



**AVIS N° 03/2010**

**DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE**

**du 28 mai 2010**

**relatif à un règlement de la Commission n° XXX/2010 établissant des règles de mise en œuvre pour l'octroi de licences et la certification médicale des contrôleurs de la circulation aérienne**

## I. Généralités

1. La croissance continue de l'aviation en Europe est source de nombreux défis, notamment en ce qui concerne les éléments clés de la sécurité que sont les aéroports, le système de gestion du trafic aérien et les Services de Navigation Aérienne (GTA/SNA). Aussi est-il nécessaire d'établir des mesures d'atténuation des risques afin d'assurer la sécurité par une approche réglementaire harmonisée et globale entre les États membres.
2. Le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement Européen et du Conseil <sup>1</sup> (ci-après dénommé «règlement de base») modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 <sup>2</sup>, établit un cadre approprié et complet pour la définition et la mise en œuvre d'exigences techniques et de procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile. La directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne <sup>3</sup> a donc été abrogée sous réserve des homologations ou licences déjà délivrées aux personnes et organisations en accord avec cette directive. Le règlement de base donne pouvoir à la Commission d'adopter des règles de mise en œuvre pour l'octroi de licences de contrôleurs de la circulation aérienne et des approbations associées tenant compte de l'état de l'art et intégrant les meilleures pratiques ainsi que les progrès scientifiques et techniques en matière de formation des contrôleurs de la circulation aérienne. Le règlement de base requiert de plus de développer initialement les règles de mise en œuvre sur les dispositions de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.
3. Le champ d'application de cette activité de réglementation est explicitée dans les termes de référence (TdR) ATM.003 <sup>4</sup> *Extension of the EASA system to safety regulation of Air Traffic Management (ATM) and Air Navigation Services (ANS) – development of rules on Air Traffic Controller licensing*. Toutefois et comme expliqué plus loin au chapitre II du présent avis, le contenu et le processus de réglementation suivi par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après «l'Agence») ne sont pas totalement en accord avec les TdR susmentionnés. Le contenu de présent avis suit la décision prise lors de la 33<sup>e</sup> réunion du comité du ciel unique européen qui s'est tenue les 3 et 4 décembre 2009 et a été décrite dans les grandes lignes dans la lettre ultérieure <sup>5</sup> adressée par la Commission européenne à l'Agence, précisant le processus «accélééré» de transposition rapide des règles déjà existantes, notamment la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.
4. En ce qui concerne le point ci-dessus, le présent avis aborde la transposition de cette directive moyennant le minimum de mises à jour techniques. Il convient de souligner que le contenu de cet avis ne représente que la première des deux étapes du processus tel qu'envisagé par la lettre de la Commission européenne, tandis que la mise en œuvre complète des exigences issues du règlement de base et la conformité totale aux exigences essentielles présentées en annexe V ter de ce règlement seront établies lors d'une étape ultérieure, suivant la procédure de réglementation adoptée par le conseil

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.03.2008, p. 1).

<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 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 (JO L 309 du 24.11.2009, p. 51).

<sup>3</sup> Directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne (JO L 114 du 27.4.2006, p. 22).

<sup>4</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf).

<sup>5</sup> TREN F2/JP/sr D(2009) 74614, du 9 décembre 2009.

d'administration de l'Agence. L'Agence devrait modifier les TdR susmentionnés afin de mieux refléter cette approche progressive.

5. Un groupe de réglementation établi par l'Agence a procédé aux travaux. La composition du groupe se base sur les procédures de réglementation de l'Agence et vise à refléter la complexité de la tâche, l'expertise nécessaire et les parties intéressées potentiellement concernées par ces travaux. L'Agence a pour sa part pris en charge les fonctions de secrétariat de ce groupe de réglementation et formulé cet avis.
6. L'Agence soumet par la présente son avis à la Commission, lequel prévoit dans une première étape de suivre l'approche accélérée, en conformité législative avec les articles 8 quater et 22 ter du règlement de base.
7. Les règles proposées ont été élaborées en tenant compte de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, de la législation communautaire existante dans le cadre du ciel unique européen, des normes internationales et pratiques recommandées applicables publiées par l'OACI (c.-à-d. les annexes) sur la base de l'article 37 de la convention de Chicago, conformément à l'article 2, paragraphe 2, point (d) du règlement de base appelant l'Agence à assister les États membres à s'acquitter de leurs obligations définies par la convention de Chicago, en fournissant une base d'interprétation commune et une mise en œuvre uniforme de ses dispositions, et en veillant à la prise en compte effective de ces dispositions lors de la rédaction des règles de mise en œuvre.
8. Pour garantir la mise en œuvre intégrale des articles du règlement de base susmentionnés et assurer la conformité totale aux exigences essentielles décrites à l'annexe V ter du règlement de base, l'agence procédera à une évaluation du système européen d'octroi de licence de contrôleur de la circulation aérienne, ainsi que des améliorations nécessaires en vue d'une «approche systémique totale du système de l'aviation», visant dans une seconde étape à présenter à la Commission un avis définissant les mesures de mise en œuvre nécessaires.
9. Le présent avis a été adopté, en suivant partiellement la procédure spécifiée par le conseil d'administration de l'Agence<sup>6</sup>, en accord avec les dispositions de l'article 19 du règlement de base. Les dérogations à la procédure entraînées par le recours à l'approche accélérée demandée par la Commission et le comité du ciel unique ont été présentées au conseil d'administration de l'Agence, lequel a confirmé son soutien de principe au recours à ce processus dans le cas spécifique où une législation existante est déjà en place, en tablant sur l'absence de changement significatif de contenu des règles existantes.

## II. Consultation

10. Le calendrier serré imposé par l'approche accélérée suppose l'adoption du premier ensemble de règles de mise en œuvre à la fin de 2010. Ceci nécessite que l'Agence remette cet avis au plus tard en juin 2010, ce qui interdisait à l'Agence de suivre les étapes normales de la procédure réglementaire, en particulier en ce qui concerne la consultation publique formelle des acteurs. Selon la procédure normale de réglementation, l'Agence aurait dû émettre une notification de proposition d'amendement (Notice of Proposed Amendment - NPA) suivie d'une consultation publique, ce qui aurait nécessité un minimum de six à sept mois entre la publication du NPA, la publication du document de réponse aux commentaires (Comment Response Document – CRD) et la publication de l'avis. Le projet de règle proposé transpose la directive existante et n'émet aucune décision de l'Agence contenant des moyens acceptables de conformité ou des documents d'orientation. Pour ces motifs, la procédure accélérée a été proposée et l'avis sera directement présenté à la Commission européenne et publié.

---

<sup>6</sup> Décision du conseil d'administration concernant la procédure à appliquer par l'Agence pour l'émission des avis, spécifications de certifications et documents d'orientation (Procédure de réglementation). EASA CA 08-2007 du 13.06.2007.

11. Pour garantir que les parties intéressées seront tenues informées du contenu de cet avis dans la plus large mesure possible, l'Agence et la Commission européenne tiendront une conférence consacrée à ce sujet afin d'expliquer dans le détail le contenu de cet avis. L'Agence organisera en outre des sessions d'information séparées sur le contenu de cet avis au minimum à l'intention des organes suivants: comité du ciel unique (SSC), organe consultatif de branche (ICB), organe consultatif de l'AESA, groupe consultatif des autorités nationales (AGNA) et comité consultatif des normes de sécurité (SSCC).
12. L'Agence fournira à la Commission européenne des comptes rendus de la conférence et des sessions d'information et les publiera sur le site Internet consacré à la GTA et aux aéroports <sup>7</sup>.

### **III. Contenu de l'avis de l'Agence**

#### ***Contexte***

13. Dans l'accomplissement de cette tâche de réglementation fondée sur les instructions sus-référencées, il a été nécessaire de prendre en considération les difficultés suivantes.
14. L'outil législatif existant revêt la forme d'une directive, qui doit être «transposée» en règlement. Ce changement de nature législative implique déjà un changement significatif du niveau du pouvoir contraignant qu'auront les dispositions du futur texte législatif. Contrairement aux directives, contraignantes par nature quant aux résultats à atteindre, mais qui en laissant aux autorités nationales le choix de la forme et des méthodes nécessitent de ce fait une transposition dans le système législatif national des États membres, un règlement est d'application générale, contraignant dans son intégralité et directement applicable dans tous les États membres.
15. Le Parlement européen et le Conseil ont arrêté la directive existante sur la base de l'article 80, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne, tandis que la base législative de la nouvelle règle de mise en œuvre est l'article 8 quater du règlement de base, donnant pouvoir à la Commission d'adopter des mesures destinées à modifier les éléments non essentiels de cet article en les complétant. Les objectifs, le champ d'application et le contenu de la délégation de pouvoir sont clairement définis dans le règlement de base et constituent des limites claires permettant d'arrêter des règles de mise en œuvre fondées sur ce règlement. Le règlement de base institue en outre des exigences essentielles communes destinées à offrir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile et suppose que la Commission adopte les règles de mise en œuvre propres à assurer leur application uniforme.
16. L'application uniforme des règles de mise en œuvre est un élément clé de l'établissement et du maintien d'un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe et donc un facteur clé pour atteindre les objectifs définis par le règlement de base. En conséquence il n'est pas possible de maintenir les pouvoirs discrétionnaires dont disposent les États membres quant à la mise en œuvre des exigences communes.
17. Au finale le maintien et l'amélioration du programme commun d'octroi de licence aux contrôleurs de la circulation aérienne dans l'Union européenne est un élément essentiel du système européen de contrôle de la circulation aérienne. Offrir un niveau commun uniforme de sécurité renforcera également la reconnaissance mutuelle des licences et facilitera la libre circulation des personnes et des services.

#### ***Les modifications effectuées comparées à la directive existante***

18. Dans l'accomplissement de cette mission de réglementation, l'Agence n'a introduit aucune modification substantielle relativement au programme d'octroi de licences des contrôleurs de la circulation aérienne ni aux conditions d'octroi de licences. Certaines

---

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/atm/index.html>

modifications affectant diverses dispositions de la directive étaient cependant inévitables en raison de **l'évolution de la base législative** susdécrite et compte tenu du fait que les objectifs, le champ d'application et le contenu de la délégation de pouvoirs émanant de la législation de rang supérieur [voir en particulier article 8 quater, paragraphe (10) du règlement de base] étaient clairement définis. Dans de tels cas, l'Agence et les experts du groupe de réglementation ont eu pour mission de trouver des solutions permettant le maintien de la situation existante dans les États membres sans entraîner de modifications significatives au niveau des exigences.

Exemples:

- (1) la définition du champ d'application du règlement de base ne permet pas d'étendre le champ d'application de cette règle de mise en œuvre directement aux contrôleurs de la circulation aérienne travaillant sous la responsabilité d'un prestataire de services de navigation aérienne proposant des services aux mouvements d'aéronefs autres que ceux de la CAG (généralement les prestataires militaires). Au lieu de cela, et en complet accord avec les dispositions du règlement de base, les États membres s'assureront que les prestations fournies ou mises à disposition du public par le personnel militaire offrent un niveau de sécurité au moins équivalent et peuvent décider d'appliquer volontairement les principes de cette règle de mise en œuvre à leur personnel militaire prestataire de services au public;
  - (2) l'introduction d'exigences de base concernant le système de gestion des organismes de formation, faisant référence explicite à la nomination du dirigeant responsable, aux obligations d'archivage et à l'autorisation d'accès aux installations donnée à l'autorité compétente afin d'établir une base pour la conformité aux exigences essentielles et aux règles applicables de l'OACI.
19. D'autres modifications étaient nécessaires pour **gérer les pouvoirs discrétionnaires** attribués par la directive aux États membres. Il n'est pas possible de maintenir ces pouvoirs sous le régime du règlement de base, car ils contredisent les principes directeurs de ce règlement. Il est proposé comme solution de compromis de maintenir certaines de ces dispositions via des dispositions transitoires ad hoc plutôt que des dispositions générales permettant aux États membres de continuer à définir des « variantes » nationales. Ces dispositions transitoires autoriseraient les États membres qui ont déjà institué de telles variantes à continuer d'appliquer leur législation nationale jusqu'à ce que les règles communes viennent remplacer les variantes existantes. Les États membres pourraient ainsi maintenir leurs pratiques actuelles sans compromettre le système établi par le règlement de base, sans pour autant leur permettre de s'écarter règles générales au-delà ce que permet le règlement de base.

Exemples:

- (1) utilisation de mentions nationales;
  - (2) possibilité donnée aux États membres d'introduire une limite d'âge à l'exercice des privilèges d'une mention d'unité
20. D'autres cas de pouvoirs discrétionnaires donnés aux États membres ont dû être abordés selon une méthodologie différente. En ce qui concerne ces **possibilités d'écart**, qui répondent aux conditions des mesures dérogatoires offertes par les paragraphes 6 et 7 de l'article 14 du règlement de base, il n'existe pas de possibilité législative de déroger aux exigences par d'autres moyens que ces dispositions. L'application des dispositions de l'article 14 donne aux États membres la possibilité de déroger aux normes définies dans les règles de mise en œuvre dans des cas dûment justifiés, tout en assurant un niveau équivalent de protection, permettant la reconnaissance mutuelle, voire l'application par d'autres États membres de la même mesure à des cas similaires. Ceci s'applique aux possibilités de dérogation relatives aux normes de formation et à l'âge minimum.

Exemples:

- (1) en ce qui concerne les pouvoirs donnés aux États membres de s'écarter des normes de formation prescrites, l'Agence propose de modifier et de généraliser l'exigence relative aux normes de formation, de façon à rendre inutile d'établir une procédure spéciale pour les cas ne répondant pas aux normes, ce qui divergerait de la possibilité générale de dérogation offerte par le règlement de base proprement dit.
- (2) la possibilité d'autoriser un âge d'entrée inférieur constitue un problème plus complexe car cette dérogation en vertu du régime actuel de la directive peut également avoir des conséquences en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des licences. L'Agence est d'avis que le règlement de base donne automatiquement aux États membres la possibilité de déroger à l'âge d'entrée si les conditions de recours aux mesures dérogatoires sont réunies. Cependant comme expliqué ci-dessus, les mesures dérogatoires du règlement de base impliquent explicitement la reconnaissance mutuelle de toutes les licences émises en accord avec les règles communes applicables, principe qui s'applique également aux licences émises au titre des mesures dérogatoires. Il serait par conséquent légalement et techniquement impossible et injustifiable de maintenir la possibilité de refuser la reconnaissance mutuelle de licences délivrées selon les mesures dérogatoires afin d'autoriser une limite d'âge inférieure. Avec ces éléments à l'esprit et compte tenu de son mandat limité à des mises à jour techniques minimales, l'Agence propose pour l'article 29, lié à l'article 8, paragraphe 3, point (a), deux options avec une nette préférence pour l'option A dans les deux cas, cette option étant la solution techniquement et légalement adaptée et assurant en même temps la conformité aux exigences concernées de l'OACI.

21. Certaines **modifications éditoriales** ont dû être réalisées pour faciliter l'applicabilité directe des dispositions sans règles de mise en œuvre nationales (1), pour harmoniser la terminologie de la règle de mise en œuvre avec celle du règlement de base (2), ou pour harmoniser les références utilisées en ce qui concerne les périodes de validité dans le texte (3).

Exemples:

- (1) le règlement stipule qu'une demande de licence doit être adressée à l'autorité compétente selon une forme et une procédure établies par cette autorité - ces exigences de procédure n'apparaissent pas dans la directive, car celle-ci ne fait que définir les objectifs à atteindre au moyen de règles de mise en œuvre nationales;
- (2) la substitution du terme «organisme de formation» à «prestataire de formation» afin d'harmoniser la terminologie avec celle du règlement de base; la substitution de l'expression «autorité compétente» à «autorité nationale de surveillance» (NSA), car pour certaines tâches limitées mais bien définies, l'Agence doit assumer le rôle des autorités nationales, ce qui nécessite l'utilisation d'une expression plus générale;
- (3) l'harmonisation des références aux périodes de validité avec la préférence donnée aux calculs en années au lieu de mois.

22. **Des mises à jour techniques minimales** doivent permettre de respecter l'exigence définie à l'article 8 quater, paragraphe (11) du règlement de base, et refléter l'état de l'art ainsi que les meilleures pratiques et les progrès scientifiques et techniques dans le domaine de la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. Ces modifications incluent la mise à jour nécessaire des références (1) et d'autres éclaircissements jugés nécessaires par les experts du groupe de réglementation (2)(3).

Exemples:

- (1) mise à jour dans l'annexe concernée de la référence à la dernière édition du document EUROCONTROL *Specifications for the ATCO Common Core Content Initial Training*;

- (2) il conviendrait d'imposer clairement une mention linguistique aux contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires afin d'harmoniser les pratiques nationales divergentes dans ce domaine;
  - (3) il est suggéré de clarifier la prorogation des attestations médicales par l'introduction d'une période de prorogation de 45 jours n'affectant pas la date de début/de fin de la validité.
23. D'autres **modifications de la structure** ont également dû être introduites. Sur la base des instructions susréféréncées, ce projet de règles de mise en œuvre ne suit pas la structure horizontale envisagée pour les règles de mise en œuvre du règlement de base et contient toutes les dispositions relatives aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne en un seul acte législatif. Le projet de texte est à présent divisé en chapitres et articles. Pour faciliter l'application puis l'intégration ultérieure de ces dispositions à la structure horizontale des règles de mise en œuvre, des chapitres séparés sont consacrés à la certification médicale des contrôleurs de la circulation aérienne, aux exigences applicables aux organismes de formation, et à celles applicables aux autorités compétentes. Les exigences sont regroupées par sujet au sein de chaque chapitre (1)(2).

Exemples:

- (1) les privilèges et conditions relatifs à la licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire sont regroupés en un article;
- (2) la disposition relative à la validité des qualifications et des mentions de qualifications est à présent divisée en deux dispositions qui apparaissent dans leur article respectif.

#### ***Planification de la seconde étape***

24. Par sa nature législative spécifique, une directive laisse aux États membres le soin de mettre en œuvre ses exigences propres, ce qui n'est pas le cas du règlement qui vise à l'applicabilité directe et à l'effet direct dans la législation des États membres. Compte tenu du processus accéléré et du mandat limité donné à l'Agence de ne procéder qu'à des mises à jour techniques minimales, il n'a pas été possible d'aborder tous les sujets, exigences et procédures actuellement absents de la directive par comparaison aux exigences définies dans le règlement de base.
25. Il a été convenu que ces sujets ne pourraient être complètement abordés et résolus que durant la deuxième étape d'élaboration des règles de mise en œuvre pour l'octroi des licences de contrôleur de la circulation aérienne, étape qui visera à la mise en œuvre complète des exigences émanant du règlement de base et à l'établissement de la conformité totale avec les exigences essentielles énumérées en annexe V ter du règlement susdit.
26. L'évaluation réalisée par l'Agence avec les experts du groupe de réglementation a permis de dégager un certain nombre de sujets dès cette première étape, concernant lesquels des actions législatives supplémentaires sont nécessaires pour atteindre le but ci-dessus, ceci passant notamment par le développement d'exigences additionnelles destinées à améliorer les dispositions existantes. Ces sujets devraient inclure, non limitativement:
  - harmonisation des exigences applicables à la limite d'âge, aux niveaux de scolarité et aux exigences linguistiques;
  - réexamen des exigences de formation ainsi que des modules de formation avec pour objectif d'établir la conformité totale avec les exigences essentielles et l'établissement de règles de mise en œuvre et de moyens de conformité acceptables relatifs à la formation des contrôleurs de la circulation aérienne;
  - établissement de règles détaillées et adaptées applicables à l'évaluation des compétences, aux instructeurs et évaluateurs, prenant en compte le type d'instruction dispensée ou d'évaluations réalisées afin d'établir la conformité aux exigences essentielles, ainsi que les procédures applicables à leur certification;

- établissement de règles de mise en œuvre et de moyens acceptables de conformité relatifs à la certification médicale des contrôleurs de la circulation aérienne;
  - introduction de dispositions plus détaillées en ce qui concerne l'aptitude médicale réduite et l'usage de substances psychotropes et de médicaments;
  - introduction de qualifications et de mentions de qualifications supplémentaires;
  - introduction de modèles pour les licences et les attestations;
  - intégration des exigences relatives aux autorités compétentes et aux organismes de formation dans les parties concernées de la structure horizontale de règlements proposée par l'Agence dans le NPA 2008-22<sup>8</sup>;
  - développement d'exigences et de critères pour l'approbation des évaluateurs et, si nécessaire, pour les examinateurs;
  - amélioration des exigences en matière de système de gestion en accord avec ce qui est proposé par le NPA cité et mise en œuvre des exigences de l'annexe 1 de l'OACI en matière de gestion de la sécurité;
  - définition des privilèges des organismes de formation relatifs aux approbations et aux modifications des cours, plans de formation et programmes de compétence; et
  - développement d'exigences relatives aux entraîneurs synthétiques.
27. L'Agence propose dans ce but de réaliser une évaluation du système européen d'octroi de licence de contrôleur de la circulation aérienne ainsi que des améliorations supplémentaires nécessaires à une «approche systémique totale du système de l'aviation», avec pour objectif de remettre dans un deuxième temps un avis à la Commission, incluant les mesures d'application nécessaire.
28. L'avis susréféré devrait également aborder les aspects pour lesquels la procédure accélérée ne permettait pas jusqu'à présent d'établir des règles communes en lieu et place des dispositions nationales divergentes, c'est pourquoi l'Agence propose le maintien de l'applicabilité de la législation nationale des États membres, le cas échéant, à titre transitoire (voir également le point 19 pour plus d'explications).

## **Contenu**

### **Chapitre 1 — Principes de base**

29. Ce chapitre contient les principes de base qui sont applicables dans l'ensemble de ce règlement. Les articles 1 et 2 définissent **les objectifs, l'objet et le champ d'application** du règlement. L'objet a pour but de clarifier ce dont l'acte traite, alors que le champ d'application se réfère aux catégories de situations, de faits ou de lois et aux personnes auxquelles l'acte s'applique. Ce chapitre aborde également la liste des définitions et la définition de l'autorité compétente. La terminologie de ces articles a été harmonisée avec la nouvelle terminologie du traité de Lisbonne. Le champ d'application

---

<sup>8</sup> Ce NPA propose le regroupement des exigences «d'organisation» pour les organismes d'aviation réglementés en une seule règle de mise en œuvre couvrant l'ensemble de ces organismes (Part-OR). Ces exigences communes d'organisation applicables à tous les organismes (par exemple le système de gestion, les exigences générales en matière de personnel, l'accès aux installations, l'archivage) sont généralisées par une sous-partie désignée OR.GEN. Ces dispositions spécifiques à chaque type d'organisme de l'aviation (par exemple les prestataires de SNA, les organismes de formation, les exploitants aériens, les exploitants d'aérodrome) contiendront des exigences supplémentaires d'organisation dans des sous-parties supplémentaires (par exemple OR.ATO, OR.OPS). Les dispositions proposées relatives à la gestion de la sécurité sont incluses dans le Part-OR, sous-partie OR.GEN, section 2, paragraphe OR.GEN.200. L'Agence examine actuellement les commentaires reçus pendant la consultation publique de ce NPA. Le document de réponse aux commentaires (CRD) correspondant et le texte révisé seront publiés prochainement.

et l'objet de cette règle de mise en œuvre dépendent de ceux du règlement de base et ne peuvent donc pas s'étendre au-delà de ceux de l'acte législatif déléguant les pouvoirs.

30. La définition du champ d'application du règlement de base ne permet pas l'extension directe du champ d'application de cette règle de mise en œuvre aux contrôleurs de la circulation aérienne travaillant sous la responsabilité d'un prestataire de SNA fournissant des services aux mouvements d'aéronefs autres que ceux de la CAG (généralement les prestataires militaires). Au lieu de cela, et en accord total avec les dispositions du règlement de base, les États membres s'assurent que les services rendus ou mis à la disposition du public par du personnel militaire offrent au minimum un niveau de sécurité équivalent (paragraphe 3). Il convient de souligner qu'en raison de l'exclusion claire des aspects militaires du champ d'application du règlement de base il n'est pas possible d'étendre à celles-ci l'applicabilité des règles communes via cette règle de mise en œuvre. L'AESA suggère donc à titre de compromis, en soulignant ce point aussi bien dans le corps principal du texte que dans les considérants, que les États membres puissent décider d'appliquer volontairement les principes de ce règlement (c.-à-d. les principes des règles civiles) à leurs contrôleurs militaires afin de maintenir, s'ils le souhaitent, le même niveau de sécurité (paragraphe 4).
31. La terminologie est harmonisée avec celle du règlement de base. Le terme de «public» («services rendus ou mis à disposition du public»), bien que différent, assure une couverture assez large pour assurer un niveau de sécurité équivalent. Il convient de noter que le terme «équivalent» a remplacé le terme «efficace » pour rester aussi proche que possible du texte de la directive. Des explications sur l'intention du législateur sont également placées dans les considérants afin de faciliter l'interprétation.
32. L'article 3 contient les **définitions** qui n'ont donné lieu qu'à des modifications éditoriales pour assurer leur accord avec la terminologie utilisée dans le règlement de base, ainsi que pour les limiter aux éléments nécessaires d'une définition, soit la suppression des éléments normatifs puis ultérieurement répétés comme dans la définition de «qualification». En ce qui concerne la seconde étape, il est à noter que le règlement de base utilise de façon cohérente le terme «certificat» relativement aux instructeurs et évaluateurs, mais que l'introduction de ce terme n'était pas envisageable dans la procédure accélérée. Il convient également de noter que le champ d'application de la «mention d'instructeur», destinée à être appelée «certificat», est très restreint par rapport à ce qui est prévu dans le règlement de base.
33. L'article 4 introduit et définit le terme **autorité compétente**. Les références aux autorités nationales de contrôle (NSA) telles qu'utilisées dans la directive ont été remplacées par des références aux autorités compétentes. Cette modification est motivée par la nécessité d'une approche et d'une terminologie plus larges, l'Agence étant amenée à agir en tant qu'autorité compétente dans certains cas bien définis. Cette charge de travail partagée est expliquée dans cet article, suivie par celle de l'utilisation cohérente du terme «autorité compétente» dans le texte du projet de règle de mise en œuvre. Il convient également de souligner que ce changement dans les termes n'affecte ni le statut ni la continuité des NSA actuelles. Pour faciliter l'interprétation, un considérant correspondant a également été ajouté.

## ***Chapitre 2 — Principes régissant la délivrance de licences***

34. Ce chapitre a pour objectif de définir et de regrouper les **principes de base** applicables à la délivrance de licences de contrôleur de la circulation aérienne.
35. L'article 5 implique que l'autorité compétente ait établi les procédures et la forme de demande permettant de traiter les demandes. Les demandes sont accompagnées de preuves concernant les compétences du candidat. Il convient de mettre en avant un autre principe important, le fait que les licences ou attestations doivent contenir toutes les informations relatives aux privilèges accordés par ce document. Par ailleurs, comme précédemment, la licence restera attachée à la personne à laquelle elle a été délivrée

afin de faciliter la libre circulation des contrôleurs de la circulation aérienne et cet article définit les cas de suspension ou de retrait de la licence.

36. L'objectif de l'article 6 nouvellement introduit consiste simplement à renforcer le principe primordial d'octroi des licences en affirmant que les privilèges accordés par une licence dépendent toujours de la validité des qualifications, les mentions et de l'attestation médicale.

### **Chapitre 3 — Licences, qualifications et mentions**

37. Ce chapitre a pour objectif de souligner les privilèges et conditions associés aux licences, qualifications et mentions, tout en regroupant également les exigences concernées (par exemple les périodes de validité) avec le sujet réel auquel elles se réfèrent.
38. L'article 7 regroupe les privilèges (paragraphe 1) attribués par la **licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire** et les conditions (paragraphe 2) applicables à l'obtention de cette licence, précédemment inscrites dans les articles 4 et 5 de la directive.
39. En ce qui concerne les exigences relatives à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, il n'est pas introduit de changement significatif. Cependant, l'approche prônant un niveau minimum d'éducation requis devrait être revue afin d'éliminer la possibilité attribuée par la directive aux États membres d'adopter des dérogations éventuelles. Étant donné que l'existence d'approches et de procédures différentes parmi les États membres diminuerait l'effet attendu des règles communes, il est proposé de généraliser l'exigence relative au niveau d'éducation de façon à ce qu'il ne soit plus nécessaire d'établir des procédures spéciales pour les cas spécifiques tout en laissant une certaine marge de manœuvre pour évaluer la capacité d'un candidat à suivre sa formation avec fruit.
40. Des modifications éditoriales et techniques ont été apportées au paragraphe 3 afin de clarifier l'obligation d'inclure également la mention linguistique dans la licence de stagiaire, ainsi que le fait que le terme «si applicable» fait référence à la qualification en relation avec la mention de qualification et n'offre pas un choix aux prestataires de services.
41. L'article 8 regroupe les privilèges (paragraphe 1) accordés par **la licence de contrôleur de la circulation aérienne** et les conditions (paragraphe 3) applicables à l'obtention de cette licence. La nouvelle disposition insérée au paragraphe 2 traite des situations dans lesquelles un contrôleur de la circulation aérienne doit entreprendre une formation complémentaire, soit en raison d'un déplacement vers un autre pays ou à cause du changement de l'unité dans laquelle il/elle travaille. Il est considéré comme important que, dans de tels cas, le contrôleur «stagiaire» puisse se fonder sur sa licence de contrôleur de la circulation aérienne, ce qui inclut naturellement les privilèges d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire.
42. En ce qui concerne les exigences régissant l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, aucune modification significative n'est apportée. Cependant, l'approche consistant à exiger un âge minimum a dû être adaptée à la philosophie et aux principes du règlement de base, la référence législative de plus haut rang. Selon le règlement de base, les États membres ont la possibilité de déroger aux exigences établies dans les dispositions d'application en recourant à la procédure décrite à l'article 14, paragraphes 6 et 7 de ce règlement, soit aux «mesures dérogatoires». Celles-ci permettent déjà aux États membres de déroger à la norme dans des cas dûment justifiés, tout en assurant qu'un niveau équivalent de protection soit atteint, ce qui permet la reconnaissance mutuelle voire l'application par d'autres États membres de la même mesure dans des cas similaires. Il n'est donc pas nécessaire (ni légalement possible) que cette règle de mise en œuvre institue une autre procédure pour traiter des dérogations à cette exigence spécifique. L'Agence tient également à souligner que l'âge minimum de 21 ans pour un candidat à une licence de contrôleur de la circulation

aérienne est une norme OACI, ce qui ne fait que renforcer la nécessité de justifier et d'atténuer les conséquences possibles sur la sécurité d'une dérogation à cette norme. En dépit de ce raisonnement et afin de parer à la difficulté résultant des mandats conflictuels reçus, l'Agence propose de soumettre deux options pour examen. L'option A, point (a) de l'article 8, paragraphe 3, ne comporte qu'une seule phrase prévoyant une limite d'âge claire de 21 ans basée sur l'exigence correspondante de l'OACI sans aucune dérogation possible. L'option B ajoute toutefois la possibilité de déroger quant à l'âge minimum comme prévu dans la directive.

43. Concernant les conséquences d'une dérogation à l'exigence d'âge minimum tel que prescrit par l'OACI, un autre problème de procédure doit être mis en évidence. L'utilisation des mesures dérogatoires proposées par le règlement de base implique automatiquement une reconnaissance mutuelle de la dérogation éventuelle, si elle est justifiée et approuvée, ce qui en soi constitue une approche différente de celle de la directive, dans laquelle les États membres sont autorisés à ne pas reconnaître les licences de titulaires dont l'âge est inférieur (voir article 15, paragraphe 1, sur la reconnaissance mutuelle des licences de contrôleurs de la circulation aérienne). Pour dépasser la difficulté résultant des mandats conflictuels reçus, l'Agence propose de soumettre deux options pour examen. L'option A, telle que présentée dans le projet de texte de l'article 29, composé d'un seul paragraphe, renforce le principe de la reconnaissance mutuelle sans autre limitation. L'option B maintient toutefois la possibilité additionnelle d'une limitation pour les États membres concernant les contrôleurs de la circulation aérienne qui n'ont pas encore atteint la limite d'âge minimal de 21 ans. Pour ne pas compromettre le principe de reconnaissance mutuelle, cette limitation est formulée de manière légèrement différente et restreint l'exercice de leurs privilèges à l'État membre qui a émis leur licence.
44. Sur la base des explications ci-dessus, l'Agence a une nette préférence pour l'option A dans les deux cas, cette option étant une solution techniquement et légalement correcte, assurant dans le même temps la conformité à l'exigence concernée de l'OACI.
45. L'article 9 contient la description des **qualifications**, qui reste inchangée, ainsi que la période de validité relative aux qualifications inscrite au paragraphe 2 de cet article pour des raisons de cohérence et de facilité de lecture.
46. L'article 10 contient la description des **mentions de qualification**, également inchangée, ainsi que la période de validité relative aux qualifications inscrite au paragraphe 4 de cet article pour des raisons de cohérence et de facilité de lecture.
47. À propos des mentions de qualification, un important pouvoir discrétionnaire donné aux États membres par la directive a dû être traité dans le respect des nouvelles circonstances législatives. Comme décrit ci-dessus au paragraphe 19, ces pouvoirs ne peuvent être maintenus sous le régime du règlement de base car ils sont en contradiction avec les principes régissant ce règlement. Une solution de compromis est proposée, qui consiste à supprimer le paragraphe 4 de l'article 7 de la directive et à maintenir la possibilité de mentions de qualification nationales via des dispositions transitoires appropriées permettant aux États membres de continuer à appliquer des «variantes» nationales. De telles dispositions transitoires permettent aux États membres qui ont déjà établi des mentions de qualification nationales de continuer à les appliquer en accord avec leur législation nationale jusqu'à ce qu'un délai suffisant soit disponible pour l'établissement de règles communes en lieu et place des dispositions nationales divergentes. Cette approche a l'avantage de permettre aux États membres de continuer leurs pratiques actuelles, tout en interdisant de continuer d'établir des dérogations aux règles générales hors des possibilités offertes par le règlement de base. Elle a également l'avantage de créer une situation de statu quo facilitant le développement des exigences communes durant la seconde étape.
48. L'article 11 traite à présent des **mentions d'unité** ainsi que de leur durée de validité et de la procédure permettant de proroger leur validité, pour des raisons de cohérence. Des modifications éditoriales ont été effectuées par rapport au texte correspondant de la

directive, aux paragraphes 3 et 4, pour permettre la prorogation de la validité des mentions non seulement une fois «de 12 mois», mais «pour une nouvelle période de 12 mois». Ce changement technique est également considéré comme nécessaire afin d'explicitier le droit des titulaires de licences à acquérir des informations sur les heures effectivement travaillées. L'ajout au paragraphe 4 concerne l'assignation de la responsabilité quant à la réduction du nombre d'heures, en accord avec la pratique courante.

49. En ce qui concerne la seconde phrase de l'article 10 de la directive autorisant l'introduction d'une limite d'âge pour l'exercice des privilèges d'une mention d'unité, il doit être clairement précisé qu'un tel pouvoir discrétionnaire n'est pas en accord avec le règlement de base et ne saurait être maintenu en l'état. Comme expliqué précédemment dans le contexte des modifications, la seule possibilité pour les États membres de déroger au règlement de base et à ses règles de mise en œuvre consiste à recourir aux mesures dérogatoires offertes par l'article 14 de ce règlement, sous réserve qu'un niveau équivalent de protection soit atteint, mais ceci ne devrait pas servir à créer des exigences supplémentaires. En conséquence, ce point n'est pas couvert par l'article 14, paragraphe 6. Il est proposé une solution de compromis qui maintient le recours aux dérogations nationales existantes à titre transitoire, qu'un délai suffisant soit disponible pour l'établissement de règles communes, de la même façon que pour la délivrance de mentions de qualification nationales. Concernant les règles communes «à établir», il convient de noter que non seulement leur institution, mais également leur application nécessiteront des périodes d'adaptation afin de garantir que les prestataires de services de navigation aérienne aient les moyens d'adapter leurs plans et leur politique de personnel aux exigences ultérieurement modifiées.
50. L'article 12 traite des exigences relatives aux compétences linguistiques. Le paragraphe 1 nouvellement inséré a pour but de mettre en avant l'exigence de base qui consiste en l'obligation de détenir une **mention linguistique** en anglais afin d'exercer les privilèges d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Le report de la dernière phrase de l'ancien article 8, paragraphe 1 à la fin de cet article (paragraphe 4) a pour but de clarifier le fait que cette exigence s'applique aussi bien à l'anglais qu'à la langue locale.
51. Les États membres restent libres d'imposer des exigences relatives à la langue locale lorsque cela est jugé nécessaire pour des raisons de sécurité, en accord avec les exigences essentielles de l'annexe V ter, point 4(d)(ii) du règlement de base. En ce qui concerne cette dernière exigence, il est proposé pour des raisons d'harmonisation et d'égalité de traitement d'ajouter des exigences supplémentaires de transparence et de procédure.
52. Le texte de l'annexe III de la directive est intégré aux exigences du paragraphe 3 afin de mettre en avant leur applicabilité générale et de regrouper en un point l'ensemble complet des exigences applicables. Ce changement éditorial a un effet certain sur l'annexe III, qui n'a pas à être répétée, à l'exception du tableau de l'échelle d'évaluation.
53. Le paragraphe 5 traite de la possibilité d'exiger un niveau avancé (niveau 5) de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques, tel que déjà institué par la directive. Afin d'assigner clairement les tâches et responsabilités généralement attribuées aux États membres par la directive, il a été considéré préférable d'allouer ce point aux prestataires de SNA, avec une obligation de justification et les mêmes garanties que celles déjà prévues par la directive, ainsi qu'une approbation par l'autorité compétente.
54. Les règles concernant la validité des mentions linguistiques sont placées au paragraphe 6 de cet article pour des raisons de cohérence. Le texte est reformulé suivant la suggestion des experts afin d'harmoniser la terminologie utilisée avec d'autres points traitant des périodes de validité. Il est suggéré de fixer les intervalles à trois et six ans (suppression de «ne sont pas supérieurs à») pour des raisons de sécurité juridique et afin d'éviter aux contrôleurs de la circulation aérienne d'avoir à se soumettre au test linguistique à intervalles plus rapprochés au gré du prestataire de SNA.

55. Les exigences relatives à la **mention d'instructeur** sont à présent regroupées à l'article 13 dont le but était de clarifier le fait que la mention d'instructeur, telle qu'elle est connue sur la base de la directive, ne concerne que les cas de formation sur la position. Il convient de relever que les exigences essentielles attachées au règlement de base suivent une autre approche, plus détaillée, tournée vers la certification des instructeurs et que la terminologie qui y est utilisée fait également référence aux instructeurs chargés des compétences théoriques. Comme cette règle de mise en œuvre visait au cours de la première étape à la transposition d'exigences déjà existantes, il n'a pas été possible d'élaborer les exigences détaillées et distinctes, nécessaires à la certification d'instructeurs.
56. En complément au paragraphe précédent, certaines modifications éditoriales ont également été introduites dans la définition des exigences que doivent satisfaire les candidats à une mention d'instructeur. L'ajout au paragraphe 2, point (b) vise à clarifier le fait qu'un contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ne réunit pas les conditions pour l'obtention d'une mention d'instructeur. Il est à noter que les experts ont identifié la nécessité d'introduire des exigences plus strictes basées sur l'ESARR 5 relativement à la période exigée au paragraphe 2, point (b), mais en même temps d'élaborer pour l'autorité compétente une approche flexible autorisant une période raccourcie dans des circonstances définies. Il conviendrait de préciser ces aspects lors de la seconde phase.
57. La disposition relative à la validité des mentions d'instructeur est également placée dans cet article pour des raisons de cohérence. Il conviendrait de développer les conditions de renouvellement et de rétablissement de validité dans la seconde phase.

#### **Chapitre 4 – Attestations médicales**

58. Il est suggéré de consacrer un chapitre spécifique à la délivrance de **l'attestation médicale**. Hormis certaines modifications éditoriales, il n'est pas introduit de modification en ce qui concerne la délivrance des attestations médicales et les exigences relatives aux conditions de délivrance des attestations.
59. En ce qui concerne **l'aspect institutionnel** du domaine médical, des modifications de terminologie ont été introduites afin d'harmoniser le texte avec la terminologie utilisée dans le Part-MED et dans la mise à jour des exigences médicales de classe 3 d'Eurocontrol. Les exigences référencées conditionnant la délivrance des attestations restent inchangées.
60. Une nouveauté significative est introduite concernant la **validité des attestations médicales** afin de faciliter les prorogations de validité et renouvellements effectués par le personnel médical responsable, mais dans le même temps pour assurer la préservation de toute la durée de validité des attestations médicales, c'est-à-dire de ne pas faire courir le risque au candidat de perdre des jours ou des semaines de validité à cause de la date de l'examen. Le nouveau texte se base sur la disposition 1.2.4.2.1 de l'annexe 1 de l'OACI concernant les licences du personnel, qui stipule que la durée de validité d'un examen médical peut être portée, au gré de l'autorité délivrant la licence, jusqu'à 45 jours. L'OACI conseille également de laisser le jour calendaire auquel la validité de l'examen médical expire rester le même année après année, en permettant que la date d'expiration de l'examen médical actuel soit la date du début de la nouvelle période de validité, sous réserve que l'examen médical ait lieu pendant la période de validité de l'examen médical actuel, mais pas plus de 45 jours avant son expiration.
61. La répartition des tâches et responsabilités concernant **l'aptitude médicale réduite** a dû être clarifiée par rapport au texte de la directive. En accord avec les rôles et responsabilités respectives sur ce sujet, ce règlement doit tout d'abord interdire aux contrôleurs de la circulation aérienne d'exercer leurs privilèges en cas d'aptitude médicale réduite. Ensuite, il doit être clairement précisé que l'obligation de notification du titulaire de la licence est indépendante d'une procédure établie ou non par son prestataire de services. Troisièmement, il est nécessaire qu'une procédure soit établie par le prestataire de services afin de traiter les cas d'aptitude médicale réduite.

### **Chapitre 5 — Exigences relatives aux organismes de formation**

62. Les exigences de ce chapitre découlent de l'article 13 et du premier paragraphe de l'annexe IV de la directive 2006/23/CE. Ces exigences ont été organisées en 3 articles différents comme suit:
- Article 17 «Homologation des organismes de formation»;
  - Article 18 «Système de gestion des organismes de formation»; et
  - Article 19 «Exigences relatives aux cours de formation, aux plans de formation initiale et en unité et aux programmes de compétence d'unité».
63. Le terme «prestataire de formation» a été remplacé par le terme «organisme de formation» dans tout le projet de texte. Ce changement éditorial s'explique par le fait que le terme a été adopté par le Parlement européen et par le Conseil européen (ci-après dénommé «le législateur») aux fins du règlement de base. Ce terme est de plus utilisé dans l'annexe 1 de l'OACI.
64. En ce qui concerne l'article 17 sur **l'homologation des organismes de formation**, il convient de noter que l'article 13, paragraphe 1 de la directive est déjà couvert par l'article 8 quater, points (6) et (7) du règlement de base. Il est admis à titre de principe général dans les projets législatifs que les questions déjà réglementées par la législation de rang supérieur ne doivent pas être répétées par la règle de mise en œuvre. Dans le présent cas, l'article 8 quater du règlement de base exige déjà une homologation des organismes de formation. L'article 13, paragraphe 2 de la directive contenant les exigences en matière de compétence technique et opérationnelle des organismes de formation est maintenant inclus dans le second paragraphe de l'article 17 proposé. L'article 13, paragraphe 3 de la directive traite de la façon de déterminer l'autorité compétente à laquelle l'organisme de formation doit présenter sa demande. Ce point a été déplacé à la proposition d'article 4, ce dernier étant un article général sur la détermination de l'autorité compétente à laquelle le demandeur d'une homologation d'organisme de formation doit présenter sa demande. Il est important de souligner qu'en accord avec l'article 22 ter du règlement de base, l'Agence est l'autorité compétente pour les organismes de formation situés hors du territoire des États membres, mais formant des contrôleurs de la circulation aérienne qui vont exercer leurs privilèges dans les États membres.
65. La proposition d'article 17 débute à présent par une disposition générale exigeant du demandeur qu'il présente sa demande à l'autorité compétente concernée, dans la forme et selon la procédure établies par cette autorité compétente. Cette exigence générale est une exigence caractéristique de l'homologation des organismes, fondée sur le principe selon lequel l'autorité compétente établit les procédures et formulaires pour les demandeurs d'homologation et les demandeurs doivent les utiliser pour leur demande. Etant donné sa nature législative, la directive ne contenait pas cette disposition, mais selon les informations de l'Agence, chaque État membre s'est doté de ces procédures et des règlements associés à utiliser par les demandeurs. Le second paragraphe est une condition (avoir les moyens humains et matériels adéquats à la prestation de formation) pour obtenir une homologation d'organisme de formation, qui découle de l'annexe IV de la directive. Le dernier paragraphe de l'article 17 constitue un nouvel élément par rapport à la directive, nécessité pour mettre en œuvre les exigences essentielles de l'annexe V ter, point (5)(b)(i) du règlement de base. Il est de la plus grande importance pour l'autorité compétente responsable du contrôle d'un organisme de formation de pouvoir accéder aux installations de l'organisme de formation et aux informations pertinentes nécessaires à l'exercice de sa mission de contrôle.
66. La proposition d'article 18 sur le **système de gestion des organismes de formation** contient principalement les exigences issues du paragraphe 1 de l'annexe IV de la directive. Cet article met en œuvre les exigences essentielles contenues dans l'annexe V ter, point 5(b)(ii) du règlement de base. Ces exigences sont harmonisées avec celles de l'appendice 2 et l'appendice 4 de l'annexe 1 de l'OACI, qui imposent aux

organismes de formation la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS). Tandis que l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'OACI exige un SGS et un système d'assurance qualité afin de garantir que les organismes de formation sont en conformité avec les exigences applicables, le législateur n'a pas exigé deux systèmes indépendants mais un «système de gestion» permettant aux organismes de s'organiser de la manière qui leur convient le mieux pour atteindre les objectifs de sécurité. C'est le principe proposé par l'Agence dans son NPA 2008-22 à appliquer en relation avec d'autres organismes de formation de l'aviation. Compte tenu du fait que l'Agence doit limiter au minimum les modifications proposées aux dispositions de la directive, la proposition ne contient que trois modifications considérées comme techniquement nécessaires à ce stade:

- (1) Introduction du terme système de gestion pour appliquer le règlement de base. Cela signifie que l'exigence de mise en place d'une structure de gestion et d'un système qualité doit être considérée comme faisant partie intégrante de l'exigence de mise en œuvre et de maintien d'un système de gestion en accord avec les exigences essentielles du point 5(d)(ii) de l'annexe V ter du règlement de base. Cette approche se reflète dans les changements proposés;
- (2) Obligation pour les organismes de désigner un dirigeant responsable. L'Agence est d'avis que la définition d'une responsabilité directe du dirigeant responsable désigné à la sécurité est une exigence de sécurité très importante. Cette exigence est également en harmonie avec le paragraphe 1.2 de l'appendice 4 de l'annexe 1 de l'OACI;
- (3) Introduction d'une exigence d'archivage afin de mettre en œuvre les exigences essentielles de l'annexe V ter, point 5(d)(i) du règlement de base. Bien que les normes de la branche en matière de système qualité puissent inclure cette exigence dans la pratique, il est, de l'avis de l'Agence, nécessaire de garantir que l'autorité compétente concernée soit en mesure de retracer les activités de l'organisme de formation lors de ces inspections.

L'Agence aurait préféré améliorer encore les dispositions existantes de la directive en ce qui concerne les exigences relatives au système de gestion, les modifications proposées sont pour le moment limitées au strict nécessaire.

67. Les dispositions de la proposition d'article 19 sur les **exigences relatives aux cours de formation, aux plans de formation initiale et en unité et aux programmes de compétence d'unité** émanent directement du paragraphe 1, point (c) de l'annexe IV de la directive. En plus des changements habituels (remplacement de «NSA» par «autorité compétente» et du terme «prestataire de formation» par «organisme de formation»), l'introduction de l'expression «s'il y a lieu» avant «plan de formation en unité» et l'ajout du terme «évaluateur» au terme «examineur» sont les modifications éditoriales proposées. L'expression «le cas échéant» a été ajoutée afin de clarifier le fait qu'un organisme de formation peut également proposer uniquement de la formation initiale et dans un tel cas il n'est certainement pas nécessaire de fournir des plans de formation en unité. Le terme «examineur» est utilisé dans le texte de la directive, tandis que le terme «évaluateur» est à présent utilisé dans le règlement de base. Cependant, la directive ne contient aucun critère relatif aux conditions à appliquer tant pour l'agrément des examinateurs que des évaluateurs. Bien que le règlement de base contienne des critères clairs pour les évaluateurs, l'Agence, sur la base des instructions susréféréncées ainsi que de l'opinion du groupe d'experts, a considéré qu'il conviendrait de reporter à la deuxième phase une mise en œuvre et une détermination supplémentaires des conditions et des exigences pour les évaluateurs et, si nécessaire pour les examinateurs.
68. Les dispositions du paragraphe 2 de l'annexe IV de la directive restent inchangées et sont placées en annexe IV de la présente proposition de règlement. Le contenu de l'annexe ayant été adapté, son titre a lui aussi été modifié afin de faire précisément référence aux **spécifications applicables aux homologations d'organismes de formation**.

## Chapitre 6 — Exigences relatives aux autorités compétentes

69. Les exigences de ce chapitre sont issues des articles 3 paragraphe 2, 3 paragraphe 3, 4 paragraphe 6, 4 paragraphe 7, 13 paragraphe 5, 13 paragraphe 6, 14 et 15 de la directive 2006/23/CE. Ces exigences ont été organisées dans différents articles comme suit:
- Article 20 «Indépendance de l'autorité compétente»;
  - Article 21 «Tâches des autorités compétentes»;
  - Article 22 «Délivrance et maintien des licences, qualifications, mentions et attestations»;
  - Article 23 «Évaluation de compétences»;
  - Article 24 «Archivage»;
  - Article 25 «Échange d'informations»;
  - Article 26 «Procédures d'homologation des organismes de formation»;
  - Article 27 «Surveillance des activités des organismes de formation et mise en œuvre»;
  - Article 28 «Entités qualifiées»; et
  - Article 29 «Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleurs de la circulation aérienne».
70. Comme dans d'autres chapitres, le terme «prestataire de formation» à été remplacé par le terme «organisme de formation» et le terme «autorité nationale de surveillance» a été remplacé par le terme «autorité compétente».
71. L'Agence considère que les dispositions de l'article 3, paragraphes 2 et 3 de la directive sont nécessaires afin de garantir **l'indépendance de l'autorité compétente** vis-à-vis du prestataire de services de navigation aérienne et de l'organisme de formation. La notification des noms et adresses des autorités compétentes et de leur modification devra maintenant être effectuée auprès de l'Agence et non plus de la Commission européenne. Ce changement a été introduit car l'Agence a besoin de cette information dans le but de mener des inspections de normalisation en accord avec l'article 54 du règlement de base. Après discussion avec la Commission européenne, il a été convenu que les États membres n'auraient pas besoin de fournir cette information deux fois (à la Commission européenne et à l'Agence) mais une seule fois (à l'Agence). De plus, l'Agence remettant ses rapports de normalisation à la Commission européenne, les données pertinentes concernant les autorités compétentes seront également présentées.
72. L'article 21 proposé sur les **tâches des autorités compétentes** se base sur l'article 14 de la directive. Il a été considéré plus approprié de modifier le titre de cet article en «Tâches des autorités compétentes» afin de mieux refléter son contenu. Bien qu'étant d'avis que le contenu de cet article n'ajoute aucune obligation supplémentaire aux autorités compétentes par rapport à celles déjà exigées par d'autres articles de ce projet de règlement, l'Agence a décidé de maintenir cette liste afin de limiter au minimum les modifications apportées au texte de la directive. Cet élément ainsi que la nécessité de cohérence ont conduit à l'introduction d'une tâche additionnelle pour l'autorité compétente au point (h), à savoir la tâche d'agréeer la demande d'un prestataire de services de navigation aérienne souhaitant imposer aux contrôleurs de la circulation aérienne qu'il emploie un niveau avancé (niveau 5) de compétence linguistique. Cette exigence est nécessaire pour compléter les dispositions de la proposition d'article 12, paragraphe 5 et pour garantir que cette pratique est conduite de façon non-discriminatoire, proportionnée, transparente et objectivement justifiée.
73. La proposition des trois premiers paragraphes nouvellement insérés de l'article 22 a pour but de compléter les dispositions des articles 4, paragraphes 6 et 7 de la directive, concernant la **délivrance de licences et des qualifications, mentions et**

**attestations médicales associées** ainsi que leur renouvellement et leur prorogation. Ces exigences sont des exigences communes d'octroi de licences pour les autorités compétentes, qui sont un complément nécessaire aux exigences relatives aux demandeurs de licences (par exemple, l'exigence d'établir des procédures pour la demande, la délivrance, le renouvellement et la prorogation, exigences concernant le processus à suivre une fois que l'autorité compétente a reçu la demande). De telles dispositions ne figuraient pas dans la directive en raison de sa nature législative. Cependant, l'Agence croit savoir que ces exigences générales d'octroi de licences sont nécessaires pour la transposition de la directive en une règle de mise en œuvre. De plus, les dispositions proposées faciliteront, dans la seconde phase, l'intégration des exigences relatives aux autorités compétentes dans la structure de règles horizontale, proposée par l'Agence dans son NPA 2008-22, en particulier lors de l'intégration de ces exigences à la sous-partie générale (nommée sous-partie AR.GEN) applicable à toutes les autorités compétentes lorsqu'elles contrôlent des organismes et des professions de l'aviation soumis à licence.

74. Les dispositions proposées aux articles 23, 24 et 25, relatives à **l'évaluation des compétences, l'archivage et l'échange d'informations**, sont transposées des paragraphes 4, 3 et 2 de l'article 14 de la directive. L'ordre proposé a été considéré plus logique au regard de la séquence des tâches des autorités compétentes. Les dispositions proposées devront être évaluées et ultérieurement révisées pendant la seconde phase lors de l'intégration de toutes les exigences des autorités. Il est important de souligner à nouveau que le règlement proposé n'inclut pas les exigences relatives aux examinateurs, de même que les exigences et les critères relatifs à l'agrément devant être délivré par l'autorité compétente. Comme mentionné ci-dessus, ces exigences seront élaborées au cours de la seconde phase. Il convient également de souligner que les dispositions de l'article 25 sur les échanges d'informations sont déjà couvertes par l'article 15 du règlement de base et qu'en conséquence il conviendrait de supprimer cet article de cette règle de mise en œuvre, qui, cependant, sort des critères définis par le mandat limité donné à l'Agence pour la procédure accélérée.
75. Les dispositions proposées aux articles 26 et 27 relatives à la **procédure d'homologation pour les organismes de formation et la surveillance des activités des organismes de formation** sont basées sur les paragraphes 3, 5 et 6 de l'article 13 et le paragraphe 5 de l'article 14 de la directive. L'ajout du paragraphe 1 à l'article 26 est considéré comme nécessaire afin de compléter les exigences relatives à l'homologation des organismes de formation du point de vue des autorités compétentes. L'autorité compétente doit donc établir les procédures adéquates pour la demande, la délivrance et le maintien de la validité des homologations d'organisme de formation. Tandis que la directive n'incluait pas de telles dispositions, l'exigence proposée est nécessaire lors de la transposition de la directive en un règlement d'application. Cette exigence, ainsi que l'exigence pour les autorités compétentes d'établir des procédures pour l'octroi de licences de contrôleurs de la circulation aérienne, seront rationalisées lors de l'intégration des dispositions de ce chapitre dans la structure de règles horizontale; en l'état, ces exigences feront partie des exigences de système de gestion pour les autorités compétentes.
76. En ce qui concerne l'article 27, paragraphe 3, une modification éditoriale supplémentaire a consisté à remplacer le terme «sur place, à des inspections» par le terme «à des inspections inopinées». Le terme de « inspections sur place» était considéré par les experts comme ambigu, car n'étant pas un terme courant utilisé lors de la description des fonctions de contrôle de la sécurité par les autorités compétentes. De plus, les termes «inspection» et «inspection inopinée» sont utilisés dans le contexte du règlement de base et de ses règles de mise en œuvre relatives aux exigences de l'autorité. Sur la base de l'évaluation conduite par l'Agence, la modification proposée est considérée n'avoir aucun impact, ni sur les autorités compétentes, ni sur les organismes de formation, car elle tend seulement à clarifier l'intention de l'exigence. De plus, le champ d'application du terme «inspections» n'est pas défini dans la directive, alors que le sens

global d'une inspection peut être généralement trouvé dans le règlement de base (par exemple à l'article 54 du règlement de base).

77. Il convient également de relever que l'article 27, paragraphe 5, sur la reconnaissance mutuelle des homologations délivrées en accord avec les dispositions du présent règlement est redondant si l'on prend en considération l'article 11 du règlement de base. Du point de vue du processus d'élaboration législative, les dispositions déjà établies par une législation de rang supérieur ne doivent pas être répétées dans une règle de mise en œuvre et il conviendrait de supprimer le paragraphe. Cependant, ces considérations ne rencontrent pas les critères définis par le mandat limité donné à l'Agence pour la procédure accélérée.
78. L'article 28 du règlement proposé sur les **entités qualifiées** se base sur le paragraphe 6 de l'article 14 de la directive. L'article 13 du règlement de base autorise l'autorité compétente à déléguer toute tâche d'homologation. Sur la base du concept qui sous-tend le terme «homologation» dans le règlement de base, toute tâche de contrôle liée aux organismes de formation est considérée comme une tâche d'homologation car elle est nécessaire à l'obtention ou au maintien en état de validité d'un certificat. Il est dès lors proposé de supprimer la référence spécifique à une tâche particulière de l'autorité compétente. Sur la base de l'article 13 du règlement de base, l'autorité compétente peut déléguer toute tâche à l'exception de la délivrance des licences et certificats (ainsi que la limitation, la suspension ou le retrait de ces derniers). De plus, la référence à l'article 3 du règlement (CE) n° 550/2004 a été remplacée par une référence à l'article 13 du règlement de base comme étant la base légale pour cette règle de mise en œuvre. Il est également important de souligner que le règlement (CE) n° 1070/2009 a modifié l'article 3 du règlement (CE) n° 550/2004 et remplacé le terme «organisme reconnu» par le terme «entité qualifiée». Pour la seconde phase, l'Agence évaluera la nécessité de maintenir un tel article, en prenant en compte le fait que ses dispositions sont déjà incluses dans le règlement de base et que le paragraphe pourrait, en principe, être supprimé.
79. L'article 29 sur la **reconnaissance mutuelle des licences de contrôleurs de la circulation aérienne** transpose l'article 15 de la directive. En premier lieu, il convient de relever que les dispositions relatives à la reconnaissance mutuelle des licences et homologations délivrées en conformité avec les dispositions du présent règlement sont redondantes, compte tenu de l'article 11 du règlement de base. Du point de vue du processus d'élaboration législative, les dispositions déjà établies par la législation de rang supérieur ne doivent pas être répétées dans une règle de mise en œuvre et le paragraphe doit donc être supprimé. Cependant, ces considérations ne répondent pas aux critères définis par le mandat limité donné à l'Agence pour la procédure accélérée. Par ailleurs, la directive a une approche plus restrictive quant à la reconnaissance mutuelle, par rapport au règlement de base, étant donné qu'elle donne la possibilité aux États membres de ne pas reconnaître les licences des contrôleurs de la circulation aérienne qui n'ont pas atteint la limite d'âge minimum de 21 ans. Comme expliqué ci-dessus, cette limitation n'est pas en harmonie avec les principes du règlement de base et soulève des problèmes législatifs, une règle de mise en œuvre ne pouvant déroger à la législation de rang supérieur.
80. Pour surmonter les difficultés créées par les mandats conflictuels reçus, l'Agence propose à présent deux options à l'arbitrage politique. Dans l'option A, telle qu'elle est présentée dans le projet de texte, le paragraphe 1 consiste en une phrase unique, qui renforce le principe de reconnaissance mutuelle sans autre limitation. L'option B maintient toutefois en plus une seconde phrase ajoutant pour les États membres la possibilité d'une limitation concernant les contrôleurs de la circulation aérienne qui n'ont pas encore atteint la limite d'âge minimum de 21 ans. Pour ne pas compromettre le principe de reconnaissance mutuelle, cette limitation est formulée d'une façon légèrement différente par rapport à la directive et restreint l'exercice des privilèges des contrôleurs de la circulation aérienne qui n'ont pas atteint l'âge de 21 ans à l'État membre qui a délivré leur licence. Assurément l'option B du présent article ne peut être sélectionnée qu'en

conjonction avec l'option B présentée à l'article 8, paragraphe 3, point (a) sur l'octroi ou non de l'autorisation de déroger à l'exigence d'âge minimum.

81. Les paragraphes 2, 3 et 4 de la proposition d'article 29 reprennent intégralement le reste de l'article 15 de la directive. Ces exigences réglementent les procédures concernant les cas dans lesquels le titulaire d'une licence exerce les privilèges de la licence dans un État membre autre que celui qui a délivré la licence. Le contenu de ces paragraphes et la procédure qui y est décrite restent inchangés.

### **Chapitre 7 – Dispositions finales**

82. En raison de changements de la nature législative, de la chronologie et de la nature des obligations des États membres, certaines dispositions n'ont pas été transposées car elles ont été considérées comme obsolètes, telle que l'article 14, paragraphe 7 exigeant la présentation d'un rapport sur l'application de la directive à intervalles de 3 ans. La directive étant déjà abrogée et en prenant en considération l'entrée en vigueur attendue du présent règlement, il serait redondant de soumettre un rapport sur l'application de la directive. D'un autre côté les inspections de normalisation menées par l'Agence sur la base de cette règle de mise en œuvre fourniront à la Commission les informations nécessaires quant à l'application du présent règlement.
83. De façon identique, l'article 16 de la directive relatif à l'adaptation aux progrès techniques et scientifiques est considéré comme redondant si l'on prend en considération le niveau différent du nouveau dispositif législatif. Le fait d'utiliser un règlement de la Commission comme règle de mise en œuvre signifie que tout amendement de ce règlement devrait suivre la même procédure que pour les actes délégués (précédemment nommé «comitologie»), il n'est donc pas nécessaire de spécifier son applicabilité à certaines dispositions.
84. Il est suggéré en lieu et place d'incorporer à l'article 30 une nouvelle **clause de révision**, avec pour objectif d'établir la conformité totale aux exigences essentielles du règlement de base. L'Agence propose de réaliser une évaluation du système européen d'octroi de licences des contrôleurs de la circulation aérienne, qui donnerait lieu à un avis identifiant les améliorations supplémentaires nécessaires et la nécessité d'établir la conformité totale avec les exigences essentielles. Cet avis pourrait également inclure d'éventuelles modifications du présent règlement. Une telle clause de révision constitue un élément habituel des règles de mise en œuvre déjà adoptées en matière de sécurité de l'aviation.
85. L'article 17 de la directive instituant un comité et spécifiant la procédure applicable n'est pas pertinent dans une règle de mise en œuvre, étant donné que cette règle ne délègue pas de tâches à un niveau inférieur et le comité responsable des domaines liés à l'octroi de licences des contrôleurs de la circulation aérienne est d'ores et déjà défini par l'article 8 quater, paragraphe (10) du règlement de base. En conséquence, cette disposition n'a pas été transposée.
86. L'article 18 de la directive sur les pénalités est également considéré comme inutile, ce sujet étant suffisamment réglementé par l'article 68 du règlement de base.
87. En ce qui concerne les **dispositions transitoires**, deux nouvelles dispositions sont insérées à l'article 31 pour maintenir l'applicabilité des mentions de qualification nationales qui auront été établies par les États membres sur la base de l'article 7, paragraphe 4 de la directive et pour laisser la possibilité aux États membres de limiter l'exercice des privilèges d'une mention d'unité en dessous d'un âge donné, sur la base de l'article 10 de la directive. L'Agence propose d'autoriser les États membres faisant déjà usage de ces dispositions à maintenir l'application de leur législation nationale existante, à titre transitoire, jusqu'à ce que les règles communes dans ces domaines soient élaborées et deviennent applicables. En ce qui concerne les règles communes de la seconde phase, il convient de noter que leur établissement, mais également leur application, nécessiteront des périodes de transition et d'adaptation afin de garantir que

les prestataires de services de navigation aérienne ont les moyens d'adapter leurs plans et politiques aux exigences ultérieurement modifiées. Le très net avantage de cette approche est de permettre une transition souple, telle qu'exigée par le règlement de base, sans compromettre le système établi par ce dernier, en autorisant les États membres à continuer à établir des dérogations aux règles générales hors de la possibilité qui y est offerte. Pour assurer une information adéquate, il est exigé des États membres qu'ils informent l'Agence en cas de recours à ces dispositions transitoires.

88. Des dispositions supplémentaires sont incluses dans cet article afin de refléter les **dispositions transitoires** nécessaires en ce qui concerne les licences, qualifications, mentions, attestations médicales et homologations d'organismes de formation.
- Les dispositions de l'article 31, paragraphe 4, sont destinées à appliquer aux licences, qualifications, mentions, attestations médicales et homologations d'organismes de formation délivrées sur la base de législations nationales établies en accord avec les dispositions pertinentes de la directive, la règle dite «du grand-père».
  - Les dispositions de l'article 31, paragraphe 5 garantissent que les candidats ayant déjà fait la demande d'une licence, qualification, mention, d'une attestation médicale ou d'une homologation d'organisme de formation, mais auxquels ces derniers n'ont pas encore été délivrés, démontrent leur conformité avec les dispositions du présent règlement avant que la licence, qualification, mention ou homologation concernée ne soit délivrée. Les exigences concernées n'ayant pas été fondamentalement modifiées par rapport à celles contenues dans la directive, l'Agence considère l'impact de cette disposition comme étant faible.
  - Les dispositions des paragraphes 6 et 7 de l'article 31 sont nécessaires aux organismes de formation ayant l'Agence pour autorité compétente (organismes de formation ayant leur lieu principal d'activité à l'extérieur du territoire des États membres). Les dispositions de l'article 31, paragraphe 6 garantissent la continuité du processus d'homologation déjà engagé par l'(les) autorité(s) compétente(s) de l'(des) État(s) membre(s) afin d'assurer une transition souple pour ces candidats. Les dispositions de l'article 31, paragraphe 7 permettent d'assurer le transfert des activités de contrôle de l'(des) autorité(s) de l'(des) État(s) membre(s) à l'Agence six mois après l'entrée en vigueur de ce règlement. L'Agence considère qu'une durée de six mois suffirait pour se préparer à prendre les responsabilités attribuées par le législateur dans le règlement de base (voir article 22 ter).
89. L'article 20 de la directive sur la transposition n'est pas applicable en raison du changement de nature du dispositif législatif; en conséquence, cette disposition n'a pas été transposée. Une fois mis en œuvre, ce règlement sera contraignant dans son intégralité et directement applicable dans tous les États membres.
90. En ce qui concerne **l'entrée en vigueur** de ce règlement, l'Agence propose l'approche standard, c'est-à-dire au 20<sup>e</sup> jour suivant sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. Ceci est également en accord avec la récente demande des États membres d'accélérer la mise en œuvre du paquet dénommé SES II.

### **Annexes**

91. L'annexe I, contenant les **spécifications applicables aux licences**, reste inchangée, mis à part quelques mises à jour éditoriales mineures.
92. L'annexe II, spécifiant les **exigences en matière de formation**, contient une référence actualisée à la dernière édition du document Eurocontrol *Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training* du 21 octobre 2008, qui est considérée comme une mise à jour technique nécessaire. De plus, l'exigence issue de l'article 4, paragraphe 8 de la directive, de former les contrôleurs de la circulation aérienne à la sécurité, à la sûreté et à la gestion de crise, est ajoutée, sur la base de l'opinion des

experts, aux exigences de formation en unité de la partie B et aux exigences de formation continue de la partie C, avec pour objectif de garantir que les contrôleurs de la circulation aérienne soient suffisamment formés en particulier aux problématiques de sûreté locale et de gestion de crise, et bien entendu également à la sécurité.

93. Les points descriptifs de l'annexe III ayant été déplacés à l'article 12 sur la mention linguistique, cette annexe ne contient plus que le tableau présentant l'**échelle d'évaluation des compétences linguistiques**.
94. L'annexe IV a également été rationalisée par l'insertion d'éléments descriptifs dans les articles correspondants; en conséquence, elle ne contient que le précédent paragraphe 2 relatif aux **spécifications applicables aux homologations d'organismes de formation**.

#### IV. Analyse d'impact réglementaire

95. L'objectif d'une analyse d'impact réglementaire (AIR) est d'évaluer les conséquences de certaines règles et exigences à élaborer. Dans le cas présent, cela concernerait l'introduction des exigences relatives à l'octroi de licences de contrôleurs de la circulation aérienne. L'évaluation aurait donc pour but de soutenir le processus de prise de décision quant à la mise en œuvre du règlement de base modifié.
96. L'objectif et la méthodologie d'une AIR ont été expliqués dans plusieurs documents associés, par exemple l'AIR sur l'extension de la compétence de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) à la réglementation concernant la gestion du trafic aérien et les services de la navigation aérienne (GTA/SNA) <sup>9</sup>.
97. La mise en œuvre du règlement de base relativement à l'octroi de licences de contrôleurs de la circulation aérienne nécessite à présent deux phases. La première phase (procédure accélérée) a pour but le transfert de la directive déjà existante sans changement significatif au niveau des exigences essentielles, en accord avec les instructions données par la Commission et les décisions prises par le comité sur le ciel unique.
98. Le présent avis comprend un ensemble de projets de mesures d'application qui ont été transférées de la directive 2006/23/CE. Il n'y a pas de changement essentiel du contenu de la directive qui aurait justifié une analyse complémentaire dans le contexte d'une AIR, ce qui signifie que les modifications mineures catégorisées et expliquées ci-dessus ne permettraient aucune autre alternative ou option, méritant alors une étude supplémentaire. C'est pourquoi une AIR spécifique n'a pas été envisagée à ce stade.
99. Bien qu'il ne puisse être conclu qu'il n'existe pas de risque immédiat dans le domaine de la GTA, il existe cependant de nombreux aspects qui doivent être abordés. Le contrôle, la surveillance et la mise en œuvre ne fonctionnent toujours pas convenablement et il n'y a toujours pas d'uniformité quant à la mise en œuvre des mesures de sécurité de la GTA/SNA. L'AIR sur l'extension du système de l'AESA à la réglementation de la gestion du trafic aérien et des services de la navigation aérienne (GTA/SNA) <sup>10</sup> a déjà affirmé, et cette analyse le confirme, que des actions doivent être engagées. Bien que le ciel européen soit sûr, il est clair que certains aspects doivent être abordés. C'est le but principal d'une réglementation claire et d'un contrôle uniforme. Ceci sera évalué et abordé plus avant dans la seconde phase de la mise en œuvre.

---

<sup>9</sup> [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/EASA-2008-0005-00-00-ENFR.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/EASA-2008-0005-00-00-ENFR.pdf)

<sup>10</sup> [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/EASA-2008-0005-00-00-ENFR.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/EASA-2008-0005-00-00-ENFR.pdf)

## V. Conclusions

100. L'Agence a élaboré cet avis en réponse à la demande de la Commission européenne et du comité sur le ciel unique de mettre en œuvre l'extension du système réglementaire européen de sécurité de l'aviation à la GTA/SNA dans une première phase, au travers d'une procédure dite «accélérée». Ce faisant l'Agence a fidèlement reflété les conseils supplémentaires reçus durant la procédure de la part de la Commission, du comité sur le ciel unique et du conseil d'administration de l'AESA ainsi que de toutes les parties intéressées impliquées.
101. L'Agence est convaincue que cette procédure accélérée apportera des bénéfices rapides au système de règlement de la sécurité, tels que:
- l'applicabilité directe d'un règlement de la Commission atteint de manière plus efficace le niveau uniforme élevé de sécurité en comparaison avec une directive ayant des niveaux et des méthodes de transposition nationale différents et divergents;
  - un système d'octroi de licences passant par des règles directement applicables devrait faciliter l'établissement d'accords relatifs aux blocs d'espaces opérationnels (FAB);
  - l'Agence peut développer des moyens acceptables de conformité et des spécifications d'homologation dont l'utilisation facilitera la conformité aux règles et assurera la proportionnalité et la subsidiarité nécessaires. Cela implique également l'utilisation des meilleures pratiques de la branche;
  - les nouvelles règles en place fournissent la base légale pour les inspections de normalisation destinées à garantir l'application sûre et uniforme de règles communes et à assister les autorités dans leur rôle de contrôle de la sécurité;
  - l'Agence deviendra l'autorité compétente dans les tâches que lui attribuent la législation - pour les prestataires de SNA pan-européens et non-européens, ainsi que pour les organismes de formation de contrôleurs de la circulation aérienne non-européens;
  - d'autres éléments du système européen de sécurité de l'aviation - tels que les agréments de coopération internationale ainsi que les mesures d'application définies dans le règlement de base - deviendraient applicables également à ce domaine;
  - l'Agence peut contribuer, à travers diverses mesures réglementaires, à la mise en œuvre du SES II, y compris en particulier le soutien aux accords relatifs aux blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB), la transposition des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, le contrôle de la sécurité des fonctions de gestion du réseau GTA et le soutien à la mise en œuvre du programme SESAR.

102. L'Agence recommande que la Commission entame le processus exécutif pour l'adoption du nouveau règlement de la Commission sur l'octroi des licences et la certification médicale des contrôleurs de la circulation aérienne sur la base du présent avis.

Cologne, le 28 mai 2010

P. GOUDOU  
Directeur Exécutif