











# Procédure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure <a href="#">2015/0277(COD)</a>) codécision) Règlement</p>	<p>Procédure terminée</p>
<p>Règles communes dans le domaine de l'aviation civile et établissement d'une Agence européenne de la sécurité aérienne</p> <p>Abrogation Règlement (EC) No 552/2004 <a href="#">2001/0237(COD)</a>            Modification Règlement (EC) No 2111/2005 <a href="#">2005/0008(COD)</a>            Abrogation Règlement (EC) No 216/2008 <a href="#">2005/0228(COD)</a>            Modification Règlement (EC) No 1008/2008 <a href="#">2006/0130(COD)</a>            Modification Règlement (EU) No 996/2010 <a href="#">2009/0170(COD)</a>            Modification Directive 2014/30/EU <a href="#">2011/0351(COD)</a>            Modification Directive 2014/53/EU <a href="#">2012/0283(COD)</a>            Modification Règlement (EU) No 376/2014 <a href="#">2012/0361(COD)</a></p> <p>Sujet            3.20.01 Transport aérien de personnes et fret            3.20.01.01 Sécurité aérienne            8.40.08 Agences et organes de l'Union</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	 <a href="#">MARINESCU Marian-Jean</a> Rapporteur(e) fictif/fictive	05/02/2016
		 <a href="#">PREUSS Gabriele</a>	
		 <a href="#">FOSTER Jacqueline</a>	
		 <a href="#">VAN MILTENBURG Matthijs</a>	
		 <a href="#">DELLI Karima</a>	
		 <a href="#">AIUTO Daniela</a>	
		 <a href="#">MAYER Georg</a>	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>BUDG</b> Budgets		18/01/2016
		 <a href="#">GEIER Jens</a>	
	<b>LIBE</b> Libertés civiles, justice et affaires intérieures	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
	<a href="#">Affaires générales</a>	<a href="#">3629</a>
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3545</a>
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3505</a>
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3472</a>
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	<a href="#">Mobilité et transports</a>	BULC Violeta
Comité économique et social européen		
Comité européen des régions		

Evénements clés			
07/12/2015	Publication de la proposition législative	COM(2015)0613	Résumé
18/01/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
06/06/2016	Débat au Conseil	<a href="#">3472</a>	
10/11/2016	Vote en commission, 1ère lecture		
10/11/2016	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
01/12/2016	Débat au Conseil	<a href="#">3505</a>	
02/12/2016	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A8-0364/2016</a>	Résumé
08/06/2017	Débat au Conseil	<a href="#">3545</a>	
22/01/2018	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE623.864 GEDA/A/(2018)000481	
11/06/2018	Débat en plénière		
12/06/2018	Résultat du vote au parlement		
12/06/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T8-0245/2018</a>	Résumé
26/06/2018	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
04/07/2018	Signature de l'acte final		
04/07/2018	Fin de la procédure au Parlement		
22/08/2018	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2015/0277(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation

Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Règlement (EC) No 552/2004 <a href="#">2001/0237(COD)</a> Modification Règlement (EC) No 2111/2005 <a href="#">2005/0008(COD)</a> Abrogation Règlement (EC) No 216/2008 <a href="#">2005/0228(COD)</a> Modification Règlement (EC) No 1008/2008 <a href="#">2006/0130(COD)</a> Modification Règlement (EU) No 996/2010 <a href="#">2009/0170(COD)</a> Modification Directive 2014/30/EU <a href="#">2011/0351(COD)</a> Modification Directive 2014/53/EU <a href="#">2012/0283(COD)</a> Modification Règlement (EU) No 376/2014 <a href="#">2012/0361(COD)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/05273

## Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2015)0613	07/12/2015	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2015)0262	07/12/2015	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2015)0263	07/12/2015	EC	
Avis motivé	MT_PARLIAMENT	PE580.752	14/04/2016	NP	
Avis motivé	IT_SENATE	<a href="#">PE580.753</a>	14/04/2016	NP	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE576.812</a>	03/05/2016	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE584.197</a>	15/06/2016	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE584.220</a>	15/06/2016	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE584.221</a>	15/06/2016	EP	
Comité des régions: avis		<a href="#">CDR0007/2016</a>	12/10/2016	CofR	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A8-0364/2016</a>	02/12/2016	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2018)000481	22/12/2017	CSL	
Texte convenu lors des négociations interinstitutionnelles		PE623.864	22/12/2017	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T8-0245/2018</a>	12/06/2018	EP	Résumé
Projet d'acte final		<a href="#">00002/2018/LEX</a>	04/07/2018	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2018)458</a>	11/07/2018	EC	

## Informations complémentaires

Document de recherche

[Briefing](#)

## Acte final

[Règlement 2018/1139](#)

[JO L 212 22.08.2018, p. 0001](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

## Actes délégués

<a href="#">2019/2641(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2020/2536(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2020/2576(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2020/2590(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2020/2629(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2019/2637(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2021/2624(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2020/2820(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2020/2941(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2021/3028(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2021/2623(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2022/2605(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2022/2549(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2020/2677(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2022/2711(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué

## Règles communes dans le domaine de l'aviation civile et établissement d'une Agence européenne de la sécurité aérienne

**OBJECTIF** : réviser les règles de sécurité aérienne de l'UE en vue d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile tout en garantissant un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement.

**ACTE PROPOSÉ** : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

**RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN** : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

**CONTEXTE** : s'appuyant sur plus de douze années d'expérience dans la mise en œuvre du règlement (CE) n° 216/2008, la présente initiative fait partie de la «[stratégie visant à renforcer la compétitivité du secteur de l'aviation de l'UE](#)» lancée par la Commission européenne en 2015. Son objectif est de préparer le cadre réglementaire de l'Union en matière de sécurité aérienne face aux défis qui se présenteront dans les dix à quinze prochaines années et, dès lors, de continuer à garantir des services de transport aérien sécurisés, sûrs et respectueux de l'environnement pour les passagers et le grand public.

La sécurité et la prise en compte de la protection de l'environnement sont des conditions indispensables à la compétitivité du secteur de l'aviation. En 2035, le nombre de vols en Europe devrait atteindre 14,4 millions (50% de plus qu'en 2012): l'objectif de la Commission est de faire en sorte que le système permette de maintenir le faible nombre actuel d'accidents, afin que le secteur de l'aviation de l'UE puisse croître en toute sécurité et, ce faisant, conserver son avantage concurrentiel.

À cette fin, la présente initiative a pour objet :

- d'introduire une approche de la réglementation en matière de sécurité fondée sur le risque et la performance ;
- de combler les lacunes existantes en matière de sécurité et de mieux prendre en compte les interdépendances entre la sécurité aérienne et d'autres domaines techniques de la réglementation, comme la sûreté aérienne ou la protection de l'environnement ;
- de favoriser la compétitivité de l'industrie européenne de l'aviation et de la construction aéronautique, qui génère des emplois hautement qualifiés et stimule l'innovation technologique ;
- de créer un cadre de l'Union pour l'intégration en toute sécurité des aéronefs sans équipage (drones) dans l'espace aérien européen ;
- d'introduire un cadre évolutif qui tienne compte des disparités entre les différents secteurs de l'aviation civile et des risques qui y sont liés. Cette approche devrait profiter à l'ensemble du secteur de l'aviation dans l'Union et serait particulièrement adaptée aux besoins des petites et moyennes entreprises (PME) ;
- de proposer de meilleures modalités de coordination et de développement de la recherche et de la formation dans le domaine de l'aviation afin que les États membres et l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne puissent développer de nouvelles aptitudes et compétences et se tenir constamment au courant des dernières technologies développées par l'industrie ;
- d'aider certaines autorités nationales à faire face aux difficultés qu'elles rencontrent dans le maintien et le financement des ressources nécessaires pour mener à bien les activités de certification et de supervision.

ANALYSE D'IMPACT : la proposition est accompagnée de deux rapports [analyses d'impact](#).

CONTENU : la proposition de révision des règles de sécurité aérienne de l'UE (règlement 216/2008) vise à établir et à maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe tout en garantissant un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement. Les principaux changements introduits seraient les suivants :

Champ d'application : la présente initiative propose d'ajouter un nombre limité de domaines spécifiques au cadre global en matière de sécurité aérienne de l'Union, à savoir les aéronefs sans équipage (drones), la sécurité des services d'assistance en escale et les aspects liés à la sûreté de la conception des aéronefs et des systèmes aéronautiques, y compris la cybersûreté.

La proposition exclut de son champ d'application les aéronefs avec équipage de conception très simple ou qui effectuent principalement des vols locaux, ainsi que ceux qui sont construits par des amateurs, ou qui sont particulièrement rares, ou dont il n'existe qu'un nombre limité d'exemplaires. Elle prévoit aussi une exemption pour les aérodromes qui ne sont pas ouverts au public, qui ne servent pas à des fins de transport aérien commercial, ou qui ne satisfont pas à certaines caractéristiques techniques minimales liées au volume ou à la portée des activités.

Gestion de la sécurité aérienne : un nouveau chapitre sur la gestion de la sécurité est introduit; il rend obligatoire l'adoption du programme européen de sécurité aérienne et du plan européen de sécurité aérienne et transpose les normes et pratiques recommandées concernant les programmes nationaux de sécurité visés à l'annexe 19 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

En ce qui concerne le plan européen de sécurité aérienne élaboré par l'Agence, la proposition introduit la notion de niveau de sécurité acceptable à l'échelle de l'Union. Elle ne se traduit pas, cependant, par l'instauration d'objectifs contraignants en matière de sécurité pour l'Union ou ses États membres.

Exigences de fond : il est proposé de réviser les dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 relatif à la navigabilité compte tenu de l'expérience acquise et afin de refléter le nouveau concept d'équipements non fixes (équipements transportés à bord d'un aéronef mais non installés à bord de l'aéronef et qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité).

Le champ d'application des dispositions relatives à la certification de la navigabilité serait également étendu à la compatibilité environnementale des produits aéronautiques, mais l'Union aurait latitude pour adapter les normes de l'OACI à ses besoins spécifiques, comme cela est déjà le cas en matière de sécurité.

Pour les opérations à faible risque, il est proposé que la navigabilité et la compatibilité environnementale de la conception des produits et des pièces puissent être évaluées sans qu'il soit nécessaire de délivrer un certificat. Cette possibilité pourrait notamment être mise en œuvre pour certains aéronefs utilisés dans le secteur de l'aviation générale.

L'obligation de certification serait désormais limitée aux opérations commerciales de transport aérien. Les autres types d'opérations soumis à une obligation de certification ou de déclaration seraient à définir dans les actes délégués sur la base d'une évaluation des risques.

Personnel navigant aérien : le champ des articles serait étendu à l'équipage de cabine et les dispositions relatives à l'équipage de cabine seraient contenues dans cette section. Le texte relatif à la licence de pilote de loisir a été simplifié et le texte relatif au médecin généraliste a été déplacé dans le chapitre IV consacré aux activités de certification.

Exploitants : l'obligation de certification serait désormais limitée aux opérations commerciales de transport aérien. Les autres types d'opérations soumis à une obligation de certification ou de déclaration seraient à définir dans les actes délégués sur la base d'une évaluation des risques.

Aérodromes : les services d'assistance en escale seraient ajoutés au champ d'application de cette section. Il est également proposé que les prestataires de services de gestion de trafic ne soient plus soumis à une obligation de certification mais soient plutôt autorisés à déclarer leur conformité avec les exigences applicables.

Aéronefs sans équipage : la proposition renvoie à l'annexe IX qui contient les exigences essentielles concernant la conception, la production, l'exploitation et la maintenance des aéronefs sans équipage qui doivent être respectées pour assurer la sécurité des opérations. Elle décrit également l'ensemble des moyens permettant de démontrer que les exigences fondamentales sont respectées.

En ce qui concerne les aéronefs sans équipage produits en série qui présentent un risque faible, il est proposé de recourir à des mécanismes existants de surveillance du marché, tels que prévus par le règlement n° 765/2008 et la décision 768/2008. L'Agence ne serait pas chargée de la supervision des mécanismes de surveillance du marché, mais la Commission serait toujours en droit de vérifier que les États membres acquiescent de leurs obligations.

Système commun de supervision et d'application : la nouvelle proposition contient, entre autres :

- une base juridique claire permettant d'habiliter la Commission à adopter, au moyen d'actes délégués, les exigences en ce qui concerne les systèmes de gestion des autorités, la qualification des inspecteurs, les conditions applicables à la conduite des inspections et des autres activités de supervision, les inspections au sol et l'immobilisation au sol des aéronefs en cas de manquement ;

- ajout d'un ensemble de dispositions concernant la coopération entre les autorités compétentes des États membres, la Commission et l'Agence de sécurité aérienne de l'Union européenne en ce qui concerne la certification, la supervision et l'application. Un mécanisme serait établi pour la mise en commun et le partage des ressources en inspecteurs et autres experts du domaine de l'aviation, assorti d'un mécanisme de financement visant à aider les États membres dans leurs activités de supervision coopérative ;
- une nouvelle disposition en vue d'atténuer d'éventuelles défaillances systémiques en matière de supervision de la sécurité détectées au niveau des États membres. Ce mécanisme de supervision d'urgence devrait être utilisé comme mesure de dernier recours de nature temporaire ;
- la possibilité d'accepter des certificats étrangers, et des documents similaires, sur la base des conditions précisées dans des actes délégués ;
- une clarification des dispositions relatives à l'agrément des entités qualifiées. Il est proposé que les entités qualifiées aient le pouvoir de délivrer, de révoquer et de suspendre des certificats au nom de l'Agence ou de l'autorité nationale compétente. Le principe de la reconnaissance des agréments accordés aux entités qualifiées serait établi ;
- une base juridique pour la mise en place d'un nouveau répertoire rassemblant les informations utiles pour les activités de certification, de supervision et de contrôle de l'application qui seront gérées par l'Agence. Il est proposé que ce répertoire soit également utilisé par les États membres aux fins de l'échange d'informations concernant l'aptitude médicale des pilotes.

Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne : la proposition crée trois nouvelles fonctions pour l'Agence (assistance aux autorités nationales compétentes, assistance à la Commission dans la mise en œuvre des systèmes de performance dans le domaine de l'aviation et coopération avec d'autres organes de l'Union, tels que l'Agence européenne des produits chimiques ou l'Agence européenne de défense, sur des questions techniques liées à l'aviation civile).

La proposition :

- limite la responsabilité de l'Agence, en ce qui concerne la délivrance d'agrément à des organismes établis en dehors de l'Union, aux organismes situés en dehors du territoire dont un État membre est responsable en vertu de la convention de Chicago ;
- précise que les amendes ne doivent en principe être infligées que si d'autres mesures d'exécution sont inappropriées ou disproportionnées ;
- précise que l'Agence doit exercer ses pouvoirs d'enquête dans le respect des dispositions applicables du droit national de l'État membre dans lequel l'enquête a lieu ;
- confie à l'Agence la tâche d'assister la Commission dans l'identification des thèmes de recherche importants liés aux domaines couverts par le règlement ;
- introduit un article traitant essentiellement de toutes les interdépendances pouvant exister entre les mesures en matière de sûreté aérienne (par exemple, les systèmes de verrouillage des portes du cockpit) et la sécurité aérienne ;
- précise le rôle de l'Agence dans la gestion des crises, la formation dans le domaine de l'aviation et la mise en œuvre du ciel unique européen ;
- prévoit de créer un comité exécutif chargé d'assister le conseil d'administration de l'Agence.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition a une incidence budgétaire en ce qui concerne le budget de l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne fixé au titre de l'article 06 02 02 du budget de l'Union. L'incidence totale sur les dépenses est estimée à : 37,369 millions EUR en année N (début de la mise en œuvre de la proposition) ; 37,839 millions EUR en année N+1 ; 37,887 millions EUR en année N+2 ; 38,598 millions EUR en année N+3.

La proposition confie plusieurs nouvelles tâches à l'Agence, ce qui a des conséquences sur ses besoins en postes financés par la contribution de l'Union. Les besoins recensés en ressources humaines seront satisfaits en partie grâce à un redéploiement des effectifs actuels, en réduisant ainsi à 5 postes et 4 agents contractuels le besoin pour l'Agence de recruter du personnel supplémentaire financé sur le budget relatif à la contribution de l'Union.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

## Règles communes dans le domaine de l'aviation civile et établissement d'une Agence européenne de la sécurité aérienne

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Nom de l'Agence : les députés ont proposé que l'Agence soit dénommée «Agence de l'aviation de l'Union européenne».

Règles et objectifs communs : l'objectif principal du règlement serait d'établir, de maintenir et d'appliquer un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'Union.

Les députés estiment que la Commission devrait faciliter l'adoption de normes communes de navigabilité et de documents d'orientation pour atteindre certains des objectifs de l'Agence, notamment :

- contribuer à un niveau élevé et uniforme de protection de l'environnement ;
- faciliter, dans les domaines couverts par le règlement, la circulation des biens, des services et des personnels aéronautiques en instaurant une coopération appropriée avec les pays tiers et leurs autorités de l'aviation ;
- promouvoir la recherche et l'innovation, notamment dans les processus de réglementation, de certification et de surveillance ;
- promouvoir, dans les domaines couverts par le règlement, l'interopérabilité administrative, technique et opérationnelle.

Champ d'application : le règlement s'appliquerait également à :

- une personne physique ou morale d'un pays tiers, destinée à être enregistrée ou exploitée, et utilisée sur le territoire auquel les traités s'appliquent;
- la conception, la maintenance et l'exploitation des aérodromes, y compris leur équipement de sécurité situé sur le territoire auquel les traités s'appliquent.

Le rapport a renforcé les pouvoirs de l'Agence en précisant que l'Agence, plutôt que la Commission, déciderait si la conception d'un aéronef entre dans le champ d'application de certaines dispositions du règlement. Cela vaudrait également pour la décision d'exempter certains aérodromes du champ d'application.

Programmes de sécurité : chaque État membre devrait établir, en coopération avec les acteurs concernés du secteur, un programme national de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'aviation civile en ce qui concerne les activités aériennes relevant de sa responsabilité. Ce programme devrait être proportionné à la taille et à la complexité de ces activités et être compatible avec le programme européen de sécurité aérienne.

Interdépendances entre la sûreté et la sécurité de l'aviation civile : les députés ont modifié la proposition pour s'assurer que les risques pour la sécurité aérienne soient identifiés de façon précoce.

Afin de contribuer à la protection de l'aviation civile contre les actes illégaux, l'Agence devrait réagir, si nécessaire, à un problème urgent constituant une préoccupation commune pour plusieurs États membres. À cette fin, l'Agence pourrait :

- remédier aux vulnérabilités dans la conception des aéronefs;
- déterminer les mesures correctrices à prendre par les autorités nationales compétentes ou les personnes physiques et morales en diffusant des recommandations ou des directives contraignantes lorsque le problème affecte l'exploitation des aéronefs, y compris les risques pour l'aviation civile découlant des zones de conflit.

Ces mesures devraient être fondées, si possible, sur des évaluations communes des risques de l'Union et tenir compte de la nécessité d'une réaction rapide en cas d'urgence.

Facteurs socio-économiques : les députés ont introduit une nouvelle disposition stipulant que les interdépendances entre la sécurité de l'aviation civile et les facteurs socioéconomiques (les conditions d'emploi par exemple) devraient être prises en compte, notamment dans les procédures réglementaires, et en vue d'identifier les mesures visant à prévenir les risques socio-économiques pour la sécurité aérienne.

L'Agence devrait consulter et associer les parties prenantes concernées pour faire face à ces interdépendances et, tous les trois ans, publier un rapport rendant compte objectivement des actions et des mesures prises.

Transfert de responsabilité : lorsqu'un État membre décide de transférer à l'Agence la responsabilité de la certification, de la supervision et de la bonne mise en œuvre des règles, il devrait établir conjointement avec l'Agence ou avec l'autre État membre, le cas échéant, un plan de transition, assorti d'une évaluation d'impact qui assure un transfert ordonné des responsabilités couvertes par la demande, y compris les dossiers et la documentation s'y rapportant.

Accréditation : les députés estiment que les autorités nationales compétentes devraient être accréditées par l'Agence. Cette accréditation ne serait délivrée que si l'Agence a déterminé que l'entité respecte les règles établies par les actes délégués de la Commission afin d'assurer le respect des exigences en matière de certification, de surveillance et de contrôle de l'application. En conséquence, la Commission devrait fixer les conditions et les procédures d'accréditation de l'Agence.

Aéronefs sans équipage (drones) : la Commission européenne serait chargée de définir des règles de sécurité détaillées pour la conception et le vol des drones, telles que :

- les conditions et procédures d'enregistrement, de marquage et d'identification obligatoire des drones dont le poids maximum au décollage dépasse 250 grammes ;
- les conditions et procédures selon lesquelles le personnel d'un aéronef sans équipage, notamment les pilotes à distances, doivent prouver qu'ils possèdent les compétences nécessaires au moyen d'une licence ou d'une déclaration, selon le cas et d'un certificat médical;
- les conditions dans lesquelles les drones sont équipés d'équipements de sécurité et de sûreté liés notamment, à la limitation en distance et en altitude, à la limitation de l'accès à une zone critique (comme les centrales électriques ou les aéroports), à la communication de la position, à l'évitement des collisions, à la stabilisation et à l'atterrissage automatique ;
- les conditions et procédures selon lesquelles un système d'enregistrement à l'échelon de l'Union ou un système d'enregistrement national compatible doivent être créés, en vue de permettre d'attribuer un numéro de propriétaire et un marquage uniques à chaque aéronef sans équipage exploité dans un État membre.

Certification des transporteurs aériens : le cas échéant et selon les spécifications de la convention de Chicago, l'Agence devrait exécuter pour le compte des États membres les fonctions et les tâches de l'État de l'exploitant en ce qui concerne les transporteurs aériens qui effectuent des transports aériens commerciaux: a) entre des aérodromes situés sur le territoire de différents États membres; b) qui concernent un aérodrome situé en dehors du territoire d'un État membre. À cette fin, l'Agence serait responsable des tâches liées à la certification, la supervision et l'application en ce qui concerne ces transporteurs.

Cybersécurité : l'Agence, les États membres et la Commission devraient coopérer en ce qui concerne les questions de sécurité liées à l'aviation civile, y compris la cybersécurité, lorsque des interdépendances existent entre la sûreté et la sécurité de l'aviation civile.

Protection de l'environnement, émissions et bruit : les députés ont précisé que les mesures prises par l'Agence en ce qui concerne les émissions et le bruit des avions, aux fins de la certification du développement de produits, devraient viser à prévenir les effets nocifs significatifs pour le climat, l'environnement et la santé humaine imputables aux activités de l'aviation civile en cause, en tenant compte des avantages pour l'environnement, de la faisabilité technique et des capacités économiques.

Gouvernance : le conseil d'administration prendrait des décisions à la majorité de ses membres ayant le droit de vote.

En cas d'urgence, le conseil exécutif pourrait prendre certaines décisions provisoires au nom du conseil d'administration. Les décisions seraient prises à la majorité de cinq des sept membres du conseil exécutif. Le conseil d'administration pourrait révoquer ces décisions à la majorité absolue des suffrages exprimés.

Les députés ont prévu des évaluations à mi-parcours du mandat du directeur exécutif. Ces évaluations seraient transmises à la commission

compétente du Parlement européen et à l'issue de l'évaluation à mi-parcours, le directeur exécutif devrait faire une déclaration devant la commission compétente du Parlement européen et répondre aux questions qui lui sont posées par ses membres.

Coopération internationale : le rapport indique que l'Agence, en étroite coopération avec la Commission, devrait apporter une contribution majeure à l'exportation des normes aéronautiques de l'Union et à la promotion des produits, professionnels et services aéronautiques de l'Union dans le monde entier afin de faciliter l'accès à de nouveaux marchés en croissance. Elle devrait notamment le faire en établissant des partenariats avec les autorités aéronautiques compétentes de pays tiers et en ouvrant des bureaux de représentation sur le territoire de pays tiers.

Acceptation de la certification d'un pays tiers : en vue de maintenir la confiance dans les systèmes réglementaires de pays tiers, l'Agence serait autorisée à effectuer les évaluations techniques ainsi que les évaluations nécessaires des lois des pays tiers et des autorités aéronautiques étrangères. Pour procéder à ces évaluations, l'Agence pourrait conclure des arrangements de travail.

La Commission pourrait adopter des actes délégués en vue d'établir des règles détaillées concernant l'acceptation des certificats et autres documents attestant le respect des règles de l'aviation civile délivrées conformément à la législation d'un pays tiers.

Recommandations et orientations : trois ans après l'entrée en vigueur du règlement, l'Agence devrait :

- faire des recommandations à la Commission sur la navigabilité et l'octroi de licences de pilote pour l'aviation légère de loisirs pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage ne dépasse pas 600 kg pour les aéronefs non destinés à être utilisés sur l'eau ou 650 kg pour les aéronefs destinés à être utilisés sur l'eau ;
- proposer du matériel d'orientation à usage volontaire de la part des États membres afin d'accompagner l'élaboration de règles nationales proportionnées relatives à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des aéronefs énumérés à l'annexe I (catégories d'aéronefs avec équipage auxquels le règlement ne s'applique pas).

## Règles communes dans le domaine de l'aviation civile et établissement d'une Agence européenne de la sécurité aérienne

---

Le Parlement européen a adopté par 538 voix pour, 71 contre et 48 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit.

Objectifs: le règlement viserait à établir et à maintenir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'Union et devrait:

- contribuer à un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement;
- faciliter la circulation des marchandises, des services et des personnes au niveau mondial, en instaurant une coopération avec les autorités aéronautiques des pays tiers, et en promouvant l'acceptation mutuelle des certificats pertinents;
- contribuer à ce que les passagers aient confiance dans une aviation civile sûre;
- promouvoir la recherche et l'innovation, notamment dans les processus réglementaire, de certification et de supervision.

Le règlement couvrirait tous les domaines essentiels de l'aviation, y compris la navigabilité, le personnel navigant aérien, les aérodromes, les opérations aériennes et la fourniture de services de navigation aérienne. Il inclurait également les règles applicables aux aéronefs sans équipage à bord (drones civils).

Les mesures prises au titre du règlement devraient être proportionnées à la nature de chaque activité à laquelle elles se rapportent et aux risques qui y sont liés.

Les États membres seraient autorisés à exempter du règlement les activités de conception, de production, de maintenance et d'exploitation qui sont exécutées pour certains petits aéronefs, autres que des drones, sauf si, eu égard à ces aéronefs, un certificat a été délivré.

Règles relatives aux drones: compte tenu des risques que les drones peuvent présenter pour la sécurité, le respect de la vie privée, la protection des données à caractère personnel, la sûreté ou l'environnement, le règlement définirait des exigences essentielles en ce qui concerne l'immatriculation des drones et leur enregistrement.

En fonction de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, des caractéristiques opérationnelles des drones concernés et des caractéristiques de la zone d'exploitation, un certificat pourrait être requis pour la conception, la production, la maintenance et l'exploitation de drones et de leurs équipements de contrôle à distance, ainsi que pour le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités.

Le texte amendé prévoit la mise en place de systèmes d'immatriculation et d'enregistrement nationaux numériques, harmonisés et interopérables, dans lesquels seraient stockées les informations sur les drones et les exploitants de drones immatriculés conformément au règlement. Cela ne s'appliquerait pas aux exploitants des plus petits drones.

Sur la base de ces principes clés, la Commission européenne serait chargée d'élaborer des règles plus détaillées à l'échelle de l'UE (actes d'exécution et actes délégués) pouvant porter par exemple sur les conditions dans lesquelles les drones doivent être équipés des dispositifs nécessaires couvrant notamment les limites maximales de distance et d'altitude d'exploitation, la communication de la position, les restrictions d'entrée dans des zones géographiques, l'évitement de collision, la stabilisation en vol et l'atterrissage automatique.

Les exigences essentielles devraient également les questions en rapport avec la compatibilité électromagnétique et le spectre radioélectrique, pour garantir qu'ils ne produisent pas d'interférences préjudiciables.

Modernisation des règles de sécurité aérienne: les modifications actualisent la législation de l'UE en matière de sécurité dans le secteur de l'aviation.

Le règlement amendé étend le mandat de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) à des aspects de la sûreté liés à la sécurité, tels que la cybersûreté, ainsi qu'à la protection de l'environnement. Il établit un cadre pour la mise en commun et le partage des ressources en



inspecteurs aériens et autres spécialistes afin de soutenir les États membres dans l'exécution des tâches liées à la certification et à la supervision. Il crée également un nouveau mécanisme de soutien pour les États membres, comportant une assistance technique pour les tâches liées à la certification, à la supervision et à l'application.

Le répertoire d'informations établi par l'Agence pour garantir une coopération efficace avec les autorités nationales devrait contenir des informations portant, entre autres, sur la réattribution par les États membres, à l'Agence ou à un autre État membre, de la responsabilité des tâches liées à la certification et à la supervision ainsi que les mesures de l'Agence concernant les vols au-dessus des zones de conflits.

Le texte amendé prévoit que les membres d'équipage de cabine participant à des opérations de transport aérien commercial devraient être soumis à certification et, à la suite de cette certification, devraient se voir délivrer une attestation. La Commission établirait des règles et procédures détaillées concernant la qualification des membres d'équipage de cabine.

Lorsque les actes d'exécution le prévoient, les aéronefs seraient dotés des équipements et instruments nécessaires liés à la sécurité, notamment de certains éléments suivants: i) enregistreurs de vol; ii) moyens permettant de déterminer la position des aéronefs; iii) moyens permettant de récupérer les données des enregistreurs de vol en temps utile si un aéronef est en situation de détresse.

## Règles communes dans le domaine de l'aviation civile et établissement d'une Agence européenne de la sécurité aérienne

---

**OBJECTIF:** établir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile tout en garantissant un niveau élevé et uniforme de protection de l'environnement.

**ACTE LÉGISLATIF:** Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil 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) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil.

**CONTENU:** le présent règlement actualise les règles en matière de sécurité aérienne, qui comprennent un mandat révisé pour l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). La réforme introduit des règles proportionnées à la nature de chaque activité et fondées sur les risques, conçues pour permettre au secteur aéronautique de l'UE de se développer, de le rendre plus compétitif et d'encourager l'innovation.

L'objectif des nouvelles règles est de mettre en place les conditions voulues pour que l'UE soit en mesure de gérer l'augmentation du trafic aérien au cours des prochaines années et de faire en sorte que le secteur aéronautique européen soit prêt à faire face à la concurrence mondiale.

**Champ d'application:** le règlement couvre tous les domaines essentiels de l'aviation, y compris la navigabilité, le personnel navigant aérien, les aérodromes, les opérations aériennes et la fourniture de services de navigation aérienne. Il inclut également les règles applicables aux aéronefs sans équipage à bord (drones civils) et prévoit de nouveaux instruments permettant de faciliter la mise en œuvre de dispositions plus simples en ce qui concerne l'aviation sportive et de loisir. Il définit également une répartition des tâches entre l'UE et les autorités nationales.

**Modernisation des règles de sécurité aérienne:** les modifications actualisent la législation de l'UE en matière de sécurité dans le secteur de l'aviation.

Des exigences essentielles sont fixées en ce qui concerne les aéronefs pour ce qui est de leur navigabilité et le respect de l'environnement. Les constructeurs seront tenus de délivrer des certificats de navigabilité, dans le respect des exigences techniques.

Les membres d'équipage de cabine participant à des opérations de transport aérien commercial devront être soumis à certification et, à la suite de cette certification, se verront délivrer une attestation. La Commission établira des règles et procédures détaillées concernant la qualification des membres d'équipage de cabine.

Lorsque les actes d'exécution le prévoient, les aéronefs seront dotés des équipements et instruments nécessaires liés à la sécurité, notamment de certains éléments suivants: i) enregistreurs de vol; ii) moyens permettant de déterminer la position des aéronefs; iii) moyens permettant de récupérer les données des enregistreurs de vol en temps utile si un aéronef est en situation de détresse.

Le règlement définit en outre de nouvelles règles pour la fourniture en toute sécurité des services d'assistance en escale et comble un certain nombre d'autres lacunes en matière de sécurité.

**Drones civils:** les règles relatives aux drones énoncent les principes de base pour garantir la sécurité, la sûreté, le respect de la vie privée, la protection des données et la protection de l'environnement. Le règlement définit le seuil d'enregistrement qui s'applique aux exploitants de drones: les exploitants devront être enregistrés si leurs drones sont capables d'exercer une énergie cinétique de plus de 80 joules en cas d'impact avec une personne. Ce seuil pourra être modifié au moyen d'un acte délégué afin de tenir compte de l'évolution de la situation dans ce domaine.

En fonction de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, des caractéristiques opérationnelles des drones concernés et des caractéristiques de la zone d'exploitation, un certificat pourra être requis pour la conception, la production, la maintenance et l'exploitation de drones et de leurs équipements de contrôle à distance, ainsi que pour le personnel, y compris les pilotes à distance. Les drones faisant courir les risques les plus faibles devront simplement satisfaire aux mécanismes traditionnels de surveillance du marché de l'UE.

Les autres règles détaillées concernant les drones seront fixées par la Commission, avec l'aide de l'AESA, sur la base des principes énoncés dans le règlement.

**Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA):** le règlement étend le mandat de l'AESA à des aspects de la sûreté liés à la sécurité, tels que la cybersûreté, ainsi qu'à la protection de l'environnement. Il établit un cadre pour la mise en commun et le partage des ressources en inspecteurs aériens et autres spécialistes afin de soutenir les États membres dans l'exécution des tâches liées à la certification et à la supervision. Le règlement crée également un nouveau mécanisme de soutien pour les États membres, comportant une assistance technique pour les tâches liées à la certification, à la supervision et à l'application.

Le répertoire d'informations établi par l'Agence pour garantir une coopération efficace avec les autorités nationales devra contenir des

informations portant, entre autres, sur la réattribution par les États membres, à l'Agence ou à un autre État membre, de la responsabilité des tâches liées à la certification et à la supervision ainsi que les mesures de l'Agence concernant les vols au-dessus des zones de conflits.

Les décisions de l'Agence pourront faire l'objet d'un recours devant une chambre de recours, dont les décisions seront susceptibles de recours devant la Cour de justice de l'Union européenne.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 11.9.2018.