

**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****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

(1) Dans sa communication du 15 novembre 2005 au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, intitulée «L'extension des missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne — Un agenda pour 2010», la Commission faisait part de son intention d'étendre progressivement les missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») dans la perspective d'une approche systémique globale de la sécurité et de l'interopérabilité des aéroports et aéroports, des services de navigation aérienne (ci-après les «SNA») et de la gestion du trafic aérien (ci-après la «GTA»).

(2) La croissance continue du transport aérien en Europe pose de nombreux problèmes, notamment en ce qui concerne les principaux critères de sécurité des aéroports et de la GTA/SNA. Il est donc nécessaire d'instaurer des mesures d'atténuation des risques pour garantir la sécurité selon une approche réglementaire globale et harmonisée dans tous les États membres.

(3) Les réalisations au titre de l'initiative sur le ciel unique européen doivent être complétées par un volet sur l'harmonisation de la sécurité applicable aux aéroports et à la GTA/SNA. À cette fin, un cadre réglementaire approprié en matière de sécurité devrait également être mis en place, eu égard au déploiement de nouvelles technologies dans ce domaine.

(4) Conformément aux normes établies et aux pratiques recommandées fixées par la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après la «convention de Chicago»), la Communauté devrait définir des exigences essentielles applicables aux produits, pièces et équipements aéronautiques, aux aéroports et à la fourniture de GTA/SNA, des exigences essentielles applicables aux personnes et organismes contribuant à l'exploitation des aéroports et à la fourniture de GTA/SNA, et des exigences essentielles applicables aux personnes et produits intervenant dans la formation et la surveillance médicale des contrôleurs aériens. La Commission devrait être habilitée à élaborer les règles de mise en œuvre requises.

(5) Étant donné que les services consistant à générer, traiter, mettre en forme et fournir des données aux fins de la navigation aérienne diffèrent des services de navigation aérienne définis dans le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») <sup>(4)</sup>, la Commission devrait établir des exigences spécifiques adaptées à ces services.

(6) Il ne serait pas judicieux de soumettre tous les aéroports à des règles communes. En particulier, les aéroports qui ne sont pas ouverts au public et les aéroports qui sont essentiellement utilisés pour l'aviation de loisir ou sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien autres que les vols effectués selon les règles de navigation aux instruments et qui comportent des pistes revêtues de moins de 800 m devraient rester sous le contrôle réglementaire des États membres sans que le présent règlement n'impose aux autres États membres l'obligation de reconnaître ces dispositions nationales. Toutefois, les États membres devraient prendre des mesures proportionnées pour relever globalement le niveau de sécurité de l'aviation de loisir et de l'ensemble des services commerciaux de transport aérien. La Commission réévaluera, en temps voulu, la possibilité d'étendre le champ d'application aux aéroports qui en sont actuellement exclus, de façon modulaire et en tenant pleinement compte des incidences que cela pourrait avoir sur ces aéroports.

<sup>(1)</sup> JO C 182 du 4.8.2009, p. 50.

<sup>(2)</sup> JO C 120 du 28.5.2009, p. 52.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 25 mars 2009 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 7 septembre 2009.

<sup>(4)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

- (7) Compte tenu de la grande variété des aérodromes et de la forte singularité de leurs infrastructures et de leurs environnements, les règles communes de sécurité des aérodromes devraient offrir la flexibilité nécessaire pour une mise en conformité sur mesure, en maintenant un équilibre adéquat entre les règles de mise en œuvre, les spécifications de certification et les moyens acceptables de mise en conformité. Ces règles devraient être proportionnées à la taille, au trafic, à la catégorie et à la complexité des aérodromes ainsi qu'à la nature et au volume des opérations qui y sont réalisées, de façon à épargner des charges administratives et financières superflues, notamment dans le cas des petits aérodromes où le transport de personnes est limité.
- (8) Les infrastructures et l'exploitation d'un aérodrome devraient être certifiées par un certificat unique. Toutefois, les États membres peuvent délivrer des certificats distincts pour les infrastructures et l'exploitation d'un aérodrome. Dans ce cas, ces certificats devraient être délivrés par la même autorité. Les exploitants de plusieurs aérodromes qui ont mis en place des fonctions centrales appropriées peuvent demander un seul certificat couvrant l'exploitation et la gestion de tous les aérodromes relevant de leur responsabilité.
- (9) Les produits, pièces et équipements aéronautiques, les aérodromes et leurs équipements, les exploitants exerçant une activité de transport aérien commercial et participant à l'exploitation des aérodromes, les systèmes et prestataires de GTA/SNA, ainsi que les pilotes et contrôleurs aériens, et les personnes, produits et organismes intervenant dans leur formation et leur surveillance médicale, devraient être certifiés ou agréés dès lors qu'il est constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles que la Communauté définira conformément aux normes établies et aux pratiques recommandées fixées par la convention de Chicago. La Commission devrait être habilitée à élaborer les règles de mise en œuvre requises pour établir les conditions de la délivrance du certificat ou de son remplacement par une déclaration d'aptitude, en tenant compte des risques liés aux différents types d'exploitation ou de services.
- (10) Les règles de mise en œuvre relatives à la certification de la conception, de la fabrication et de l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA ainsi qu'aux organismes qui sont chargés de la conception, de la fabrication et de l'entretien ne devraient être mises en place que lorsqu'elles ont trait aux questions essentielles en matière de sécurité identifiées à la suite d'une analyse d'impact détaillée.
- (11) La Commission compte entamer en temps utile la réalisation d'un examen concernant la faisabilité et la nécessité de la création d'organismes accrédités pour la certification des systèmes de GTA/SNA, ainsi qu'une évaluation de l'ensemble des options possibles et de leurs incidences. La Commission pourrait, le cas échéant, présenter une proposition visant à réexaminer le présent règlement sur la base d'une analyse d'impact complète.
- (12) Dans le système institutionnel communautaire, la responsabilité de la mise en œuvre du droit communautaire incombe au premier chef aux États membres. Les tâches de certification requises par le présent règlement et par ses règles de mise en œuvre doivent donc être exécutées au niveau national. Dans certains cas bien précis, l'Agence devrait toutefois être également habilitée à effectuer des tâches de certification comme le prévoit le présent règlement. Pour la même raison, l'Agence devrait être autorisée à prendre les mesures nécessaires dans les domaines régis par le présent règlement lorsqu'il s'agit du meilleur moyen pour garantir l'uniformité et faciliter le fonctionnement du marché intérieur.
- (13) Les règles de mise en œuvre que l'Agence doit élaborer dans le domaine de la GTA/SNA devraient être établies en fonction des résultats du processus de consultation de l'Agence sur une base qui devrait être adaptée aux nouvelles parties intéressées et elles devraient reposer sur les dispositions du règlement (CE) n° 549/2004, du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»<sup>(1)</sup>), du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»<sup>(2)</sup>), du règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»<sup>(3)</sup>) et, en particulier, sur les exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol transposées. Ces règles de mise en œuvre devraient être adoptées par la Commission conformément à la procédure de réglementation qui figure à l'article 5 du règlement (CE) n° 549/2004. Il convient de concevoir des mécanismes transitoires afin d'assurer la continuité des agréments déjà accordés en vertu des dispositions de ces règlements.
- (14) Les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 incluent plusieurs fonctions de réglementation de la GTA, y compris, mais non exclusivement, l'interopérabilité et la gestion des courants de trafic aérien et de l'espace aérien. Tous ces domaines comportent des aspects liés à la sécurité qui doivent être correctement traités. C'est pourquoi, lorsqu'ils établissent la réglementation en la matière, les États membres et la Commission devraient garantir une couverture adéquate des aspects liés à la sécurité grâce à une coordination appropriée avec l'Agence.
- (15) L'objectif général est de transférer efficacement vers l'Agence les fonctions et tâches assumées jusqu'ici par les États membres, y compris celles résultant de leur coopération par l'intermédiaire de la commission d'examen de la sécurité d'Eurocontrol, sans entraîner de baisse des niveaux de sécurité actuellement élevés, ni d'incidence négative sur les procédures de certification. Il convient d'arrêter les mesures de transition appropriées. L'Agence devrait disposer de ressources suffisantes pour ses nouvelles tâches, et le calendrier relatif à l'affectation de ces ressources devrait se fonder sur les besoins qui ont été définis et sur le calendrier relatif à l'adoption et à l'applicabilité des règles de mise en œuvre correspondantes.

(1) JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

(2) JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

(3) JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.

- (16) Le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> établit un cadre approprié et complet pour la définition et la mise en œuvre de règles techniques et de procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile. Il convient donc d'abroger 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 <sup>(2)</sup>, sans préjudice des certifications ou agréments de produits, de personnes et d'organismes déjà accordés conformément à ladite directive.
- (17) Eu égard à la réglementation des professions qui ne sont pas couvertes par le présent règlement, il convient que les États membres conservent les compétences leur permettant d'établir ou de maintenir, de manière discrétionnaire, notamment les conditions en matière de certification ou d'octroi de licences applicables au personnel.
- (18) Les règles de mise en œuvre que l'Agence doit élaborer dans le domaine de la GTA/SNA devraient être établies dans le contexte d'une révision globale des exigences en matière de sécurité figurant dans la législation relative au ciel unique européen, notamment, les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004. Afin d'éviter toute redondance des exigences de sécurité applicables aux services GTA/SNA, d'une part, et d'éviter tout vide juridique résultant d'une absence d'exigences de sécurité applicables, d'autre part, la date d'entrée en vigueur des modifications apportées à la législation relative au ciel unique européen devrait être alignée sur celles prévues pour l'entrée en vigueur des nouvelles mesures de sécurité élaborées en vertu du présent règlement.
- (19) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>(3)</sup>.
- (20) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à adopter des règles de mise en œuvre pour l'octroi de licences aux contrôleurs aériens et les agréments associés, les aéroports et leur exploitation, la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et les certificats associés, la supervision et l'application, ainsi qu'à adopter un règlement sur les honoraires et redevances de l'Agence. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du règlement (CE) n° 216/2008, y compris en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (21) Sans préjudice des compétences des États membres, la Commission pourrait, le cas échéant, adresser des recom-

mandations au Conseil en vue de la mise en place d'un cadre de coordination entre la Communauté et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne les audits de sécurité, ce afin d'éviter toute redondance et de favoriser une utilisation efficace des ressources.

- (22) L'Agence devrait assurer l'implication de toutes les parties intéressées à l'élaboration des mesures de sécurité. Les avis relatifs à la réglementation devraient s'appuyer sur une large consultation de l'ensemble des parties intéressées, y compris les opérateurs des petites entreprises, ainsi que sur une véritable évaluation de l'impact potentiel de ces mesures dans les domaines d'application. Conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 216/2008, l'organe consultatif des parties intéressées devrait être consulté par l'Agence avant toute prise de décision,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement (CE) n° 216/2008 est modifié comme suit:

- 1) L'article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

«*Article premier*

**Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique:
- a) à la conception, la production, l'entretien et l'exploitation de produits, de pièces et d'équipements aéronautiques, ainsi qu'aux personnels et organismes participant à la conception, la production et l'entretien de ces produits, pièces et équipements;
  - b) aux personnels et organismes participant à l'exploitation d'aéronefs;
  - c) à la conception, l'entretien et l'exploitation des aéroports, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant et, sans préjudice de la législation communautaire et nationale en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, à la protection des abords des aéroports;
  - d) à la conception, la production et l'entretien d'équipements d'aéroport, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
  - e) à la conception, la production et l'entretien de systèmes et de composants pour la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne (ci-après "GTA/SNA"), ainsi qu'aux personnels et organismes y participant;
  - f) à la GTA/SNA, ainsi qu'aux personnels et organismes y participant.

<sup>(1)</sup> JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 114 du 27.4.2006, p. 22.

<sup>(3)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

2. Le présent règlement ne s'applique pas:

- a) aux produits, pièces, équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points a) et b), pendant le déroulement d'opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues. Les États membres s'engagent à faire en sorte que ces opérations ou activités soient menées en tenant dûment compte, dans la mesure du possible, des objectifs du présent règlement;
- b) aux aérodromes ou parties d'aérodrome, ainsi qu'aux équipements, personnels et organismes visés au paragraphe 1, points c) et d), qui sont exploités par l'armée et sous son contrôle;
- c) à la GTA/SNA, y compris aux systèmes et composants, ainsi qu'aux personnels et organismes visés au paragraphe 1, points e) et f), qui sont fournis ou mis à disposition par l'armée. Les États membres s'engagent à faire en sorte que les aéronefs visés au point a) du présent paragraphe soient, le cas échéant, séparés des autres aéronefs.

3. Dans la mesure du possible, les États membres veillent à ce que les installations militaires ouvertes au public visées au paragraphe 2, point b), et les services fournis au public par du personnel militaire, visés au paragraphe 2, point c), offrent un niveau de sécurité au moins aussi efficace que celui requis par les exigences essentielles définies aux annexes V *bis* et V *ter*»

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) Le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) "pièces et équipements", les instruments, équipements, mécanismes, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires, y compris les systèmes de communication, qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol; cela comprend les parties de la cellule, du moteur ou des hélices et l'équipement utilisé pour manœuvrer l'aéronef depuis le sol;»

b) Le point suivant est inséré:

«d bis) "composants GTA/SNA", les composants tels que définis à l'article 2, point 19), du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre") (\*);

(\*) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.»

c) Le point h) est remplacé par le texte suivant:

«h) "exploitant", toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs ou un ou plusieurs aérodromes;»

d) Les points suivants sont ajoutés:

«m) "aérodrome", toute zone définie (y compris les bâtiments, installations et équipements) s'étendant à terre ou sur l'eau ou encore sur une structure fixe, une structure off-shore fixe ou une structure flottante, destinée à être utilisée en tout ou partie pour l'arrivée et le départ des aéronefs et pour leur circulation de surface;

n) "équipements d'aérodrome", les équipements, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour contribuer à l'exploitation d'un aéronef sur un aérodrome;

o) "aire de trafic", une aire définie destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement, le stationnement ou l'entretien;

p) "service de gestion d'aire de trafic", un service fourni pour gérer les activités et le mouvement des aéronefs et des véhicules sur une aire de trafic;

q) "GTA/SNA", les fonctions de gestion du trafic aérien telles que définies à l'article 2, point 10), du règlement (CE) n° 549/2004, les services de navigation aérienne définis à l'article 2, point 4), du même règlement et les services consistant à générer, traiter, mettre en forme et fournir des données critiques pour la sécurité à la circulation aérienne générale aux fins de la navigation aérienne;

r) "système de GTA/SNA", toute combinaison d'équipements et de systèmes de sécurité tels que définis à l'article 2, point 39), du règlement (CE) n° 549/2004;

s) "service d'information de vol", un service assuré dans le but de fournir les conseils et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.»

3) À l'article 4, les paragraphes suivants sont insérés:

«3 bis. Les aérodromes, y compris leurs équipements, situés sur le territoire soumis aux dispositions du traité, qui sont ouverts au public, sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien et pour lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments, et:

a) qui comprennent des pistes revêtues de 800 m au moins; ou

b) qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères,

satisfont aux exigences du présent règlement. Les personnels et les organismes participant à l'exploitation de ces aérodromes satisfont aux exigences du présent règlement.

3 *ter*. Par voie de dérogation au paragraphe 3 *bis*, les États membres peuvent décider d'exempter des dispositions du présent règlement les aérodromes qui:

— ne reçoivent pas plus de 10 000 passagers par an, et

— ne reçoivent pas plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année.

Si une telle dérogation accordée par un État membre n'est pas conforme aux objectifs généraux en matière de sécurité prévus par le présent règlement ou à toute autre disposition du droit communautaire, la Commission arrête, conformément à la procédure visée à l'article 65, paragraphe 7, une décision visant à ne pas autoriser la dérogation en question. Le cas échéant, l'État membre concerné retire la dérogation en question.

3 *quater*. La GTA et les SNA assurés dans l'espace aérien du territoire auquel le traité s'applique, ainsi que dans tout autre espace aérien dans lequel les États membres appliquent le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien") (\*) conformément à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, dudit règlement, satisfont aux exigences du présent règlement. Les systèmes et composants, personnels et organismes contribuant à la fourniture de GTA/SNA satisfont aux exigences du présent règlement.

(\*) JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.»

4) À l'article 5, paragraphe 2, les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«b) les mesures visées au paragraphe 5 peuvent définir une exigence de certification concernant les pièces et équipements. Les certificats des pièces et équipements sont délivrés lorsque le demandeur a démontré que les pièces et équipements sont conformes aux spécifications détaillées en matière de navigabilité définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1;

c) aucun aéronef n'est exploité à moins d'être muni d'un certificat de navigabilité valable. Le certificat est délivré lorsque le demandeur a démontré que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée par le certificat de type et que les documents, inspections et essais pertinents démontrent que l'état de l'aéronef garantit la sécurité de l'exploitation. Ce certificat de navigabilité reste valable aussi longtemps qu'il n'est pas suspendu, abrogé ou retiré et aussi longtemps que l'aéronef est entretenu conformément aux exigences essentielles relatives au maintien de la navigabilité exposées à l'annexe I, point 1.d, et aux mesures arrêtées en application du paragraphe 5;»

5) À l'article 7, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Un certificat est exigé concernant chaque simulateur d'entraînement au vol utilisé pour la formation des pilotes. Le certificat est délivré lorsque le demandeur a démontré que le simulateur satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe III.»

6) L'article 8 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. L'exploitation des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), satisfait aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV et, le cas échéant, à l'annexe V *ter*.»

b) Le paragraphe 5 est modifié comme suit:

i) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) les conditions d'exploitation d'un aéronef conformément aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV et, le cas échéant, à l'annexe V *ter*;»

ii) le point g) est remplacé par le texte suivant:

«g) les conditions dans lesquelles l'exploitation des aéronefs visés à l'annexe II, point a) ii), et points d) et h), lorsqu'ils sont utilisés pour le transport aérien commercial, satisfait aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe IV et, le cas échéant, à l'annexe V *ter*.»

c) Au paragraphe 6, le tiret suivant est ajouté:

«— tiennent compte des aspects liés à la sécurité de la GTA/SNA.»

7) Les articles suivants sont insérés:

«Article 8 bis

### **Aérodromes**

1. Les aérodromes et équipements d'aérodrome ainsi que l'exploitation des aérodromes satisfont aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V bis et, le cas échéant, à l'annexe V ter.

2. Les aérodromes, les équipements d'aérodrome et l'exploitation des aérodromes sont conformes aux exigences essentielles et sont établis conformément aux dispositions suivantes:

a) un certificat est exigé pour chaque aérodrome. Le certificat et la certification des modifications de ce certificat sont délivrés lorsque le demandeur a démontré que l'aérodrome est conforme à la base de certification d'aérodrome exposée au point b), et que l'aérodrome ne présente pas de particularité ou caractéristique compromettant la sécurité d'exploitation. Le certificat porte sur l'aérodrome, son exploitation et ses équipements liés à la sécurité;

b) la base de certification pour un aérodrome est constituée par les éléments suivants:

i) les spécifications de certification applicables au type de cet aérodrome;

ii) les dispositions pour lesquelles un niveau de sécurité équivalent a été accepté; et

iii) les spécifications techniques détaillées nécessaires lorsque les caractéristiques de conception de cet aérodrome ou l'expérience acquise durant son exploitation rendent l'une des spécifications visées au point i) inappropriée ou insuffisante pour garantir la conformité aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V bis;

c) les mesures visées au paragraphe 5 peuvent définir une exigence de certification concernant les équipements d'aérodrome critiques pour la sécurité. Le certificat pour de tels équipements est délivré lorsque le demandeur a démontré que les équipements sont conformes aux spécifications détaillées définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1;

d) les organismes responsables de l'exploitation des aérodromes démontrent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Ces capacités et moyens sont attestés par la délivrance du certificat visé au point a). Ils peuvent également être attestés par la délivrance d'un certificat distinct si l'État membre dans lequel se trouve l'aérodrome en décide ainsi. Ce certificat précise les privilèges accordés à l'organisme certifié et la portée du certificat, y compris une liste des aérodromes qu'il peut exploiter;

e) par dérogation au point d), les États membres peuvent décider que les prestataires de services de gestion d'aire de trafic sont autorisés à déclarer qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis.

3. Les États membres s'assurent que des dispositions sont en vigueur pour protéger les aérodromes contre les activités et les modifications de leur environnement qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour les avions utilisant l'aérodrome.

4. Les exploitants d'aérodrome surveillent les activités et les modifications de leur environnement qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité de l'aviation dans les environs de l'aérodrome et prennent des mesures, dans les limites de leurs compétences, pour limiter les risques si nécessaire.

5. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels des exigences visées au présent article, en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4.

Ces mesures précisent en particulier:

a) les conditions pour établir et notifier à un demandeur la base de certification applicable à un aérodrome;

b) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux équipements d'aérodrome;

c) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats des aérodromes et certificats des équipements d'aérodrome, y compris les contraintes d'exploitation liées à la conception particulière de l'aérodrome;

d) les conditions d'exploitation d'un aérodrome conformément aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V bis et, le cas échéant, à l'annexe V ter;

e) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats visés au paragraphe 2, point d);

- f) les responsabilités des titulaires de certificats;
- g) les conditions de reconnaissance et de conversion des certificats des aérodromes délivrés par les États membres, y compris les mesures qui sont déjà autorisées par l'État membre concerné sur la base des dérogations à l'annexe 14 de la convention de Chicago qui ont été notifiées, avant l'entrée en vigueur du présent règlement;
- h) les conditions pour décider de ne pas accorder les dérogations visées à l'article 4, paragraphe 3 *ter*, y compris les critères pour les aérodromes de fret, les conditions de notification des aérodromes bénéficiant d'une dérogation et les conditions de révision des dérogations accordées;
- i) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité;
- j) les conditions et procédures relatives aux déclarations effectuées par les prestataires de services visés au paragraphe 2, point e), et à la supervision de ceux-ci.

6. Les mesures visées au paragraphe 5:

- a) reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans le domaine des aérodromes et tiennent compte des normes et pratiques recommandées de l'OACI applicables;
- b) sont proportionnées à la taille, au trafic, à la catégorie et à la complexité de l'aérodrome ainsi qu'à la nature et au volume de l'exploitation qu'il permet;
- c) tiennent compte de l'expérience acquise, au niveau mondial, en matière d'exploitation des aérodromes, ainsi que des progrès scientifiques et techniques;
- d) permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves;
- e) permettent la souplesse nécessaire pour une mise en conformité au cas par cas.

Article 8 *ter*

**GTA/SNA**

1. La fourniture de GTA/SNA satisfait aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V *ter* et, si cela est applicable, à l'annexe V *bis*.

2. Les prestataires de GTA/SNA sont tenus d'être titulaires d'un certificat. Le certificat est délivré lorsque le pres-

tataire a démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux privilèges du prestataire. Le certificat précise les privilèges accordés et le champ des services fournis.

3. Par dérogation au paragraphe 2, les États membres peuvent décider que les prestataires de services d'information de vol sont autorisés à déclarer qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis.

4. Les mesures visées au paragraphe 6 peuvent définir une exigence de certification concernant les organismes chargés de la conception, la fabrication et l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA critiques pour la sécurité. Le certificat de ces organismes est délivré lorsqu'ils ont démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Le certificat précise les privilèges accordés.

5. Les mesures visées au paragraphe 6 peuvent définir une exigence de certification, ou bien de validation de la part du prestataire de GTA/SNA, concernant les systèmes et composants de GTA/SNA critiques pour la sécurité. Le certificat de ces systèmes et composants est délivré, ou la validation est accordée, lorsque le demandeur a démontré que les systèmes et composants sont conformes aux spécifications détaillées définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées au paragraphe 1.

6. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent article sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004.

Ces mesures précisent en particulier:

- a) les conditions de fourniture de GTA/SNA conformément aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V *ter* et, le cas échéant, à l'annexe V *bis*;
- b) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux systèmes et composants de GTA/SNA;
- c) les conditions de délivrance, maintien, modification, suspension ou retrait des certificats visés aux paragraphes 2 et 4;
- d) les responsabilités des titulaires de certificats;

- e) les conditions et procédures relatives aux déclarations effectuées par les prestataires de services visés au paragraphe 3 et à la supervision de ceux-ci;
  - f) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.
7. Les mesures visées au paragraphe 6:
- a) reflètent l'état de l'art et les meilleures pratiques dans le domaine de la GTA/SNA;
  - b) sont proportionnées au type et à la complexité des services fournis;
  - c) tiennent compte de l'expérience acquise, au niveau mondial, en matière de GTA/SNA, ainsi que des progrès scientifiques et techniques;
  - d) sont élaborées en utilisant autant que possible les dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 549/2004, du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services") (\*), du règlement (CE) n° 551/2004 et du règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité") (\*\*) et prévoient des mécanismes transitoires pour assurer la continuité des certificats déjà accordés en vertu de ces règlements; à l'origine, elles incluent les dispositions en matière de sécurité contenues dans ces règlements et, le cas échéant, dans le cas de futures modifications, elles tiennent compte des progrès scientifiques et techniques les plus récents;
  - e) permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.

#### Article 8 quater

##### Contrôleurs aériens

1. Les contrôleurs aériens ainsi que les personnes et organismes intervenant dans la formation et dans les examens, les contrôles et la surveillance médicale des contrôleurs aériens satisfont aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V *ter*.
2. Les contrôleurs aériens sont tenus d'être titulaires d'une licence et d'un certificat médical correspondant au service fourni.

3. La licence visée au paragraphe 2 n'est délivrée que lorsque le demandeur de la licence démontre qu'il satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives aux connaissances théoriques, aux compétences pratiques et linguistiques et à l'expérience exposées à l'annexe V *ter*.

4. Le certificat médical visé au paragraphe 2 n'est délivré que lorsque le contrôleur aérien satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale exposées à l'annexe V *ter*. Le certificat médical peut être délivré par un examinateur aéromédical ou par un centre aéromédical.

5. La licence et le certificat médical précisent les privilèges accordés au contrôleur aérien et la portée de ladite licence et dudit certificat.

6. La capacité des organismes de formation des contrôleurs aériens, des examinateurs aéromédicaux ou des centres aéromédicaux à assumer les responsabilités liées à leurs privilèges en matière de délivrance de licences et de certificats médicaux est reconnue par un certificat.

7. Un certificat est accordé aux organismes de formation, aux examinateurs aéromédicaux et aux centres aéromédicaux des contrôleurs aériens qui ont démontré satisfaire aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V *ter*. Le certificat précise les privilèges qu'il confère.

8. Les personnes chargées de dispenser une formation pratique ou d'évaluer les compétences des contrôleurs aériens sont titulaires d'un certificat. Le certificat est délivré lorsque la personne concernée a démontré qu'elle satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V *ter*. Le certificat précise les privilèges qu'il confère.

9. Les simulateurs d'entraînement au contrôle du trafic aérien satisfont aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V *ter*.

10. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent article, en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 65, paragraphe 4.

Ces mesures précisent en particulier:

- a) les différentes qualifications et mentions liées aux licences de contrôleur aérien;



- b) les conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences, des qualifications et mentions liées aux licences, des certificats médicaux, des agréments et des certificats, et les conditions dans lesquelles ces certificats et agréments peuvent ne pas être exigés, tout en prévoyant des mécanismes transitoires pour assurer la continuité des agréments et des certificats déjà délivrés;
- c) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, de qualifications et mentions liées aux licences, de certificats médicaux, d'agréments et de certificats;
- d) les conditions de reconnaissance et de conversion des licences de contrôleur aérien et les conditions de reconnaissance des certificats médicaux nationaux et de leur conversion en certificats médicaux communément reconnus.
11. Les mesures visées au paragraphe 10 reflètent l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et les progrès scientifiques et techniques, dans le domaine de la formation au contrôle de la circulation aérienne. Elles sont élaborées à l'origine sur la base des dispositions 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 (\*\*).
- 
- (\*) JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.  
(\*\*) JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.  
(\*\*\*) JO L 114 du 27.4.2006, p. 22.»
- 8) L'article 9 est modifié comme suit:
- a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point d), ainsi que leurs équipages et leur exploitation, sont conformes aux normes applicables de l'OACI. En l'absence de telles normes, ces aéronefs et leur exploitation sont conformes aux exigences énoncées aux annexes I, III, IV et, le cas échéant, l'annexe V *ter*, pour autant que ces exigences ne soient pas contraires aux droits conférés aux pays tiers par les conventions internationales.»
- b) Au paragraphe 5, le point suivant est ajouté:
- «e) les aspects liés à la sécurité de la GTA/SNA soient pris en compte.»
- 9) À l'article 10, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Les États membres, la Commission et l'Agence coopèrent pour garantir la conformité au présent règlement et à ses règles de mise en œuvre.»
- 10) L'article 11 est modifié comme suit:
- a) Les paragraphes 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant:
- «4. Dans l'attente de la prise d'effet des mesures visées à l'article 5, paragraphe 5, à l'article 7, paragraphe 6, et à l'article 9, paragraphe 4, et de l'expiration de toute période transitoire prévue par lesdites mesures, et sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats qui ne peuvent pas être délivrés au titre du présent règlement peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables.
5. Dans l'attente de la prise d'effet des mesures visées à l'article 8, paragraphe 5, et de l'expiration de toute période transitoire prévue par ces mesures, et sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats qui ne peuvent pas être délivrés au titre du présent règlement peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables.»
- b) Les paragraphes suivants sont insérés:
- «5 bis. Dans l'attente de la prise d'effet des mesures visées à l'article 8 bis, paragraphe 5, et à l'article 8 *quater*, paragraphe 10, et de l'expiration de toute période transitoire prévue par lesdites mesures, et sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats qui ne peuvent pas être délivrés au titre du présent règlement peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables.
- 5 ter. Dans l'attente de la prise d'effet des mesures visées à l'article 8 *ter*, paragraphe 6, et de l'expiration de toute période transitoire prévue par lesdites mesures, et sans préjudice de l'article 69, paragraphe 4, les certificats qui ne peuvent pas être délivrés au titre du présent règlement peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables ou, le cas échéant, sur la base des exigences applicables du règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne (\*).
- 
- (\*) JO L 335 du 21.12.2005, p. 13.»
- 11) À l'article 13, l'alinéa suivant est ajouté:
- «Les entités qualifiées ne délivrent pas de certificats.»
- 12) À l'article 18, les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:
- «c) publier des spécifications de certification et des moyens acceptables de mise en conformité, ainsi que tout document d'orientation concernant l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre;

- d) prendre les décisions appropriées concernant l'application des articles 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 54 et 55, y compris afin d'octroyer à des titulaires de certificats délivrés par elle-même des dérogations aux exigences de fond précisées dans le présent règlement et dans ses règles de mise en œuvre, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes et imprévues d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne soient pas préjudiciables au niveau de sécurité, qu'elles soient accordées pour une durée n'excédant pas deux mois, qu'elles soient notifiées à la Commission et qu'elles ne soient pas renouvelées;»
- 13) À l'article 19, paragraphe 2, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) des spécifications de certification et des moyens acceptables de mise en conformité, et».
- 14) Les articles suivants sont insérés:
- «Article 22 bis
- GTA/SNA**
- En ce qui concerne les GTA/SNA visés à l'article 4, paragraphe 3 *quater*, l'Agence:
- a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie;
- b) délivre et renouvelle les certificats des organismes établis hors du territoire soumis aux dispositions du traité qui sont chargés de fournir des services dans l'espace aérien du territoire d'application du traité;
- c) délivre et renouvelle les certificats des organismes fournissant des services paneuropéens;
- d) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies, ou si le titulaire du certificat ne s'acquitte pas des obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.
- Article 22 ter
- Certification des contrôleurs aériens**
- En ce qui concerne les personnes et les organismes visés à l'article 8 *quater*, paragraphe 1, l'Agence:
- a) effectue elle-même, ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et contrôles concernant les organismes qu'elle certifie et, le cas échéant, leur personnel;
- b) délivre et renouvelle les certificats des organismes de formation des contrôleurs aériens établis hors du territoire des États membres et, le cas échéant, de leur personnel;
- c) modifie, suspend ou retire le certificat concerné lorsque les conditions sous lesquelles elle l'a délivré ne sont plus remplies, ou si la personne physique ou morale titulaire du certificat ne satisfait pas aux obligations imposées par le présent règlement ou ses règles de mise en œuvre.»
- 15) À l'article 33, paragraphe 2, point c), la date du «30 septembre» est remplacée par celle du «30 novembre».
- 16) À l'article 44, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Les décisions de l'Agence prises en application des articles 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 55 ou 64 sont susceptibles de recours.»
- 17) À l'article 50, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- «2. Un recours en annulation des décisions de l'Agence prises en application des articles 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 55 ou 64 ne peut être formé devant la Cour de justice des Communautés européennes qu'après épuisement des voies de recours internes de l'Agence.»
- 18) L'article 52 est modifié comme suit:
- a) Au paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Dès que possible après l'entrée en vigueur du présent règlement, le conseil d'administration établit des procédures transparentes pour la délivrance des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation visés à l'article 18, points a) et c).»
- b) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- «2. Aux fins de l'élaboration par l'Agence, en application de l'article 19, des avis, spécifications de certification, moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation qui doivent être appliqués par les États membres, celle-ci instaure une procédure pour la consultation des États membres. À cet effet, elle peut créer un groupe de travail dans lequel chaque État membre a la faculté de nommer un expert.»

- 19) À l'article 55, paragraphe 1, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«L'Agence peut effectuer elle-même toutes les enquêtes nécessaires dans les entreprises, en application des articles 7, 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, et de l'article 24, paragraphe 2, ou en charger les autorités aéronautiques nationales ou des entités qualifiées.»

- 20) L'article suivant est inséré:

«Article 65 bis

**Modifications**

Conformément aux dispositions du traité, la Commission propose de modifier les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin de prendre en compte les exigences du présent règlement.»

- 21) Le titre de l'annexe V est remplacé par le texte suivant:

«Critères applicables aux entités qualifiées visées à l'article 13 (ci-après "entités qualifiées" ou "entités")»

- 22) Les annexes V bis et V ter figurant à l'annexe du présent règlement sont insérées.

*Article 2*

La directive 2006/23/CE est abrogée.

Les dispositions de la directive 2006/23/CE restent d'application, à titre transitoire, jusqu'à la date d'application des mesures visées à l'article 8 quater, paragraphe 10, du règlement (CE) n° 216/2008 modifié par le présent règlement.

*Article 3*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

La Commission adopte les mesures visées à l'article 8 bis, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 216/2008 modifié par le présent règlement avant le 31 décembre 2013. L'article 8 bis s'applique à partir des dates précisées par lesdites mesures.

La Commission adopte les mesures visées à l'article 8 ter, paragraphe 6, et à l'article 8 quater, paragraphe 10, du règlement (CE) n° 216/2008 modifié par le présent règlement avant le 31 décembre 2012. Les articles 8 ter et 8 quater s'appliquent à partir des dates précisées par lesdites mesures.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 21 octobre 2009.

Par le Parlement européen

Le président

J. BUZEK

Par le Conseil

La présidente

C. MALMSTRÖM

## ANNEXE

## «ANNEXE V bis

**EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX AERODROMES****A — Caractéristiques physiques, infrastructures et équipements**1. *Aire de manœuvre*

- a) Les aérodromes comprennent une aire identifiée pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs, qui remplit les conditions suivantes:
- i) l'aire d'atterrissage et de décollage présente des dimensions et des caractéristiques adaptées aux aéronefs auxquels elle est destinée;
  - ii) l'aire d'atterrissage et de décollage dispose, le cas échéant, d'une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus. Lesdites aires non destinées à une utilisation répétée doivent seulement être aptes à supporter les aéronefs;
  - iii) l'aire d'atterrissage et de décollage est conçue pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;
  - iv) la pente et les changements de pente de l'aire d'atterrissage et de décollage n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;
  - v) les caractéristiques de la surface de l'aire d'atterrissage et de décollage sont adaptées à son utilisation par les aéronefs prévus; et
  - vi) l'aire d'atterrissage et de décollage est libre de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
- b) Lorsqu'il y a plusieurs aires identifiées pour l'atterrissage et le décollage, celles-ci sont agencées de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
- c) L'aire identifiée pour l'atterrissage et le décollage est entourée par des aires délimitées. Ces aires sont destinées à protéger les aéronefs qui les survolent pendant les opérations de décollage ou d'atterrissage ou à atténuer les conséquences d'un atterrissage court, d'une sortie latérale de piste ou d'un dépassement de piste imprévus; ces aires remplissent les conditions suivantes:
- i) ces aires présentent des dimensions adaptées à l'exploitation prévue des aéronefs;
  - ii) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;
  - iii) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs. Cela ne doit pas empêcher d'y installer des équipements fragibles si l'exploitation des aéronefs l'exige; et
  - iv) chacune de ces aires dispose d'une force portante suffisante pour remplir sa fonction.
- d) Les aires d'un aérodrome destinées à la circulation au sol ou au stationnement des aéronefs, ainsi que leurs abords immédiats, sont conçus pour permettre l'exploitation, en toute sécurité, des aéronefs qui utiliseront l'une ou l'autre de ces aires, et ce quelles que soient les conditions prévues; elles remplissent les conditions suivantes:
- i) ces aires disposent d'une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus, sauf s'il s'agit d'aires uniquement destinées à une utilisation occasionnelle, lesquelles doivent seulement être aptes à supporter les aéronefs;
  - ii) ces aires sont conçues pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;

- iii) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;
  - iv) les caractéristiques de la surface de ces aires sont adaptées à leur utilisation par les aéronefs prévus; et
  - v) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour les aéronefs. Cela ne doit pas empêcher de placer, à des endroits ou dans des zones déterminés avec précision, les équipements nécessaires à l'aire en question.
- e) Toute autre infrastructure destinée à être utilisée par les aéronefs est conçue de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour les aéronefs qui l'utilisent.
- f) Les édifices, bâtiments, équipements ou zones de stockage sont situés et conçus de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.
- g) Les moyens nécessaires sont fournis pour éviter que des personnes non autorisées, des véhicules non autorisés ou des animaux d'une taille susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ne pénètrent sur l'aire de manœuvre, sans préjudice des dispositions nationales et internationales relatives à la protection des animaux.
2. *Dégagements*
- a) Afin de protéger les aéronefs approchant d'un aéroport pour y atterrir ou quittant un aéroport, il convient de définir des itinéraires ou zones d'arrivée et de départ. Ces itinéraires ou zones assurent aux aéronefs les dégagements exigés par rapport aux obstacles situés aux abords de l'aéroport en tenant dûment compte des caractéristiques physiques locales.
  - b) Ces dégagements sont appropriés à la phase de vol et au type d'exploitation effectué. Ils tiennent également compte des équipements utilisés pour déterminer la position des aéronefs.
3. *Aides visuelles et non visuelles et équipements d'aéroport*
- a) Les aides sont adaptées à leur usage, reconnaissables et fournissent des informations univoques aux utilisateurs dans toutes les conditions d'exploitation prévues.
  - b) Les équipements d'aéroport fonctionnent comme prévu dans les conditions d'exploitation prévues. Que ce soit dans des conditions d'exploitation normales ou en cas de panne, les équipements d'aéroport n'engendrent pas de risque pour la sécurité aérienne.
  - c) Les aides et leur système d'alimentation électrique sont conçus de sorte que les pannes n'entraînent pas la transmission d'informations inappropriées, trompeuses ou insuffisantes aux utilisateurs, ni l'interruption d'un service essentiel.
  - d) Les moyens de protection nécessaires sont fournis pour éviter à ces aides tout dommage ou perturbation.
  - e) Les sources de rayonnement ou la présence d'objets mobiles ou fixes ne créent pas d'interférence avec le fonctionnement des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques et ne nuisent pas à leur performance.
  - f) Le personnel concerné dispose d'informations sur l'exploitation et l'utilisation des équipements d'aéroport ainsi que d'indications claires sur les conditions qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité aérienne.
4. *Données relatives aux aéroports*
- a) Des données relatives à l'aéroport et aux services disponibles sont établies et actualisées.
  - b) Les données sont précises, lisibles, complètes et univoques. Un niveau d'intégrité approprié est maintenu.
  - c) Les données sont mises à la disposition des utilisateurs et des prestataires de SNA pertinents, en temps utile, par une méthode de communication suffisamment sûre et rapide.

## **B — Exploitation et gestion**

1. *L'exploitant d'aéroport est responsable de l'exploitation de l'aéroport. Les responsabilités de l'exploitant d'aéroport sont les suivantes:*
- a) l'exploitant d'aéroport dispose, directement ou en sous-traitance, de tous les moyens nécessaires pour assurer, en toute sécurité, l'exploitation des aéronefs sur l'aéroport. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipements et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;

- b) l'exploitant d'aérodrome vérifie que les exigences de la partie A sont satisfaites à tout moment ou, si ce n'est pas le cas, prend les mesures appropriées pour limiter les risques encourus. Des procédures sont instaurées et appliquées pour que tous les utilisateurs aient connaissance de ces mesures en temps utile;
- c) l'exploitant d'aérodrome institue et met en œuvre un programme approprié de gestion des risques faunistiques;
- d) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que la circulation des véhicules et personnes sur l'aire de manœuvre et d'autres aires d'exploitation soit coordonnée avec les mouvements des aéronefs de façon à éviter les collisions et les dommages causés aux aéronefs;
- e) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que des procédures visant à limiter les risques liés à l'exploitation de l'aérodrome par temps hivernal, dans de mauvaises conditions météorologiques, avec une visibilité réduite ou la nuit, le cas échéant, soient instaurées et appliquées;
- f) l'exploitant d'aérodrome prend des dispositions, avec d'autres organismes compétents, pour garantir la conformité constante aux présentes exigences essentielles relatives aux aérodromes. Parmi ces organismes figurent, entre autres, les exploitants d'aéronefs, les prestataires de services de navigation aérienne, les services d'assistance en escale et d'autres organismes dont les activités ou produits peuvent avoir une incidence sur la sécurité des aéronefs;
- g) l'exploitant d'aérodrome, par lui-même ou au moyen de contrats avec des tiers, veille à ce que des procédures existent pour fournir aux aéronefs du carburant non pollué et de la catégorie correspondante;
- h) des guides d'entretien des équipements d'aérodrome sont disponibles, utilisés dans la pratique et contiennent les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien, les procédures de diagnostic et d'inspection;
- i) l'exploitant d'aérodrome institue et met en œuvre un plan d'urgence d'aérodrome couvrant les situations d'urgence qui peuvent se produire sur l'aérodrome et ses environs. Ce plan est coordonné, comme il convient, avec le plan d'urgence de la collectivité locale;
- j) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que l'aérodrome fournisse des services adéquats de secours et de lutte contre l'incendie. Ces services réagissent à un incident ou un accident avec la rapidité requise et disposent au moins d'un équipement, d'agents d'extinction et du personnel suffisant;
- k) l'exploitant d'aérodrome n'emploie que du personnel formé et qualifié pour l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome, et applique et maintient des programmes de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence de tout le personnel concerné;
- l) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que toute personne autorisée à accéder sans escorte à l'aire de manœuvre ou d'autres aires d'exploitation soit dûment formée et qualifiée pour le faire;
- m) le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie est dûment formé et qualifié pour évoluer dans l'environnement de l'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome applique et maintient des programmes de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence de ce personnel; et
- n) tout le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui peut être appelé à intervenir en cas d'urgence aérienne prouve périodiquement son aptitude médicale à remplir ses fonctions de façon satisfaisante, compte tenu du type d'activité exercée. Dans ce contexte, on entend par aptitude médicale — qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale — le fait de ne souffrir d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible d'empêcher ce personnel:
  - i) d'exécuter les tâches nécessaires à l'intervention en cas d'urgence aérienne;
  - ii) de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées; ou
  - iii) de percevoir correctement son environnement.

## 2. Systèmes de gestion

- a) L'exploitant d'aérodrome met en œuvre et maintient un système de gestion pour assurer la conformité aux présentes exigences essentielles relatives aux aérodromes, et pour améliorer la sécurité de manière continue et anticipée. Le système de gestion couvre les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures.

- b) Le système de gestion comporte un programme de prévention des accidents et incidents comprenant un système de compte rendu et d'analyse des événements. Cette analyse fait intervenir, le cas échéant, les parties énumérées au point 1 f), ci-dessus.
- c) L'exploitant d'aérodrome élabore un manuel concernant l'aérodrome et exerce ses activités conformément à ce manuel. Ces manuels contiennent toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation de l'aérodrome, au système de gestion et au personnel d'exploitation pour remplir ses fonctions.

#### C — Abords des aérodromes

1. L'espace aérien autour des aires de manœuvre de l'aérodrome est préservé de tout obstacle afin de permettre l'exploitation des aéronefs prévue sur les aérodromes, sans entraîner de risque inacceptable du fait de la formation d'obstacles aux abords. Par conséquent, les surfaces de dégagement sont déterminées, mises en œuvre et surveillées en permanence pour repérer toute pénétration de ces surfaces.
  - a) Toute pénétration à l'intérieur de ces surfaces exigera une évaluation afin de déterminer si l'objet entraîne un risque inacceptable. Tout objet posant un risque inacceptable est écarté ou compensé par des mesures d'atténuation visant la protection des aéronefs qui utilisent l'aérodrome.
  - b) Tout obstacle subsistant fait l'objet d'une publication et, en fonction des besoins, est marqué et, le cas échéant, rendu visible au moyen de signaux lumineux.
2. Les risques liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol telles que celles énumérées ci-après, entre autres, doivent être contrôlés. Les risques ayant l'une des causes suivantes doivent être évalués et limités si nécessaire:
  - a) toute évolution ou changement de l'utilisation du sol dans la zone de l'aérodrome;
  - b) la possibilité de turbulences causées par les obstacles;
  - c) l'utilisation de signaux lumineux dangereux et trompeurs;
  - d) l'éblouissement provoqué par de grandes surfaces très réfléchissantes;
  - e) la création de zones susceptibles de favoriser le développement de la faune aux abords de l'aire de manœuvre de l'aérodrome;
  - f) les sources de rayonnement invisible ou la présence d'objets mobiles ou fixes pouvant influencer sur le fonctionnement ou nuire aux performances des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques.
3. Un plan d'urgence est institué au niveau de la collectivité locale pour les situations d'urgence aérienne se produisant à proximité de l'aérodrome.

#### D — Divers

Sauf en cas d'urgence à bord d'un aéronef, de détournement vers un autre aérodrome, ou dans d'autres conditions précisées dans chaque cas, un aérodrome — ou l'une quelconque de ses parties — n'est pas utilisé par des aéronefs pour lesquels la conception et les procédures d'exploitation de l'aérodrome ne sont en principe pas prévues.

---

### ANNEXE V ter

#### EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES AUX GTA/SNA ET AUX CONTRÔLEURS AÉRIENS

##### 1. Utilisation de l'espace aérien

- a) Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 1<sup>er</sup>, point 2 a), durant toutes les phases de vol et sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, sont exploités conformément aux règles d'exploitation générales communes et à toute procédure applicable prévue pour l'utilisation de l'espace aérien en question.
- b) Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 1<sup>er</sup>, point 2 a), sont équipés des composants nécessaires et exploités en conséquence. Les composants utilisés dans le système de GTA/SNA sont également conformes aux exigences du point 3.

## 2. Services

- a) Information et données aéronautiques destinées aux usagers de l'espace aérien aux fins de la navigation aérienne
- i) Les données utilisées comme sources d'information aéronautique sont de qualité suffisante, elles sont complètes, à jour et fournies en temps utile.
  - ii) L'information aéronautique est exacte, complète, à jour, univoque et présente un niveau d'intégrité approprié sous une forme adaptée aux utilisateurs.
  - iii) La diffusion de cette information aéronautique aux usagers de l'espace aérien a lieu en temps utile par des moyens de communication suffisamment fiables et rapides, protégés contre les interférences et les altérations.
- b) Informations météorologiques
- i) Les données utilisées comme source d'informations météorologiques aéronautiques sont de qualité suffisante, complètes et à jour.
  - ii) Dans la mesure du possible, les informations météorologiques aéronautiques sont précises, complètes, à jour, d'un niveau d'intégrité approprié et univoques pour répondre aux besoins des usagers de l'espace aérien.
  - iii) La diffusion de ces informations météorologiques aéronautiques aux usagers de l'espace aérien a lieu en temps utile par des moyens de communication suffisamment fiables et rapides, protégés contre les interférences et les altérations.
- c) Services de la circulation aérienne
- i) Les données utilisées comme source pour la fourniture de services de la circulation aérienne sont correctes, complètes et à jour.
  - ii) Les services de la circulation aérienne sont suffisamment précis, complets, à jour et univoques pour répondre aux besoins de sécurité des usagers.
  - iii) Les outils automatiques fournissant des informations ou des conseils aux utilisateurs sont conçus, fabriqués et entretenus de façon à être adaptés à leur usage prévu.
  - iv) Les services de contrôle de la circulation aérienne et les processus associés prévoient une séparation adéquate entre les aéronefs et, le cas échéant, aident à la protection contre des obstacles et d'autres risques aériens, et assurent une coordination rapide et en temps utile avec tous les usagers concernés et avec les volumes d'espace aérien adjacents.
  - v) La communication entre les services de la circulation aérienne et les aéronefs, ainsi qu'entre les unités du service de la circulation aérienne concernées, a lieu en temps utile, de manière claire, correcte et univoque, elle est protégée contre les interférences, communément comprise et, le cas échéant, reconnue par tous les acteurs concernés.
  - vi) Des moyens sont mis en place pour détecter les éventuelles urgences et, le cas échéant, lancer des mesures efficaces de recherche et de sauvetage. Ces moyens comprennent, au minimum, les mécanismes d'alerte, les mesures et procédures de coordination, les moyens et le personnel nécessaires pour couvrir efficacement la zone de responsabilité.
- d) Services de communication
- Les services de communication présentent, en permanence, un niveau de performance suffisant pour ce qui concerne leur disponibilité, leur intégrité, leur continuité et leur ponctualité. Ils sont rapides et protégés de toute corruption.
- e) Services de navigation
- Les services de navigation présentent, en permanence, un niveau de performance suffisant en matière d'informations relatives au guidage, au positionnement et, le cas échéant, au temps. Les critères de performance sont notamment la précision, l'intégrité, la disponibilité et la continuité de service.
- f) Services de surveillance
- Les services de surveillance déterminent la position respective des aéronefs en l'air, ainsi que des autres aéronefs et des véhicules terrestres sur les aérodromes, avec un niveau de performance suffisant en ce qui concerne la précision, l'intégrité, la continuité de service et la probabilité de détection.



g) Gestion des courants de trafic aérien

La gestion tactique des courants de trafic aérien au niveau communautaire utilise et fournit des informations suffisamment précises et à jour sur le volume et la nature du trafic aérien prévu influant sur la fourniture de services, et permet de coordonner et négocier le reroutage ou la reprogrammation de courants de trafic aérien afin de réduire les risques que comportent les situations de surcharge en l'air ou sur les aérodromes.

h) Gestion de l'espace aérien

La désignation de certains volumes d'espace aérien pour un usage déterminé est contrôlée, coordonnée et promulguée en temps utile afin de réduire le risque de perte de séparation entre aéronefs quelles que soient les circonstances.

i) Conception de l'espace aérien

Les structures de l'espace aérien et les procédures de vol sont conçues, étudiées et validées de manière appropriée avant de pouvoir être mises en œuvre et utilisées par les aéronefs.

### 3. Systèmes et composants

a) Généralités

Les systèmes et les composants de GTA/SNA qui fournissent des informations s'y rapportant à partir des aéronefs et à destination de ceux-ci et au sol, sont conçus, fabriqués, installés, entretenus et exploités de façon à être adaptés à leur usage prévu.

b) Intégrité, performances et fiabilité des systèmes et composants

Les performances en matière de sécurité et d'intégrité des systèmes et composants, qu'ils se trouvent à bord d'un aéronef, au sol ou dans l'espace, sont adaptées à l'usage prévu de ces systèmes et composants. Elles satisfont au niveau requis de performance opérationnelle pour toutes les conditions d'exploitation prévisibles et pour toute la durée d'exploitation des systèmes et composants.

c) Conception des systèmes et composants

i) Les systèmes et composants sont conçus de façon à satisfaire aux exigences applicables en matière de sécurité.

ii) Les systèmes et composants, pris collectivement, séparément ou en liaison les uns avec les autres, sont conçus de telle manière qu'une relation inverse existe entre la probabilité qu'une panne puisse entraîner la panne totale du système et la gravité de ses incidences sur la sécurité des services.

iii) Les systèmes et composants, pris individuellement ou en combinaison les uns avec les autres, sont conçus en fonction des limites liées aux capacités et performances humaines.

iv) Les systèmes et composants sont conçus d'une manière qui les protège des interactions nuisibles non intentionnelles avec des éléments extérieurs.

v) Les informations nécessaires à la fabrication, l'installation, l'exploitation et l'entretien des systèmes et composants, ainsi que les informations relatives aux conditions pouvant compromettre la sécurité, sont fournies au personnel d'une manière claire, cohérente et univoque.

d) Niveau de service constant

Les niveaux de sécurité des systèmes et composants sont maintenus pendant le service et pendant toute modification du service.

### 4. Qualifications des contrôleurs aériens

a) Généralités

Toute personne qui entreprend une formation en vue de devenir contrôleur aérien ou contrôleur stagiaire de la circulation aérienne présente un niveau d'enseignement et d'aptitude physique et mentale suffisant pour acquérir, mémoriser et démontrer qu'elle possède les connaissances théoriques et compétences pratiques nécessaires.

## b) Connaissances théoriques

- i) Un contrôleur aérien acquiert et conserve un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées et proportionnel aux risques liés au type de service.
- ii) L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques sont démontrées par une évaluation continue pendant la formation ou par des examens appropriés.
- iii) Un niveau approprié de connaissances théoriques est maintenu. Le respect de cette exigence est démontré par des évaluations ou des examens réguliers. La fréquence des examens est proportionnée au niveau de risque lié au type de service.

## c) Compétences pratiques

- i) Un contrôleur aérien acquiert et conserve les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Ces compétences sont en rapport avec les risques liés au type de service et couvrent au moins, si cela est nécessaire aux fonctions exercées, les éléments suivants:
  - i. procédures opérationnelles;
  - ii. aspects propres aux tâches;
  - iii. situations anormales et situations d'urgence; et
  - iv. facteurs humains.
- ii) Un contrôleur aérien démontre son aptitude à exécuter les procédures et tâches qui lui incombent avec un niveau de compétence correspondant aux fonctions exercées.
- iii) Un niveau satisfaisant de compétences pratiques est maintenu. Le respect de cette exigence est vérifié par des évaluations régulières. La fréquence de ces évaluations est proportionnée au niveau de risque et de complexité lié au type de service et aux tâches exécutées.

## d) Aptitudes linguistiques

- i) Un contrôleur aérien démontre son aptitude à parler et comprendre suffisamment l'anglais pour pouvoir communiquer efficacement en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face sur des sujets concrets et professionnels, y compris en situation d'urgence.
- ii) Lorsque c'est nécessaire aux fins de la fourniture de services de la circulation aérienne dans un volume d'espace aérien défini, un contrôleur aérien est également apte à parler et comprendre la ou les langues nationales dans la mesure décrite ci-dessus.

## e) Simulateurs d'entraînement au contrôle du trafic aérien

Lorsqu'un simulateur d'entraînement au contrôle du trafic aérien est utilisé pour la formation pratique à la prise de conscience des différentes situations et des facteurs humains, ou pour démontrer que des compétences ont été acquises ou sont conservées, cet appareil a un niveau de performance permettant de simuler fidèlement l'environnement de travail et les situations opérationnelles adaptés à la formation dispensée.

## f) Cours de formation

- i) La formation est dispensée dans le cadre d'un cours de formation qui peut comprendre une instruction théorique et pratique, y compris une formation sur simulateur d'entraînement au contrôle du trafic aérien, le cas échéant.
- ii) Un cours est défini et approuvé pour chaque type de formation.

## g) Instructeurs

- i) L'instruction théorique est dispensée par des instructeurs dûment qualifiés. Ils ont:
  - i. les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée, et

- ii. démontré leur aptitude à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées.
  - ii) L'instruction pratique est dispensée par des instructeurs dûment qualifiés qui ont les qualifications suivantes:
    - i. satisfaire aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience requises pour l'instruction dispensée;
    - ii. avoir démontré leur aptitude à enseigner et à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées;
    - iii. avoir utilisé les méthodes pédagogiques relatives aux procédures faisant l'objet de l'instruction; et
    - iv. suivre régulièrement des cours de mise à niveau pour maintenir le niveau de leurs compétences pédagogiques.
  - iii) Les instructeurs responsables des compétences pratiques sont également, ou ont été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur aérien.
- h) Évaluateurs
- i) Les personnes chargées de l'évaluation de l'aptitude des contrôleurs aériens:
    - i. ont démontré leur aptitude à évaluer les performances des contrôleurs aériens et à leur faire passer des tests et des contrôles; et
    - ii. suivent régulièrement des cours de mise à niveau pour maintenir les critères d'évaluation à jour.
  - ii) Les évaluateurs responsables des compétences pratiques sont également, ou ont été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur aérien dans les domaines où l'évaluation doit être réalisée.
- i) Aptitude médicale des contrôleurs aériens
- i) Critères médicaux
    - i. Tout contrôleur aérien démontre périodiquement son aptitude médicale à remplir ses fonctions de façon satisfaisante. Cette aptitude est établie par une évaluation appropriée tenant compte de l'éventuelle dégradation physique et mentale due à l'âge.
    - ii. La démonstration de l'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale, implique de démontrer que les personnes fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne ne souffrent d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible de les empêcher:
      - d'exécuter correctement les tâches nécessaires à la fourniture d'un service de contrôle de la circulation aérienne,
      - de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées, ou
      - de percevoir correctement son environnement.
  - ii) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée, il peut être appliqué des mesures correctrices assurant un niveau de sécurité équivalent.

## 5. Prestataires de services et organismes de formation

- a) La fourniture d'un service n'a lieu que si les conditions suivantes sont remplies:
  - i) le prestataire de services dispose, directement ou indirectement en vertu de contrats, des moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet du service. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: systèmes, installations (y compris alimentation électrique), structure d'encadrement, personnel, équipements (et leur entretien), documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et enregistrements;

- ii) le prestataire de services élabore et tient à jour des manuels de gestion et d'exploitation relatifs à la fourniture de ses services, et exerce ses activités conformément à ces manuels. Ces manuels doivent contenir toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation, au système de gestion et au personnel d'exploitation pour remplir ses fonctions;
  - iii) le prestataire de services met en œuvre et maintient un système de gestion fondé sur les risques pour garantir la conformité aux exigences essentielles de la présente annexe, et s'emploie à améliorer continuellement ce système avec prévoyance;
  - iv) le prestataire de services n'emploie que du personnel dûment qualifié et formé, et applique et maintient des programmes de formation et d'évaluation pour ce personnel;
  - v) le prestataire de services met en place des interfaces formelles avec tous les autres acteurs de la fourniture de services afin de garantir le respect des présentes exigences essentielles;
  - vi) le prestataire de services institue et met en œuvre un plan d'urgence couvrant les situations d'urgence et les situations anormales qui peuvent se produire en rapport avec ses services;
  - vii) le prestataire de services institue et maintient un programme de sécurité et de prévention des accidents et des incidents, comprenant un programme de compte rendu et d'analyse d'événements, qui est utilisé par le système de gestion afin de contribuer à améliorer continuellement la sécurité, et
  - viii) le prestataire de services prend des dispositions afin de vérifier que les exigences de sécurité sont respectées à tout moment pour tous les systèmes et composants qu'il exploite.
- b) La prestation d'un service de contrôle de la circulation aérienne n'a lieu que si les conditions suivantes sont remplies:
- i) pour prévenir la fatigue du personnel fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne, un système de tableau de service est utilisé. Ce système de tableau de service doit prévoir les périodes de service, les temps de service et des périodes de repos adaptées. Les limitations prévues par le système de tableau de service tiennent compte de tous les facteurs contribuant à la fatigue tels que, en particulier, le manque de sommeil, les perturbations des rythmes circadiens, le travail de nuit, l'accumulation de temps de service pendant une période donnée et le partage des tâches assignées entre les membres du personnel;
  - ii) pour prévenir le stress du personnel fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne, des programmes d'éducation et de prévention sont utilisés;
  - iii) le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne dispose de procédures pour vérifier que le jugement cognitif du personnel fournissant des services de contrôle de la circulation aérienne n'est pas altéré et que son aptitude médicale n'est pas insuffisante;
  - iv) lors de la planification et de l'exploitation, le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne prend en compte les contraintes techniques et d'exploitation ainsi que les principes liés aux facteurs humains.
- c) La prestation de services de communication, de navigation et/ou de surveillance n'a lieu que si les conditions suivantes sont remplies:
- Le prestataire de services fournit aux usagers de l'espace aérien et aux unités de services de la circulation aérienne concernés, en temps utile, des informations sur l'état opérationnel (et son évolution) des services fournis aux fins de la circulation aérienne.
- d) Organismes de formation

Un organisme de formation dispensant une formation destinée au personnel qui fournit un service de contrôle de la circulation aérienne satisfait aux exigences suivantes:

- i) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à son activité. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipements, méthodes, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;
  - ii) mettre en œuvre un système permanent de gestion relatif à la sécurité et au niveau de formation, et s'employer à améliorer continuellement ce système, et
  - iii) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, le cas échéant, pour garantir la conformité constante aux présentes exigences essentielles.»
-