certification des infrastructures de l'aéroport et des opérations qui y sont réalisées devrait être effectuée au moyen d'un certificat unique, bien que les États membres aient la possibilité d'octroyer des certificats distincts pour les infrastructures de l'aéroport et les opérations qui y sont réalisées. Dans ce cas, ces certificats devront être délivrés par la même autorité. Les exploitants de plusieurs aéroports qui ont mis en place des fonctions centrales appropriées, pourront demander un seul certificat couvrant l'exploitation et la gestion de tous les aéroports relevant de leur responsabilité.

Aucun aéronef ne pourra être exploité à moins d'être muni d'un certificat de navigabilité valable. Un certificat sera exigé également concernant chaque simulateur d'entraînement au vol utilisé pour la formation des pilotes.

En outre, les produits, pièces et équipements aéronautiques, les aéroports et leurs équipements, les exploitants exerçant une activité de transport aérien commercial et participant à l'exploitation des aéroports, les systèmes et prestataires de GTA/SNA, ainsi que les pilotes et contrôleurs aériens, et les personnes, produits et organismes intervenant dans leur formation et leur surveillance médicale, devront être certifiés ou agréés dès lors qu'il est constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles que la Communauté définira conformément aux normes établies et aux pratiques recommandées fixées par la convention de Chicago.

Systèmes et composants de GTA/SNA : les règles de mise en œuvre relatives à la certification de la conception, de la fabrication et de l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA ainsi qu'aux organismes qui en sont chargés ne devront être mises en place que lorsqu'elles ont trait aux questions essentielles en matière de sécurité identifiées à la suite d'une analyse d'impact détaillée.

La Commission compte entamer en temps utile la réalisation d'un examen concernant la faisabilité et la nécessité de la création d'organes agréés pour la certification des systèmes de GTA/SNA, ainsi qu'une évaluation de l'ensemble des options possibles et de leurs incidences. La Commission peut, le cas échéant, présenter une proposition visant à réexaminer le règlement sur la base d'une analyse d'impact complète.

Règles de mise en œuvre : les règles de mise en œuvre que l'Agence doit élaborer dans le domaine de la GTA/SNA seront établies dans le contexte d'une révision globale des exigences en matière de sécurité figurant dans la législation relative au ciel unique européen (règlement (CE) n° 549/2004, règlement (CE) n° 550/2004, règlement (CE) n° 551/2004 et règlement (CE) n° 552/2004). Afin d'éviter toute redondance des exigences de sécurité applicables aux services GTA/SNA, d'une part, et d'éviter tout vide juridique résultant d'une absence d'exigences de sécurité applicables, d'autre part, la date d'entrée en vigueur des modifications apportées à la législation relative au ciel unique européen devra être alignée sur celles prévues pour l'entrée en vigueur des nouvelles mesures de sécurité élaborées en vertu du règlement (CE) n° 216/2008.

Comitologie : la Commission sera habilitée à adopter des règles de mise en œuvre pour l'octroi de licences aux contrôleurs aériens et les agréments associés, les aéroports et leur exploitation, la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et les certificats associés, la supervision et l'application, ainsi qu'à adopter un règlement sur les honoraires et redevances de l'Agence. Ces mesures seront arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle.

Sans préjudice des compétences des États membres, la Commission pourra, le cas échéant, adresser des recommandations au Conseil en vue de la mise en place d'un cadre de coordination entre la Communauté et l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne les audits de sécurité, ce afin d'éviter toute redondance et de garantir une utilisation efficace des ressources.

Agence : l'Agence devra disposer de ressources suffisantes lui permettant d'assumer ses nouvelles responsabilités, et le calendrier relatif à l'affectation de ces ressources devrait se fonder sur les besoins qui ont été définis et sur le calendrier relatif à l'adoption et à l'applicabilité des règles de mise en œuvre correspondantes. L'Agence devra en outre assurer l'implication de toutes les parties intéressées à l'élaboration des mesures de sécurité. Les avis relatifs à la réglementation devront s'appuyer sur une large consultation de l'ensemble des parties intéressées, y compris les opérateurs des petites entreprises, ainsi que sur une véritable évaluation de l'impact potentiel de ces mesures dans les domaines d'application.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 14/12/2009.